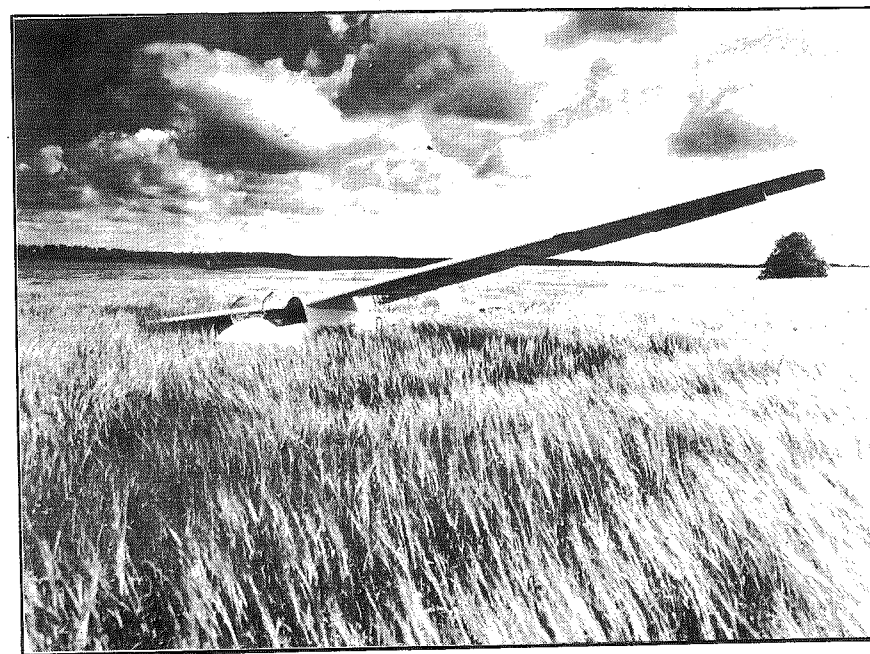


SVÆVENYT



Nr. 1
Februar 1979.
18.årgang

GENERALFORSAMLING.

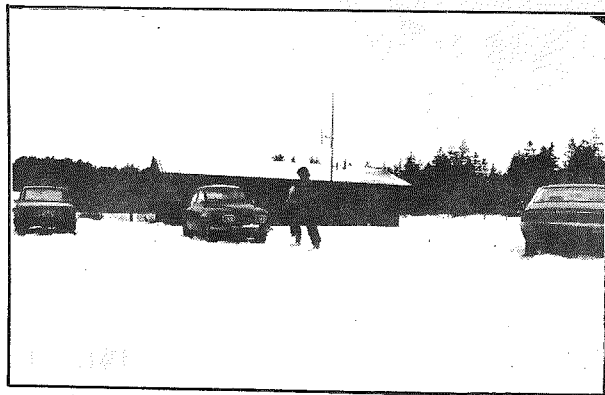
Der indkaldes hermed til den ordinære generalforsamling 1979!
Tid og sted: Lørdag d. 17. februar kl. 13.30 i klubhuset. Dagsorden ifølge lovene.

Følgende bestyrelsesmedlemmer og -suppleanter er på valg i år:

- a. Næstformanden (Børge Nielsen (konstitueret))
- b. 2. bestyrelsesmedlem (Gert Frikke)
- c. 3. Bestyrelsesmedlem (Poul Richard Kristensen)
- d. 4. Bestyrelsesmedlem (Preben Byrialsen)
- e. 1. suppleant (hidtil: Børge Nielsen)
- f. 1. revisor (Per H. Eriksen)

Iøvrigt meddeler bestyrelsen: Vi håber på standerhejsning d. 31. marts, men vi må kraftigt understrege, at dette forudsætter er væsentlig øget indsats fra medlemmernes side hvad angår vinterarbejdet!!!

Og specielt for de medlemmer, der ikke kunne drømme om at vise sig på pladsen om vinteren (der er både sne, koldt og man kan risikere at blive sat i arbejde), viser Svævenyts specialafdeling for dovendridere dette stemningsbillede fra den om sommeren så kære flyveplads: Er der ikke smukt?



Forsidebilledet: Udelandet! Foto og landing: Erik Frikke.

Hva' med os?

Nu, da den ordinære generalforsamling 1979 nærmer sig, føler vi i redaktionen grund til at se tilbage på det forløbne år.

Som det nok er bekendt forløb 1978 ikke uden problemer for Svævenyt. Efterhånden som numrene kom mere og mere regelmæssigt og blev mere og mere omfattende, steg også vore trykkeudgifter kraftigt. Ganske vist fik vi trykt meget billigt, men alligevel indså redaktionen i foråret -78, at regningen ville blive en del større, end vi oprindeligt havde forestillet os. Ansvar for dette ønskede vi ikke at påtage os uden at have en udtrykkelig accept derpå fra medlemmernes side.

Vi besluttede derfor at forsøge at klare os på anden måde indtil den næste generalforsamling, hvor vi så måtte få en afklaring på tingene. Heldigvis er det lykkedes os at komme til at "låne" et trykkeri, således at vi nu selv laver bladet fra A til Z. Da vi samtidig kun skal betale de direkte udgifter, er prisen på vores blad dalet ganske kraftigt, hvilket også fremgår af hosstående regnskab.

Efter udsendelsen af "Nødudgaven" i maj 1978 sluttede et stort antal medlemmer op om Svævenyt og sikrede med kontante gaver at bladet kunne fortsætte sæsonen ud. Desuden har redaktionen siden på alle mulige (og umulige) måder forsøgt at rage penge til sig, således at det økonomiske grundlag stadig kunne være til stede.

Imidlertid er det i længden uacceptabelt for os, - redaktionen, at måtte gå tiggergang til medlemmerne og desuden at måtte lave alle slags krumspring for at få det til at løbe rundt, så det er derfor vores agt på denne generalforsamling at få klarhed over, hvad klubbens medlemmer ønsker af klubbet, og om man er villige til at betale, hvad det koster.

Og selv synes vi slet ikke, det koster så forfærdelig meget. Et forhåbentlig nogenlunde realistisk budget for perioden marts 1979 til marts 1980 ser ud som følger:

(Der er flere hvis'er i budgettet. F.eks. skal vi have nytegnet annoncer for ca. 1000 kroner. Dette kan kun gøres, hvis bestyrelsen vil gøre noget for at få f.eks. vore pengeinstitutter til at annoncere. Det har vi (bl.a.) tiggert bestyrelsen om hele 1978!)

UDGIFTER:

Tryk: 12 numre á ca. 350,00 kr.	4200,00 kr.
Porto ca.	800,00 kr.
Andre udgifter	200,00 kr.
<hr/>	
Ialt	5200,00 kr.

INDTÆGTER:

Annoncer (Håbet!)	2000,00 kr.
Andre indtægter (Overskud fester etc.)	800,00 kr.
Tilskud fra klubben	2400,00 kr.
<hr/>	
Ialt	5200,00 kr.

Såfremt dette budget holder, -og der er som sagt flere hvis'er, så bliver det nødvendige tilskud fra klubben altså på 2400,00 kroner. Regner vi med fortsat 60 aktive og 15 halvaktive/passive medlemmer, betyder dette altså, at hver enkelt må bidrage med 32 kroner på årsbasis. (Se under regnskabet hvad denne udgift betyder for prisen pr. blad, du modtager.)

Denne udgift ønsker redaktionen altså nu generalforsamlingens tilslutning til at få dækket ind over klubbens normale regnskab, d.v.s. via kontingentet.

En kontingentforhøjelse på 5,00 kroner pr. måned for samtlige medlemmer vil således mere end kunne dække det nævnte beløb. Det er selvfølgelig muligt, at vor kasserer ikke mener, det vil være nødvendigt at forhøje kontingentet, såfremt der allerede skulle være råd til at afse det nødvendige antal kroner til bladet. Men uanset hvilken løsning, der måtte blive foretrukket, så er det redaktionens håb, at den kommende generalforsamling een gang for alle vil bekræfte ønsket om at have et godt klubblad og derefter bemyndiger kassereren til at stille de nødvendige midler til rådighed.

Kærlig hilsen

SVÆVENYT.

SVÆVENYT

1/4 - 1978 til 31/1 - 1979.

Som bekendt overgik Svævenyt fra april 1978 til en af klubbens almindelige økonomi uafhængig status. Af nedenstående regnskab fremgår det, at det er gået ganske pænt i den forgangne tid, idet bladets konti for tiden viser et indestående på ca. 2000,00 kroner. (Cirka, - fordi der i tallene indgår prisen på nærværende nummer.)

INDTÆGTER:

Annoncer:	2000,00 kr.
Gaver fra medlemmer:	1475,00 kr.
Andre (se bemærkningerne herunder)	1602,50 kr.
IALT:	5077,50 kr.

UDGIFTER:

Tryk og porto incl. dette nr.	2873,80 kr.
Administration + kontorartikler	204,74 kr.
IALT	3078,54 kr.
Indestående på girokonto pr. 31/1 - 79 ca.	1598,96 kr.
Kontant beholdning	400,00 kr.
Balance:	5077,50 kr.

