

# SVÆVENYT



Nr. 3  
April 1979.  
18. årgang

## Fra kassereren.

Som du nok har opdaget (for du læser vel Svævenyt?) er jeg nu blevet kasserer og har derfor overtaget det tunge hverv at inkassere det månedlige bidrag til klubbens opretholdelse m.v.

Jeg vil selvfølgelig gerne starte med rent bord, og med dette formål for øje vedlægger jeg et stk. girokort, der lyder på saldoen på din konto pr. 31. marts 1979.

Det er mit håb, at du omgående vil aflægge postkontoret et besøg for at betale din æresgæld.

Mener du ikke, din økonomi kan bære at betale hele gælden på een gang, vil jeg gerne høre fra dig snarest, så vi kan finde en afdragsordning.

Når du nu alligevel skal på postkontoret, så smut omkring din bank eller sparekasse på hjemvejen og aflever vedlagte girokort, der dækker det månedlige kontingent. Det vil spare mig for mange søvnløse nætter, hvis jeg kan regne med helt fast at få et større beløb den første i hver måned til betaling af alle regningerne.

Jeg vedlægger også nogle girokort til brug ved betaling af gæstestarter, omskolinger etc. Når du bruger dem, så vær venlig at skrive på, hvad indbetalingen dækker.

Skulle du på et senere tidspunkt løbe tør for girokort, ligger der en stak til fri afbenyttelse i klubhuset.

På bestyrelsesmødet den 28. marts (omtalt senere i bladet) blev klubbens store kontingenttilgodehavende diskuteret. Medlemmerne skylder pr. 31. marts ikke mindre end kr. 16.000,-, og betragter vi dette som klubbens gennemsnitlige tilgodehavende, betyder det en renteudgift pr. år for klubben på kr. 2.500,-, der kunne anvendes til andre og bedre ting. Det gør ikke sagen bedre, at 15% af medlemmerne skylder 50% af klubbens tilgodehavende. Som tidligere omtalt vil de 'store' skyldnere få en chance for at få en afdragsordning, men undlader de at tage skridt til en sådan, eller overholdes afdragsordningen ikke, vil bestemmelsen om 'mere end 2 måneders kontingentrestance = flyveforbud' blive taget i brug.

Her skulle have været et billede af kassereren. Af humanitære grunde... Av-av-av-av-av.....

Forsidebilledet: Hvornår, hvornår...?

Vi håber at kunne undgå at tage grove midler, som f.eks. offentliggørelse i klubbladet af restanceliste, eksklusion af medlemmer etc., i brug.

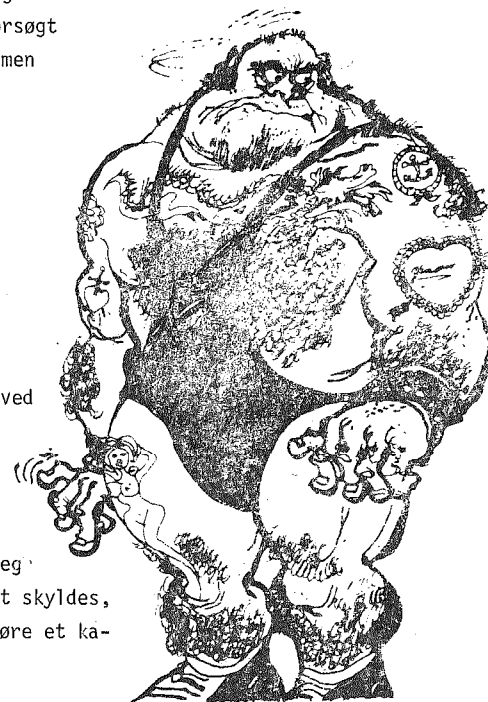
Som en sidste udvej har vi forsøgt at hverve Frank som inkassator, men som nævnt i et tidligere nummer af klubbladet er han allerede besejret af tuteudvalget, og vi har derfor set os nødsaget til at søge hjælp uden for klubben.

Vi har endnu ikke indgået nogen endelig kontrakt, men ligger stadig i forhandlinger med Boris, der ikke alene kan bistå ved indkassering af penge, men også kan hjælpe med at håndhæve eventuelle flyveforbud.

Som du måske har bemærket, har jeg endnu intet nævnt om flyslæb. Det skyldes, at disse i den nye sæson vil udgøre et kapitel for sig.

Der vil i løbet af kort tid blive trykt små, selvklæbende flyslæbbilletter. Billetterne vil blive solgt af kassereren, og det vil fremover ikke være muligt at få et flyslæb uden flyslæbbillet. Det endelige system er endnu ikke udarbejdet, men fremgangsmåden bliver efter al sandsynlighed, at slæbepiloten modtager flyslæbbilletten og indsætter denne i en logbog, der føres for hver start. Nærmere vil blive meddelt i næste nummer af