Bemærkninger:

Under "Andre" på indtægtssiden indgår bl.a.: Overskud ved fester, overskud ved lotteri, indtægt ved tyske gæsters flyvning i klubfly og SH 1.
Under "Tryk og porto" på udgiftssiden indgår bl.a. omkostninger ved udsendelse af særmeddelelser til f.eks. teori-ølever, forskellige indbydelser, porto ved bladforsendelser til andre klubber mm.

Renser vi tallene for disse poster får vi fl.g. cirka-tal for selve bladet:

Trykkeudgifter + porto: 2550,00 kroner.

Trækker vi herfra annonceindtægterne på kr. 2000,00 - har bladet i den for-

løbne tid kostet 550,00 kroner. Vi får da en brutto-stykpris på omtrent 2,90 kroner pr. udsendt blad (incl. porto og konvolut) eller netto ca. 63 øre pr. blad (stadig incl. forsendelse). (Vi har udgivet 8 numre med gennemsnitlig 110 eksemplarer)

Iøvrigt har vort gennemsnitlige sideantal været 20. Det giver netto kr. 0,0315 pr. side!

Svævenyts kassebog samt samtlige bilag vil være fremlagt til gennemsyn ved generalforsamlingen. Nogen egentlig revision er ikke foretaget.

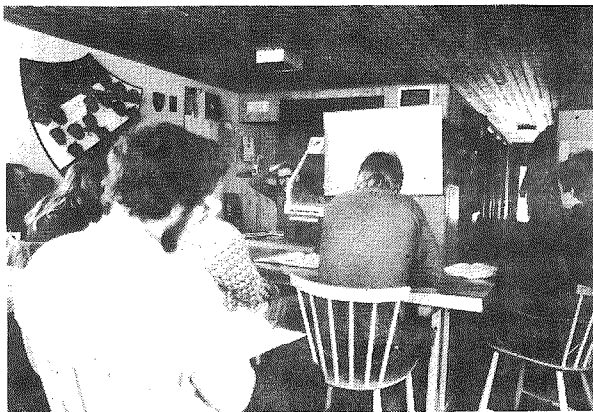
Arhus d. 22/1 - 1979.

Flemming Vasegaard.
Gitte Vasegaard.
Per H. Eriksen.



S-teori.

Vinterens teoriundervisning er nu godt igang. Der undervises hver lørdag i klubhuset kl. 12-16. Også selvom det sner! Samtidig kan de, der møder tidligt op, nå at arbejde lidt i værkstedet!



På hosstående billede ses formanden ifærd med at underholde de måbende elever med meteorologiens hemmeligheder.

For tiden er man ved Gert Frikke kommet

til flyvelæren. Der forventes afholdt eksamen d. 17. april. Nærmere herom senere. Desuden kan Benny Svendsen oplyse, at VHF-undervisningen på Flyvestationen skrider godt fremad. Han regner med eksamen en gang sidst i marts. Der deltager 12 elever, 6 fra FAS og 6 fra Aviator.

Som nævnt i et tidligere nummer har Frank i de sidste par måneder gået og puslet med en mængde udregninger, - både hvad angår vores flyvestatistik og hvad angår en masse forskellige "klubrekorder". Listen over klubrekorder for 1978, der ses herunder, har vi af pladmæssige hensyn komprimeret noget, således at kun de klasser og discipliner, hvor der rent faktisk er sket noget i -78 er taget med.

Lidt statistik

Opgavetype	K-8 klassen Resultat Pilot	K-6 klassen Resultat Pilot	Standard Klasse Resultat Pilot	15-meter Klassen Resultat Pilot	2-sædet Klasse. Resultat Piloter
150 km u/h		43,7 km/t F.Vasegaard			
300 km u/h			80,0 km/t F.B.Nielsen	87,2 km/t N.Sejstrup	H. Jensen 41,5 km/t F.B.Nielsen
50 km			49,5 km/t J.O.Sørensen.		
100 km			59,9 km/t P.R.Kristen.	89,6 km/t F.B.Nielsen	
200 km			77,1 km/t T.Havsager		
Max. u/h		165 km F.Vasegaard	304 km F.B.Nielsen	304 km N.Sejstrup	
Målflyvn.	52 km B.Frederiks.	52 km J.O.Sørensen.			
Max.			210 km T.Havsager	142 km F.B.Nielsen	H.Jensen 56 km F.B.Nielsen
Fri dist.	52 km B.Frederiks.	52 km J.O.Sørensen.	37 km F.Mikkelsen		B.A.Eriksen 72 km F.B.Nielsen
Højdevind.			2070 m F.B.Nielsen		
Max.højde			2290 m F.B.Nielsen		
Varighed	5:55 J.H.Jensen	4:50 F.Vasegaard	4:37 F.B.Nielsen	5:30 P.Madsen	2:40 B.A.Eriksen F.B.Nielsen

Mere statistik.

Frank har også opgjort den endelige liste over vor flyvning i 1978. Desværre må redaktionen indrømme, at den tidligere bragte var behæftet med et par mindre fejl, så vi iler med at bringe den korrekte.

Det viser sig, at 1978 trods det middelmådige vejr blev alle tiders rekordår for os. Se blot:

		Starters	Timer	Km.	Stræk
Polyt	XFA	147	16:15	14	2
K-7	MXN	1355	196:50	150	4
2-sædede totalt		1502	213,05	164	6
K-8	XFG	410	119:10	213	8
K-8	XFL	533	158:20	261	9
K-6	XFN	324	128:45	487	8
Astir	XDJ	204	114:00	534	9
LS-1	XBY	147	129:55	1179	11
PIK 20	XHT	76	189:35	5516	29
1-sædede totalt		1694	839:45	8190	74
Privat	DXM	78	60:40	284	5
TOTAL:		3274	1113:30	8638	85

Ved at tælle 2-sædede starter dobbelt får man herefter piloternes samlede flyvetid og startantal, hhv. 1326:35 timer og 4776 starter.

Med 65 aktive medlemmer fås følgende gennemsnit pr. medlem: 73 starter og 20:25 timer. Og det er da vist ganske pænt.

Iøvrigt kan vi også bringe en sammenligning med de foregående år. Som det fremgår af den følgende tabel, har vi indenfor de sidste 10 år gennemgået en rivende udvikling på alle områder.



Ar	Antal fly	Starters	Timer	Km.	Antal stræk
1969	5	1491	364:55	2839	19
1970	4	1513	305:10	232	5
1971	6	2600	525:00	2200	18
1972	6	1931	552:15	2418	23
1973	6	1554	593:00	2304	28
1974	6	1906	637:35	2596	27
1975	6	2318	797:50	3616	42
1976	7	2422	814:20	4425	43
1977	8	2755	898:30	5042	52
1978	9	3274	1113:30	8638	85

Endelig kan vi som afslutning på de mange tal bringe den færdige varigheds- top 10. Resultaterne udtrykker summen af de 3 længste flyvninger, fløjet udenfor konkurrence:

1. Niels Sejstrup	13:15	6. Bjarne Jacobsen	10:15
2. Per Madsen	11:15	7. Tage Havsager	9:55
3. Frank B. Nielsen	10:50	8. P.R. Kristensen	9:35
4. Jens H. Jensen	10:30	9. Fl. Mikkelsen	9:05
+ Flemming Vasegaard	10:30	10. Bent Erik Thomsen	8:50

Udover de mange indlæg om PIK 20 har vi fra Termikkelsen modtaget hilstående nødråb:

HJÆLP!!!

Han fortsætter:

'Hvor i h... h... h..... bliver alle de mennesker af, der nok skulle komme ned på pladsen for at hjælpe med vintervedligeholdelsen af flyene ?

Vi har været alt for få til at gøre den indsats, der er nødvendig



for at få flyene klar til foråret. For det meste har det kun været K-6-holdet plus nogle enkelte til. Men det er ikke nok, hvis man vil starte sæsonen i marts eller begyndelsen af april.

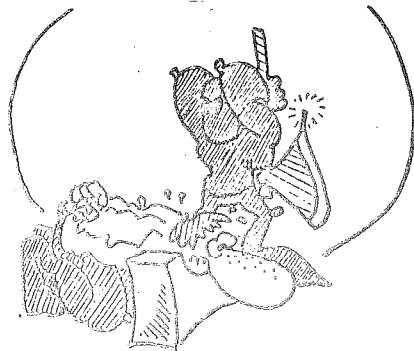
Situationen er, at K-6'eren er klar til maling (pr. 10/1), XFL er snart klar til at blive vokset og poleret, XFL mangler vedligeholdelse på kroppen (og haleplan, red.), vingerne er næsten færdige.

P.G.A. manglende arbejdskraft og know how har vi ikke kunnet installere den heater, som er blevet anskaffet. Det har betydet, at K-6'eren ikke har kunnet males, og at vi ikke har kunnet arbejde så effektivt som ønskeligt. -Temperaturen i værkstedet har ligget mellem 0 og 8°! (+)

Hvis man er i tvivl, om der har været nogen på pladsen, kan man jo ringe på 08 661472. Så vil man kunne få besked. Vi plejer at starte ved 10-tiden og slutte ved 15-16-tiden. For det meste om lørdagen.

Men hvor er de mennesker, der fløj røven ud af bukserne i sommer??? Var det ikke rimeligt, at de, der nyder mest, også yder mest? Det er da uretfærdigt, at den som kun flyver 8-10 dage om året ikke kan komme til det, fordi de, der virkelig slider på materiellet, ikke gider vedligeholde det.

Jeg håber, man kommer ud af busken nu. Ellers vil der blive forsøgt gennemført helt uønskede forandringer!"



"En uønsket forandring?"

luften. Jo, -kunstflyvning er en del af flyvningen på lige fod med termikflyvning.

Jeg kan også være enig med Flemming i, at det burde være obligatorisk

Flemming Mikkelsen.

Iøvrigt kan vi også bringe en kommentar til den læserbrevflittige Flemmings indlæg om kunstflyvning i sidste nummer:

"I sidste nr. af Svævenyt var der et læserbrev fra Flemming Mikkelsen omhandler kunstflyvning i klubbens fly. Mange af de ting, Flemming giver udtryk for, kan jeg støtte fuldt ud. Det er da en pragtfuld ting at slå krøller i

torisk med en omskoling til kunstflyvning i tosædet fly. Det kunne alle, - også de, der har kunstflyvningstilladelse, - sikkert lære en masse af. Netop ved denne del af flyvningen lærer man først sit rigtig at kende, - fra den ene yderlighed til den anden.

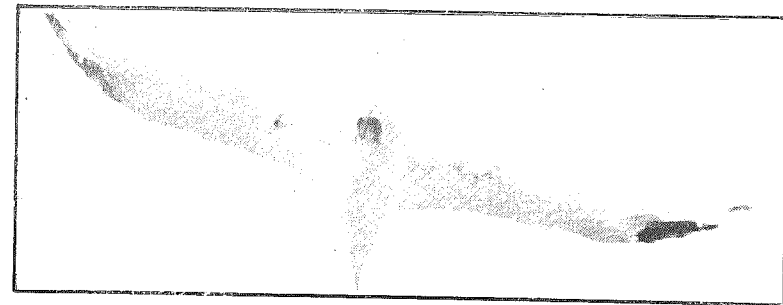
En obligatorisk omskoling til kunstflyvning i tosædet fly vil, som Flemming nævner det, helt sikkert indvirke på flyvesikkerheden i positiv retning.

Så langt er jeg enig med Flemming, men at han vil bruge K-7'eren til kunstflyvning, kan jeg på ingen måde acceptere. Uden at ville holde et længere foredrag om konstruktioner, belastninger og begrænsninger vil jeg blot sige, at der må være en grund til, at luftfartsdirektoratet tilbagelægger en kunstflyvningstilladelse.

Hvis vi skal omskole vordende kunstflyvere på tosædede fly, hvilket jeg som sagt er tilhænger af, må vi enten anskaffe os et tosædet fly, der må lave kunstflyvning eller forsøge at låne/leje et sådant fly hos andre klubber."

Many happy landings!

Bjarne Jakobsen.



Fuld kunstflyvningsdygtig, -men desværre ikke tosædet!

P.S.

I sidste nummer var der også et indlæg fra Bøgelund, hvortil redaktøren på næste side skriver: "Tja... Til Bøgelunds indlæg kan der selvfølgelig siges både det ene og det andet..." NEJ, det kan der ikke! Der kan siges ét: Nemlig: "Han har ret."

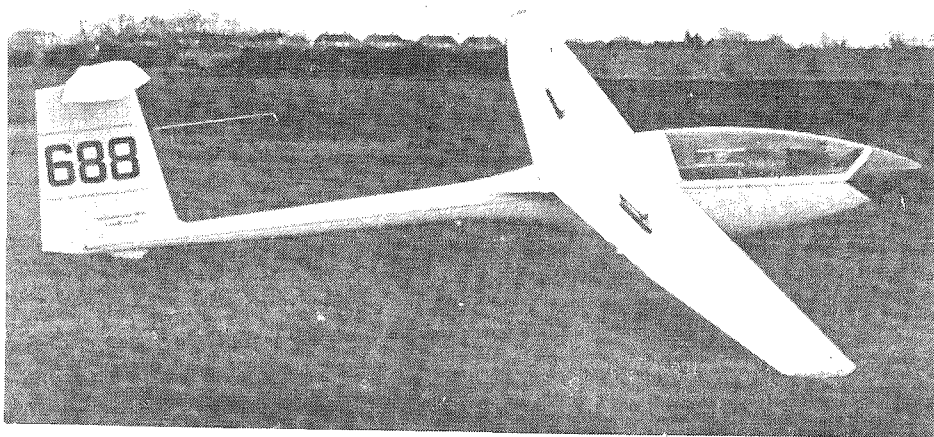
Men iøvrigt en glimrende oversigt over bagsædestarter. Good show, -redaktør, lad os håbe, der er nogle, der skammer sig!

N.B. Hvorfor er der ikke flere, der giver deres mening til kende i dette udmærkede blad???? OP PÅ LAKRIDSERNE! I HÆNGER..E!

Hvad nu?

Op til en generalforsamling er det vel kun naturligt at debatten om aktuelle problemer i vores klub blusser op. I hvert fald har vi netop i denne måned modtaget indtil flere indlæg vedrørende det rigtige i at forsøge at få vores PIK 20 solgt.

Det har som bekendt været foreslået af bestyrelsen, men meningene herom har været yderst forskellige.



For et salg af flyet har talt, at det måske ikke helt har levet op til forventningerne. Vor VM-deltager (Sejstrup) mener, at flyets følsomhed overfor f.eks. fluesnavs eller vand på vingerne er et afgørende minus, flyvechefen (Per Madsen) siger, at det ikke er nogen rar oplevelse at flyve PIK'en gennem en regnbyge og desuden har været anført, at flyveegenskaberne, -bl.a. glidetallet, ikke har været helt så gode som ventet.

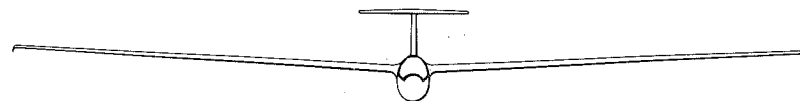
Men imod salg fremhæves: Kan det virkelig passe, at vi skal købe et dyrt fly om vinteren for så at sælge det den næste? Har vi erfaringer nok med flyet så længe kun 5 piloter har fløjet det? Hvad med flyets all-round-egenskaber? - er de ikke ganske gode? Hvor tit flyver vi herhjemme med fluer hhv. vand på vingerne? osv.

Noget helt andet er: Skal vi som klub overhovedet satse på at købe fly i 15-meter klassen? En del medlemmer vil nok mene, at det er flyet for de få, som de mange betaler til. Og derfor mene, at vi bør holde os

til standard-klassen. Andre vil fremhæve, at et top-fly som PIK 20 er med til at skabe spredning på de forskellige fly, så alle medlemmer får mulighed for mere flyvning. Atter andre vil sige, at racer-piloterne bør blive privatejere med alt hvad det så kan medføre for klubben.

Men nok om det.

Her bringer vi først et indlæg fra Flemming Mikkelsen, -det var hans, vi fik først. Af humanitære grunde undlader vi at bringe hans portræt endnu en gang!



"Det er sikkert kommet de fleste for øre, at det er planlagt at sætte PIK 20'en til salg. (Er faktisk allerede sket. Red.) Med den begrundelse at den ikke er så god, som man havde ventet, og at det indkomne beløb skulle bruges til køb af hangaren.

Efter hvad jeg erfarer, har piloternes vurdering af flyet været således: PIK'en har gode sider, - den er harmonisk at flyve, cockpit behageligt indrettet, (selv flyvechefen kan være der uden synderligt besvær), forholdsvis nem at samle og så var den billig i anskaffelse (90.000). Noget helt nyt er, at man ved en modifikation af kroppen kan forøge dens glidetallet til mindst det lovede.

De negative sider: De profiler, den er forsynet med, har vist sig at være uhyre følsomme overfor vand, snavs og insekter. Derom kan vor formand berette. Desuden er den svær at udelande.

Men, -- ved tilstrækkelig øvelse kan man sikkert overvinde besværlighederne med udelandingerne (landing i sidevind med lav fart). Og de fleste regnbyger er til at flyve udenom.

Hvis vi sælger, -hvilket fly får vi så i stedet og hvornår? Skal PIK-piloterne til at flyve mere LS 1 og Astir bliver der automatisk flere begrænsninger på flyvetiden og på antal opgaver, alt sammen til alles ulempe.

Hvis vi får 120.000 for PIK'en, er det lige nok til at købe et nyt standard-fly hjem. Men det vil være at gå et skridt tilbage i udviklingen. Skal vi have noget andet istedet for, må det være en anden flapflyver (AS-W 20, Mini-Nimbus). Det betyder imidlertid en merudgift. Og skal vi

også købe hangar, tror jeg ikke, det kan løbe rundt. Derfor, - skal vi købe hangar må det ske UDEN at drage salg af fly ind i billedet. Kort sagt: Behold PIK'en og prøv at financiere hangaren andetsteds!"

Flemming Mikkelsen.



Alligevel, --- vi havde et nyt billede af ham.

Termikkelsen himself!

OG, - fra Poul Richard fik vi: Om salg eller ikke salg af PIK 20:

"I den seneste tid er der kommet mange synspunkter frem: Skal vi sælge PIK 20 eller ej? Mange gode argumenter har jeg fået forelagt.

På kort sigt kan jeg ikke tilslutte mig, at vi skal sælge, for flyet er virkelig skønt at flyve, -så stabilt, at man tror, det er løgn, første gang, man flyver det. Men, -og der er et stort "men": Kommer der lidt vand på dette kritiske profil, så synker den som en sten.

Jeg har personlig prøvet det med kun ganske lidt vand på, og det er rigtigt. Men er vejret normalt, hvad det vel er ca. 75 % af tiden, uden for meget vand og do. fluer, så er det virkelig et dejligt fly.

Men på længere sigt kan jeg alligevel tilslutte mig salget. Man skal regne med, at PIK'en er en 1.-generations flapsflyver, som har visse svagheder, - bl.a. har man brugt et meget kritisk profil, som ikke tåler ret mange urenheder. Økonomisk set tror jeg, vi skal sælge nu, hvis vi kan. For hvis vi om nogle år kommer i tanker om at sælge, tror jeg, vi risikerer en økonomisk bêt. Nu vil man måske sige, at det skal vi ikke tænke på. Men det skal vi! For står vi om 2 eller 3 år og vil sælge til fodel for noget andet og prisen for PIK'en så er faldet til en pris svarende til 50.000 kr. idag, - hvad så?

Får vi solgt PIK'en, tror jeg ikke, vi skal have Renn-klasse-fly igen, fordi disse er i en kraftig udvikling. Fabrikterne véd endnu ikke, hvilket ben, de skal stå på. På det sidste har vi set SB 5 fra Akaflieg i



Braunschweig, som bruger Fowler-flaps, det samme er kommet fra Schweitz, bygget på en Neukom Elfe krop.

Jeg tror, vi skal satse på standard-klassen, f.eks. AS-W 19, Cirrus, LS 1 eller andre; disse vil ikke tabe prisen langt ud i fremtiden. Ganske vist er det eneste saliggørende for tiden f.eks. AS-W 20, men la' os nu se nogle sæsoner med den!

Jeg håber med dette indlæg at kunne starte en debat og vil gerne høre argumenter fra andre."



Poul Richard Kristensen.

Endelig har vi fra Bent Erik modtaget følgende indlæg vedrørende samme sag under denne overskrift:

VOR SMERTENS PIK.

Nu nærmer vi os den årlige ordinære generalforsamling, og jeg kan ikke lade være med at tænke tilbage på en hurtigt indkaldt ekstraordinær generalforsamling sidste år, --- ved denne tid.

Der havde vist sig et enestående tilbud, -ja faktisk en ren foræring.

Vores formand fortalte os, at vi ved at handle her og nu kunne købe Franzens nye, formidable fly til spotpris. Der var intet at betænke sig på; vi manglede et avanceret fly til vore avancerede piloter, og da vi desuden ønskede at øge medlemstallet, havde vi brug for en større flypark.

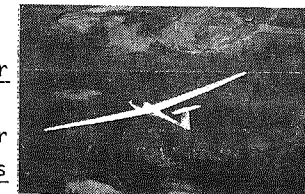
Generalforsamlingen vedtog eenstemmigt at købe PIK'en!

Nu er det 11 måneder siden, og vi står som sagt foran den årlige ordinære generalforsamling. I år skal vi altså vedtage at sælge PIK'en ?

PIK'en er nu efterhånden afprøvet særdeles grundigt. Den har deltaget i DM-78 og opnåede der en pæn 4.-plads. Den har også deltaget i verdensmesterskabet, hvor den dog "kun" opnåede en 28.-plads.

Piloten var i begge tilfælde ingen anden end vor danmarksmester for Gud ved hvor mange gange, Niels Seistrup.

Niels (og flere andre) har efter VM beklaget sig over PIK'ens store følsomhed for udtværede insekter, vand mm, og har nu besluttet, at den skal



sælges. Pengene skal så evt. istedet bruges til at købe vores hangar af kommunen.

Hvis vi sælger PIK'en for at købe hangar, hvad bliver så konsekvenserne ?

I foråret -78, da vi købte PIK'en, var vi 49 aktive medlemmer, og vi havde 6 eensædede fly. Det gi'r 8,16 mand pr. eensædet fly. I år er vi 61 aktive. Sælger vi PIK'en, bliver vi 12,2 mand pr. eensædet fly.

Imidlertid viser erfaringen, at ét af klubbens fly (det bedste) som regel deltager i konkurrencer en stor del af sæsonen. Indregner vi denne kendsgerning, bliver tallene:

Sæson 1978: 9,6 mand pr. eensædet fly.

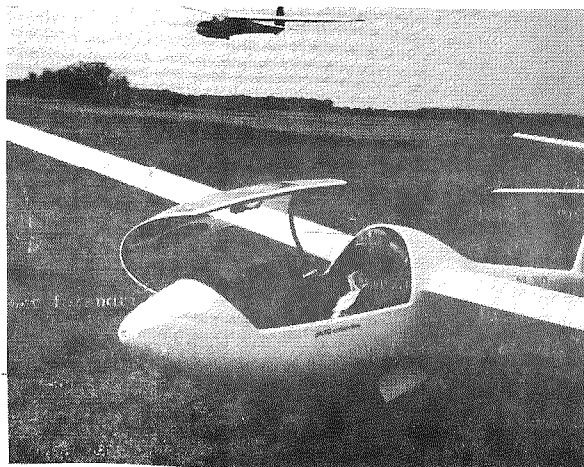
Sæson 1979: (solgt PIK) 15,0 mand pr. eensædet fly.

Altså må 60 af klubbens 61 aktive medlemmer deles om 2 K 8, 1 K 6 + Astir'en!!

Jeg vil tilsidst understrege, at jeg vil stemme for at sælge PIK'en, såfremt det sker med det formål at købe et andet fly, og at dette kan leveres i foråret -79.

Med ønsket om god termik -79:

* Bent Erik Thomsen.



Airmiss!

Fra Bjarne Jacobsen, der, som de fleste vil vide, til daglig flyver F 104 Starfighter, har vi efter mange bønner (og efter at have brugt trusler af den art, vi normalt kun bruger overfor vor formand) modtaget følgende autentiske beretning om noget, der nær kunne have gået galt. Måtte den få til følge, at alle piloter i klubben holder endnu bedre udvig efter andre flyvende objekter i den kommende sæson!

✱

"Redaktionen har somme tider brokket sig over mangel på stof til Svævenyt og har ofte opfordret medlemmerne til at komme med indlæg til bladet. Undertegnede skal hermed yde et beskedent bidrag:

✱

Når vi på flyvepladsen hører lyden af en jetmotor i det fjerne, kommer der næsten altid een hen til mig og spørger, om vi jetpiloter nu også kan se de svævefly, der svinger sig i lufthavet, så tidligt, at vi kan nå at undvige dem. Dertil har jeg altid svaret, at det kan vi selvfølgelig, vi ser endog større fugle tidligt nok til at undgå at støde sammen med dem.

Ja, det gør vi, når vi ikke har andet at koncentrere os om end at se efter fugle og andre flyvere, f.eks. ved VFR-anflyvning til en flyvestation. Men under øverser, formationsflyvning og navigationsflyvning er der mange andre ting, der skal koordineres, ses efter og checkes. Dette bevirker, at vi ikke altid er 100% koncentreret om at se efter andre fly, og derfor kan der ske airmiss.

Jeg har aldrig selv været udsat for en airmiss, men jeg har fundet en hændelse fra 1977, som jeg har fået tilladelse til at bringe i svævenyt. Hændelsen viser tydeligt, at flyvevåbnet, og dermed piloterne, er klar over, at tilstedeværelsen af svævefly i lufthavet udgør en airmiss/kollisionsrisiko, og at vi derfor må være ekstra påpasselige (og tænde nærlyset - bemærkning fra Lars E. Christiansen).

Men det smuttede altså i det her tilfælde. Rapporten viser, at flyvevåbnet ikke bare sidder med hænderne i skødet, når der sker en airmiss.

Endelig skal det nævnes, at denne rapport er den eneste, jeg kunne finde fra de 7 år, jeg har været i flyvevåbnet, hvor der har været tale om en airmiss mellem et jagerfly og et svævefly."



Bjarne knipset under optagelserne til "Seletøjjet, der blev borte med blæsten!"

Der er i rapporten anvendt følgende forkortelser:

FSNKAR : Flyvestation Karup
FSN : Flyvestation
KARATC : Karup Air Traffic Control
FTK : Flyver Taktisk Kommando
KARTMA : Karup Terminal Area
CHF : Chefen for Flyvevåbnet

Med venlig hilsen
J A S



CHF FLYSIK ORIENTERING

Pilotens totale flyvetid 981 t
heraf på typen 635 t

DATO: 6 JUL 1977
F 7071

AIRMISS

Hændelsesforløb:

Start: 1238Z
Landing: 1318Z

Sted: FSNKAR
Sted: FSNKAR

Vejret:

Vind 050/17 Sigt 25 km Skydække 2/4000'
7/5000' QNH 1015

Tidspunkt for hændelsen 1315Z VMC

Missionen var deltagelse i øvelse EARLY STAR. Piloten fløj som toer i en rode.

Under anflyvning, i defensiv kampformation til FSNKAR bane 09, passeredes under et svævefly i en afstand bedømt af piloten som værende ca. 25'.

18

FSN UNDERSØGELSESRISULTATER:

Formationsføreren har på intet tidspunkt observeret svæveflyet, ligesom piloten først bemærkede dette ved passagen. Svæveflyets farve var hvid.

KARATC var ikke bekendt med tilstedeværelsen af det implicerede svævefly. Der opnåedes ej heller radiokontakt med dette. Efter AIR MISS fulgtes svæveflyet på radar, til det forsvandt på en position omkring Arnborg.

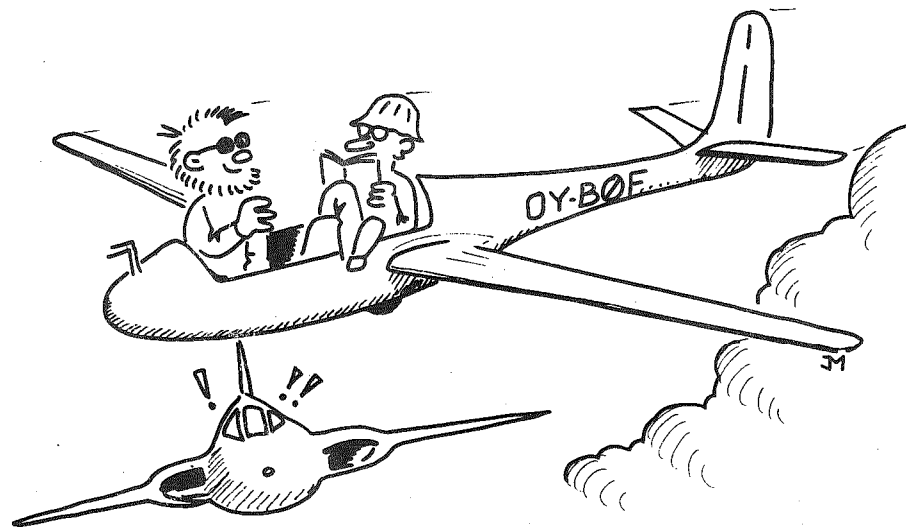
Det er fra Arnborg overfor FSN oplyst, at man ikke der er bekendt med et AIR MISS den pågældende dag.

KARATC har i 1976 og 1977 indgået skriftlige aftaler med omkringliggende flyveklubber til gensidig orientering om lokale aktiviteter. Dette betragtes som værende af stor værdi, men udelukker ikke at f.eks. svævefly træffes uden for de aftalte ruter/områder.

ÅRSAG TIL HÆNDELSEN:

Utilstrækkelig målopløring.

FOREBYGGENDE FORANSTALTNINGER: Ingen.



— BARE ROLIG, DET ER HAM DER SKAL SE SIG FOR!

19

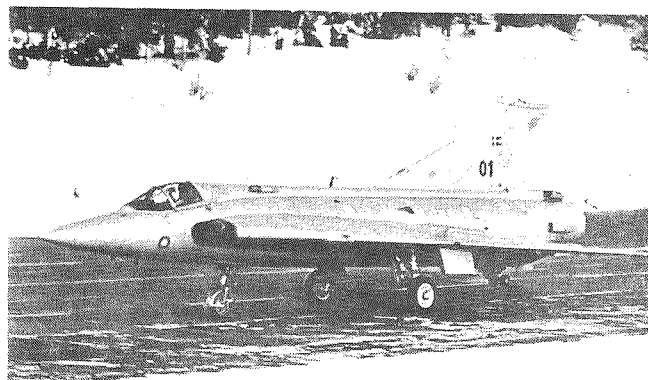
FSN BEMÆRKNINGER:

En hændelse som understreger nødvendigheden af en effektiv måloplklaring - på denne årstid specielt efter svævefly.

FTK BEMÆRKNINGER:

1. Lufttrafikhændelsen fandt sted under vejrforhold, der var bedre end krævet for flyvning efter de visuelle flyveregler. Således skyldes hændelsen primært utilstrækkelig måloplklaring fra såvel piloten i svæveflyet som begge piloterne i F-35 formationen.
2. Som det fremgår var FSNKAR flyveledelse ikke bekendt med svæveflyets tilstedeværelse. Dette burde ikke have været tilfældet, idet svæveflyet befandt sig i KAR TMA, og jf. AIP DANMARK RAC 2-1 skulle svæveflyets pilot derfor have underrettet KAR flyveledelse om sin position, højde og rute. Da svæveflyets pilot desuden ikke havde nogen forhåndsftale med KAR flyveledelse om flyvning i KAR TMA, er det Flyvertaktisk Kommandos (FTK) opfattelse, at svævefly-pilotens manglende overholdelse af de i AIP DANMARK RAC 2-1 givne bestemmelser har været en medvirkende årsag til hændelsen.
3. FTK finder ikke, at hændelsen giver anledning til ændring af gældende bestemmelser og procedurer.

CHF KLASSIFIKATION: KLASSIFICERES IKKE.



F 35 Draken, - en hård ka'l at stifte nærmere bekendtskab med!

Startvægt: 10220 kg, max. hastighed: Mach 2, Max. stig: 200 m/s.
Spændvidde: 9,4 meter, længde: 15,35 meter, højde: 3,89 meter.
Glidetid: Formentlig 3-4 stykker. Fra 0 meter til 11000: 2½ min.

Smånyt.



Kaj Hald Kristensen, vor tidligere næstformand er nu blevet smedet i Hymens lænker, som det så poetisk lyder, med sin finske udkærne, Sirpa.

Svævenyt og alle klubbens medlemmer ønsker dem hjertelig tillykke. Efter sigende er det bare ikke det eneste, vi kan lykønske med. Så vidt vi er underrettede, skal allerede nu en lille ny Hald Kristensen have set dagens lys.

Statistisk set!

Vi har fået nytårshilsener fra både Wolfgang Wiedenroth og Hugo Malinowski. De beder os hilse alle vennerne og ønsker en god ny sæson for os.

Også fra Jan Knudsen, Sønderborg, har vi fået en nytårshilsen. Jan er nu passivt medlem og tidligere bestyrelsesmedlem, instruktør og almindeligt medlem i vores klub.

Fra vor udsendte i Liberia, Per Madsen samt den faste agent Peter Bagger var der osse brev. Så vidt vi forstår, går hovedparten af indholdet på, at de to herrer har det strålende, og at de ikke mangler noget, hverken af den ene eller den anden slags!

Hosstående billede, som måske ikke er særlig godt, viser flyvechefen i fuldt ornat, klar til at indtage Monrovia ved nat!

Iøvrigt håber vi senere at kunne bringe Pers formodentlig yderst interessante beretning om turen sydpå.

Endelig skal det understreges, at nærværende billedmateriale er absolut fortroligt!





SMÅNYT: fortsat.

Linnemann har fået telefon. Hans nummer er: 08 463121.
Birgits telefonnumre er nu: arbejde 08 325200, privat: 08 335743.
Brian har flg. numre: arbejde 08 663015, privat 361555.
Endelig kan Per Madsen: Han kan træffes på 08 127178.

Fra Arnborg er kommet følgende memento til de mennesker, der står for at skulle have fornyet deres forskellige certifikater:

Piloter, der glemmer at få deres certifikat fornyet indenfor dets gyldighedsfrist, får nu fra Luftfartsdirektoratet en skriftlig påtale, men vil i gentagelsestilfælde blive retsforfulgt!

Derfor følgende praktiske oplysninger:

Certifikater udløber normalt d. 1. i en måned. Certifikatkontoret kan dog give et certifikat en max. gyldighed på hhv. 13/25 måneder, regnet fra den første dag i den måned, hvori lægeundersøgelsen er foretaget.

Det er den administrative mulighed for, at man kan få sit certifikat ordnet før dets udløb. DERFOR: Gå til lægen så tæt som muligt efter d.l. i måneden før dit certifikat udløber, indsend de nødvendige papirer og bed om at få udstedt et midlertidigt certifikat, så du kan blive ved med at flyve, mens certifikatet "er inde".

Når du modtager dit certifikat fra LD, så check datoen, - er den den rigtige?

Ny adresse: Knud Jørgen Kiekegård, Tårupvej 1, 9240 Nibe. Tlf. 08 352340.

Ny adresse: Hans E. Andersen, Valley West Compartments # 63,
4189 South' 300 West, Ogden UTAH 84403, USA. Er samtidig overgået til passivt medlemsskab.

Udmeldt af klubben: Morten Krogh Sørensen, Ars. (Preben Pedersen?)
Slettet pga. restance: Jane S. Hansen, J.J. Hansen, Henrik Juul Jensen,
Poul Madsen

Ny adresse: Poul Richard Kristensen, Orionsvej 4, Søften, 8382 Hinnerup.

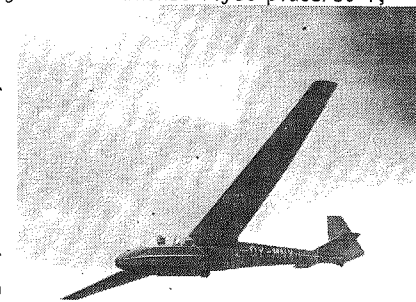
AVANTGARDE to-sædet?

Da spørgsmålet om, hvorvidt vor næste investering skal gælde et to-sædet glasfly sikkert vil dukke op på generalforsamlingen, bringer vi her en oversættelse af en artikel af Bill Scull, bragt i 'Sailplane and Gliding's' februar-marts-nummer 1978:

Det kan være vanskeligt at drage sammenligninger mellem de forskellige højt-ydende to-sædede fly, men da der for øjeblikket vises disse stor interesse, kan et forsøg på sammenligning retfærdiggøres.

For øjeblikket er Calif, Janus og Twin Astir på markedet. Globetrotter fra Ursula Hänle, som allerede flyver, er på prototypestadiet, og ASK-21'eren forventes at flyve til marts. Direkte sammenligninger er nok ikke nogen god ide, da designernes mål med flyene er forskellige. Efter min mening har designerne nok til hensigt enten at lave et glasfiber-klubfly, der kan erstatte den gamle generation (der alle havde de samme præstationer), eller et højtydende fly, uden hensyn til omkostningerne. Det er naturligvis også muligt, at de forsøger et kompromis, hvilket betyder, at flyets egenskaber på jorden, i luften eller i det hele taget ikke er så gode som de ellers kunne have været.

Undersøger man de enkelte fly et ad gangen, kan det være vanskeligt at finde frem til, hvilken kategori designerne har ønsket flyet placeret i, med mindre de udtaler sig som f.eks. Rudolph Kaiser, der designer ASK-21 som en forbedret ASK-13. Janus'en har f.eks. flaps, der har mange indstillingsmuligheder til præstationsflyvning og landing, men som har faste hjul (2). Betyder det faste understel et klubfly til almindeligt brug eller en accepteret forringelse af ydeevnen for at holde prisen nede? Hovedhjulet rager ikke ret langt frem og er ikke affjedret, hvilket måske viser, at det ikke er egnet til skoleflyvning, hvor hårde landinger forekommer. Twin Astir'en har, i modsætning hertil, ikke flaps, men har i stedet mulighed for påfyldelse af vandballast, hvilket tyder på, at formålet har været at skabe et fly, der både er egnet til klubfly og til præstationsflyvninger.



Afløses ?

Da det er vigtigt, at der tages den rigtige beslutning ved køb af et nyt tosædet fly, må alle faktorer tages under overvejelse. I denne forbindelse bør det nævnes, at to ting skader min objektivitet: for det første foretrækker jeg tosædede fly, hvor piloterne sidder ved siden af hinanden, for det andet foretrækker jeg et cockpit, der er rummeligt nok til, at jeg kan sidde komfortabelt (jeg er 1,97 m).

En detaljeret sammenligning må starte med generelle data og præstationer. Følgende tabel er baseret på fabrikanternes specifikationer:

Fabrikant Fly	Caproni Calif	Schempp-Hirth Janus	Burkhart Grob Twin Astir	Schleicher ASK-21	Start + Flug Globetrotter	Romanian IS-28b2
Bedste glid.	43 ved 104 km/t	39 ved 94,5 km/t	37,5 ved 100 km/t	34 ved 94,5 km/t	36	34 ved 100 km/t
Spændvidde	20,38	18,2	17,5	17,5	17,0	17,0
Vingeeareal (m ²)	16,19	16,2	17,9	18,1	15,8	18,24
Sideforhold	25,65	20,0	17,1	16,9	17,0	
Tomvægt (kg)	436	370	390	350 ca.	350	360
Max. vægt	644	620	610/650*	570	600	590
Max. vingebelastning (kg/m ²)	39,8	38,2	34,1/36,3	31,5	38,0	32,4
Pris (beg. 1978)	£18000	DM57750	DM42660		DM43000	£9311+moms

* med vandballast

En sammenligning af de forskellige flys hastighedspolarer viser meget små forskelle, og det er vanskeligt at se, hvilke der er baseret på målte resultater. Den store lighed mellem dem - kun ASK-21 adskiller sig fra de øvrige - virker mistænkelig.

Den eneste troværdige sammenligning finder man ved konkurrencer. Sidste års resultater viser, at Janus flyver en smule bedre end Calif'en i svag termik, hvorimod Calif'en er bedre på en god dag. Dette bekræftes også af de relative vingebelastninger, men ikke af polarerne.

Sammenlignes flyene på andre måder, vinder Calif'en med hensyn til sædernes anbringelse og cockpit-komforten. I Calif'en er der udmærket støtte for lårene. I Janus'ens bagsæde, derimod, skal knæene (mine, i hvert tilfælde) bøjes mere end 90° - tyskerne beskriver den som en gynækologisk stol! For øvrigt er der det samme problem i Twin Astir'en, omend knap så udpræget.

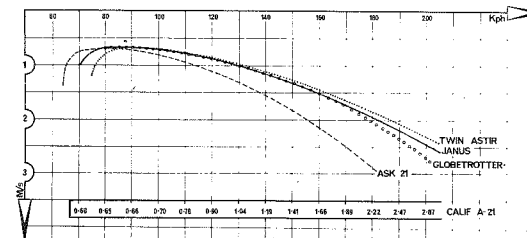
Vi har haft lidt længere tid til at bedømme Twin Astir'en end Janus'en, men de senere indtryk af den bekræfter blot ens første gode indtryk af den. Komforten i cockpit'et er god, bortset fra det allerede nævnte forbehold, og jeg kunne flyve den fra begge sæder. Styregrejserne er godt harmoniserede, og håndtagene til luftbremserne og det optrækkelige hjul nemme at betjene. Alle kontrolanordninger sad godt placeret. Det eneste punkt, der gav anledning til kommentarer, var at pindens vandring bagud var meget lille, således at det var næsten umuligt at lave et stall. Også trimmet havde for lille vandring, således at det skulle skubbes helt tilbage under hele flyvningen, selvom vægten ikke var særlig stor. Fabrikanten siger imidlertid, at dette vil blive rettet.

Den manglende vandring bagud betød, at der var rigelig vandring fremad - hvad Andy Gough fandt ud af, da han fløj den på hovedet og lavede adskillige udvendige loop. Det er ikke sandsynligt, at svæveflyet vil blive godkendt som fuldt kunstflyvningsdygtigt, da det ikke er fabrikantens mening at opnå denne godkendelse for flyet.

Det ser ud til, at Twin Astir'en er god som klubfly. Indtil nu har vi kun ringe erfaring i spilstart med Twin Astir - John Williamson har dog prøvet i Bicester. Flyet er fremstillet til at kunne spilstarte med et stærkere sprængstykke end vi normalt bruger (1200 lbs) og dette vil eventuelt kunne betyde, at vi i fremtiden følger den i Tyskland anvendte praksis med to forskellige sprængstykker til en- og tosædede fly.

Betragter man et svævefly med optrækkeligt understel og vandballast som et fly, der er for avanceret til klubfly, er det nok af interesse at høre, at Grob påtænker at tilbyde en type med fast, affjedret hjul og uden vandtanke til en reduceret pris af DM 39.420.

Twin Astir'en ser ud til at være konkurrencedygtig i begge roller - som et klubfly og som et fly til præstationsflyvninger. Ved begyndelsen af denne sæson er det godt på vej til at bevise det første, og med hensyn til præstationsflyvning - vent og se ved konkurrencer.



Twin Astir'ens mulige konkurrenter, hvis man sammenligner priser, er ASK-21 og Globetrotter'en, oprindelig kendt som H-121. Start + Flug's rekord er baseret på den ensædede Salto, der er fuldt kunstflyvningsdygtigt, et glasfly med en standardlibelle-vinge, der er afkortet ved roden, således at det får en spændvidde på 13,6 m. Globetrotter'en, der har tredelt vinge og sæderne placeret ved siden af hinanden, er eftertragtet af klubberne, da vingetipperne let kan tages af, hvilket gør den egnet til små hangarer. Hvis den planlagte tomvægt på 350 kg kan realiseres, vil den måske vise sig bedre til spilstart end de andre. Flyet ser imidlertid temmelig tungt ud - måske på grund af det kraftige 'bagparti' - og da der endnu ikke er lavet forme til flyet, varer det måske længe, før en serieproduktion kommer i gang.



- det var dengang

UNDERVURDER IKKE DENS MULIGHEDER!

ASK-21 kommer efter planen til at flyve til marts, og selvom den er en relativt langsom starter, bør dens muligheder ikke undervurderes. Den tidligere Schleicher/Kaiser-produktion taget i betragtning vil mange nok vente og se. Designerens formål er at skabe et tosædet klubfly, som naturligt dækker det største behov. Grunden til, at produktionen kommer så

sent i gang er, at konstruktionsmetoden for skroget er ændret. Det var oprindeligt meningen at benytte stålør til kroppen, men flyet vil i stedet blive et rent glasfly.

Man kan overraskes lidt over den manglende information om IS-28b. I brochuren findes ingen polar for flyet, og, så vidt jeg ved, har flyet endnu ikke været demonstreret. Jeg tror, at der i mange menneskers sind er en vis betænkelighed overfor metalfly - omend Blanik'en har været meget populær (44 i UK). Så vidt jeg ved findes der 3 IS-28b i landet, og da de har et glidetid på 1:34, er de ganske givet værd at tage i betragtning.

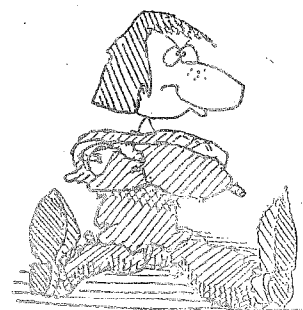
Mit råd til alle, der står overfor at købe ny tosædet er selv at se de fly, der kan komme i betragtning. Det kan være, at Janus'en er den bedst egnede, hvis man ønsker et fly til videregående flyvetræning, da den har flaps, bremsefaldskærm og gode luftbremser. Beslutningen kan således afhænge af, om man ønsker at kunne undervise i brugen af flaps eller bremsefaldskærm. Ønsker man generelt dækkende træningsfaciliteter, må man nødvendigvis anskaffe to forskellige typer.

Bill Scull



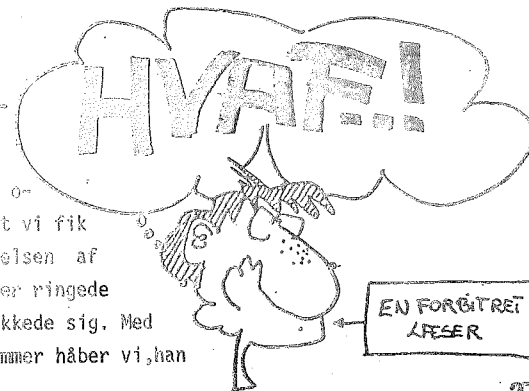
Undskyld, undskyld, undskyld!!!

Men det var altså ikke nogen fejltagelse, at du ikke fik noget Svævenyt i januar. Selv gamle redaktører må have ferie en gang imellem. Og da der osse var lidt eksamensræs inde i billedet, måtte vi



EN UTILFÆRDS MÅSEN

altså springe januarnummeret over. Men det glæder os da, at vi fik en del reaktioner på udeblivelsen af bladet. Ja, en forbitret læser ringede endda til redaktionen og brokkede sig. Med udgivelsen af dette digre nummer håber vi, han og andre har tilgivet os!



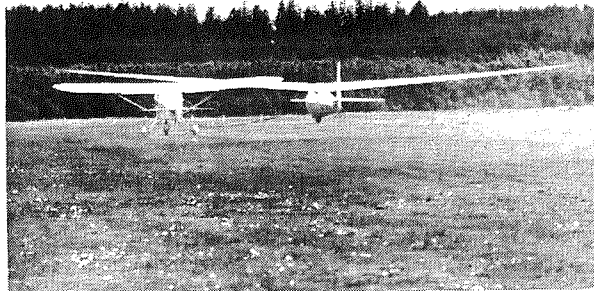
Det må ikke ske!

Med baggrund i det seneste års mange flyslæb-ulykker i England (heraf 5 alvorlige) har Dansk Svæveflyver Union sendt alle klubber et sæt artikler og læserkommentarer fra 'Sailplane & Gliding', der omhandler problemerne i forbindelse med flyslæb. De bringes her i sammendrag.

Ulykkerne:

1. Ved slæb med en Auster kom svæveflyet pludselig til at ligge for højt og trak derved slæbeflyets hale i vejret. Slæbeflyet styrtede i jorden og brød i brand. Pilot + en passager blev dræbt. Svæveflyet havde bundkobling.
2. En BA 4 fik motorstop under slæbet og styrtede ned. Piloten blev dræbt.
3. En Chipmunk blev svært beskadiget, da svæveflyet i ca. 50' højde kom i forkert position. Hurtig udløsning fra slæbepilotens side og en hurtig opretning bevirkede, at piloten slap levende fra ulykken.

Svæveflyet havde bundkobling.



4. Denne gang forulykkede svæbepiloten, der i en Bocian blev slæbt op af en Chipmunk. I ca. 2000' højde ser det ud til, at svæveflyet kommer for højt. Hvad der derefter skete, er ikke helt klarlagt. Det er sikkert, at slæbeflyets hale blev trukket op og slæbepiloten, der udløste tovet, mener, han tabte omkring 1000 fod. Rebet blev ikke udløst fra svæveflyets kobling, og, for at komplicere sagen, sad slæ-

betovet efter ulykken rundt om hjulet på en måde, så det så ud som om, det kunne være sket allerede under starten. Det benægtes dog af vidner til starten.

Undersøgelser viser, at tovet på een eller anden måde vikledes sig omkring vingen, således at en stor del af forkanten blev slået af, og svæveflyet styrtede lodret til jorden. Piloten blev dræbt.

5. En Citabria slæber en K-6 E. I 2-300' højde kommer svæveflyet for højt og trækker slæbeflyets hale op. Slæbetovet springer i samme øjeblik, men slæbepiloten kunne ikke nå at rette op. Slæbeflyet rammer jorden i en vinkel på 30 - 40°, og piloten bliver dræbt. På ulykkestidspunktet var det lettere turbulent, til trods for at der kun blæste en let vind.

Som det ses af eksemplerne, skyldes 4 af ulykkerne, at svæveflyet kom ud af position, og kun en motorstop.

Der er forskellige faktorer, der er bestemmende for, om en farlig situation udvikler sig til en ulykke:

1.

Koblingens placering hos svæveflyet.

Ved to af ulykkerne nævnes det, at svæveflyet havde bundkobling. Det siger med en vis tydelighed, at risikoen under et flyslæb er større ved anvendelse af bundkobling, sammenlignet med anvendelse af næsekobling. Ved brug af næsekobling vil svæveflyet blive trukket ind mod den korrekte flyvestilling bag slæbeflyet, næsten ligegyldigt hvad vej, det kommer ud af position. Ved bundkobling gør det modsatte sig gældende, bortset måske fra når svæveflyet kommer for lavt.

2.

Slæbetovets længde.

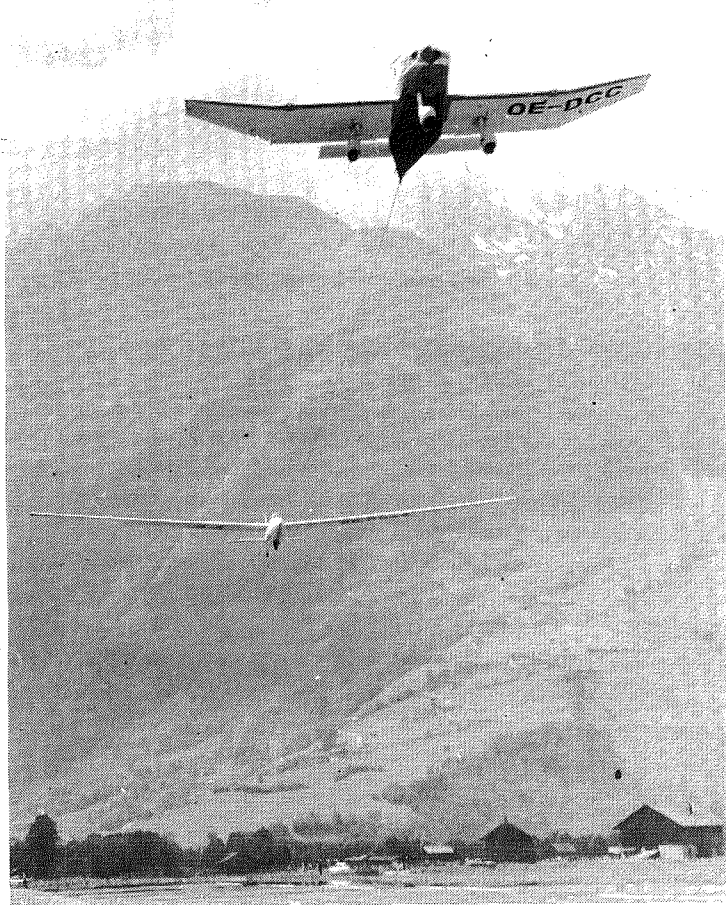
Jo kortere slæbetovet er, jo hurtigere vil en situation, hvor svæveflyet pludseligt kommer i forkert position, udvikle sig til en farlig situation.

3.

Sprængstykke i slæbetovet.

Når et svævefly pludseligt kommer i forkert position, eller hvor slæbetovet pludseligt strammes, udgør sprængstykket en sikkerhed for slæbepiloten. Der har været megen diskussion om, hvorvidt sprængstykket skul-

te placeres ved slæbeflyet eller ved svæfeflyet, men for den bedste sikkerhed for begge parter ville et sprængstykke i begge ender af tovet være ønskeligt.



Hvad kan svævepiloten gøre for at undgå ulykker af denne art ?

Ved brug af bundkobling i slæb må svævepiloten være klar over, at der er væsentlig større risiko for pludselig at komme i forkert position. I denne forbindelse diskuteres det, hvorvidt svæfefly generelt ligger for højt i forhold til slæbeflyet. I f.eks. Østrig ligger svæfeflyet væsentlig lavere, end man ser det hos os. Siden praksis er påbegyndt, har man

i Østrig ikke haft ulykker med dødelig udgang.

Argumenterne for at ligge lavt fremfor højt er, at der er større margin ved pludselig stigning i forhold til slæbeflyet, hvilket giver både svæve- og slæbepilot længere reaktionstid. I modsætning hertil vil et svæfefly, der ligger højt - omtrent med slæbeflyet i horisonten - hurtigt komme i en farlig situation ved

1. at løfte slæbeflyets hale
2. at miste slæbeflyet af syne
3. hastigt at komme i en forkert position, - specielt ved brug af bundkobling.

Svævepiloter bør trænes i at reagere rigtigt, når svæfeflyet kommer i forkert position og tovet slækkes.

Hvad kan slæbepiloten gøre for at undgå ulykker ?

Slæbepiloten må under slæbet være klar til at udløse tovet, så snart en kritisk situation opstår. Piloten må derfor være kendt med flyets koblings placering og kunne finde dette uden tøven. Øv dig i at finde det med lukkede øjne (NEJ, - ikke mens du flyver!).

Sidst men ikke mindst sættes spørgsmålstegn ved den praksis, der siger, at slæbepiloten, hvis han ønsker at udløse, skal vinke med vingerne. I mange tilfælde ville en omgående udløsning fra slæbepilotens side have kunnet redde situationen, uden skade for svævepiloten. Det vil koste slæbeflyet højde og fart at vinke med vingerne først.

Dansk Svæveflyver Union håber med fremsendelsen af disse artikler at starte en debat om, hvordan vi her i Danmark kan undgå lignende uheld.

Er der nogen i vor klub, der efter at have læst ovenstående, vil bidrage til diskussionen, vil Svævenyt gerne bringe indlæg i kommende numre. I den forbindelse vil vi naturligvis gerne høre fra både slæbepiloter og slæbte piloter.

Særligt interesserede vil ved henvendelse til Svævenyt kunne bestille kopier af hele artikelserien fra 'Sailplane & Gliding'. Den er på 9 A 4 sider. Pris: Fotokopiering + porto.



Følgende mangler pr. 18/1 - 1979 at indlevere deres flyvebøger til Frank:

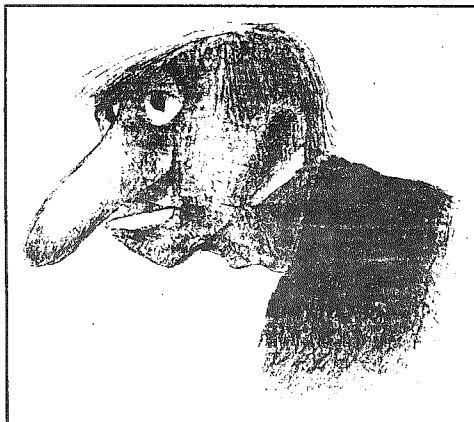
Stefan Bank	Preben Byrialsen	Jette Christensen
Birgit A. Eriksen	Kaj Fogh	Bent Frikke
Erik Frikke	Gert Frikke	Erling Jensen
Harry Jensen	Gorm Ø. Johansen	Jens Klæstrup
Henrik Kristensen	Jonni Langberg	Anders B. Nielsen
Børge Nielsen	Kaj Olesen	Jens Ole Sørensen
Finn Østergård.		

I betragtning af, at sidste afleveringsfrist var 16/11 -78, må man jo formode, at disse mennesker læser deres Svævenyt, som en vis person læser. Biblen! Og det er fa.. for ringe! Franks adresse har tidligere været bragt, men her er den igen:

Frank B. Nielsen
Alborgvej 64 Hornum
9600 Ars.

LÆSEROPGAVEN FRA SIDST

Denne gang havde hele 9 medlemmer fundet frem til løsningen på sidste nummers læseropgave. Og det er jo en strålende fremgang!



Uden iøvrigt forbindelse med dette, benytter vi her lejligheden til at vise et portræt af vinderen af vor sidste læser-konkurrence.

Det betød, at redaktionens arbejde med at finde frem til vinderen denne gang blev væsentligt sværere. Men med Gitte i rollen som lykkens gudinde lykkedes det.

Og atter en gang blev den heldige vinder: BENT ERIK THOMSEN! Han vil få sin præmie overrakt ved næste klubfest.

Bent Erik havde desuden som den eneste også besvaret opgavens til-lægsspørgsmål korrekt, så også præmien herfor, 1 rød pølse, kan han indkassere.

Under julefrokosten havde Svævenyt selvfølgelig også sin aldrig slumrende pressetjeneste igang. Det har bl.a. resulteret i disse billeder.

Det er os en glæde at være med til afsløre disse mørkets gerninger. Og vi har flere billeder!



Bent Erik holder sin berømte tale, senere kendt som "Den store pølsesnak"!



Bent Erik på farlige stier.



Hyggesnak i baren. Med flødeskum.



Flyvechefen endnu engang afsløret!! Hvad siger han?? Hidtil har Anne Grethe ikke villet fortælle det! →



KUN FOR SPØG....



Min hund er klog,
den gør og bider
og gør nøjagtigt
hvad den gider.

IN-SIDE:

Det er kommet Svævenyt for øre, at S.a.d.S.K.F., Sammenslutningen af danske Svæveflyve-Klub Formænd, hvert år uddeler en "Christopher Columbus-medalje".

"Den har fået sit navn efter Columbus," siger en kendt formand, "fordi han var et slående eksempel på en leder: Han startede uden at vide, hvor han var på vej hen. Da han kom frem, vidste han ikke, hvor han var. Og da han kom tilbage, vidste han ikke, hvor han havde været!"

(Hony soit qui mal y pense!)

Hørt på AUC:

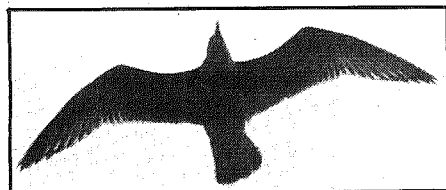
Læreren: Sig mig, Carsten, hvad er det for nogle ringe, du har under øjnene?

Carsten: Det er studiekredse!



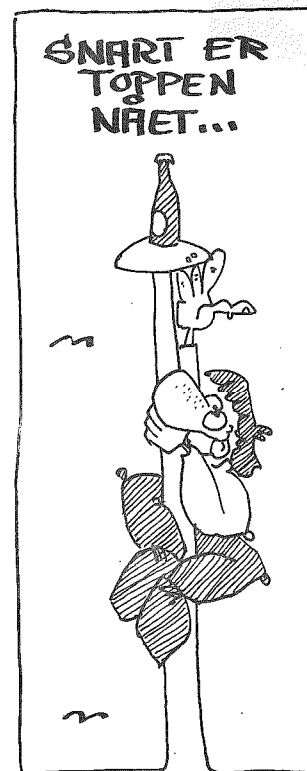
Og for nu at forlade det alt for muntre, inden den gode læser forlader klubben for stædse på grund af latterkrampe, går vi over til noget dødsens alvorligt:

DEAD-LINE for næste nummer er: 23. februar



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

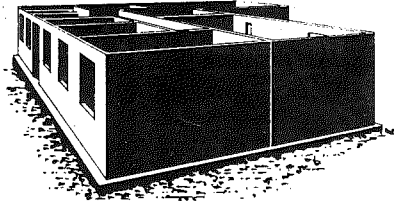
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Års Hotel 08 621600

P. V. Franzen^s bogtrykkeri.
Kongerslev.



Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles 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.

Skivervej 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.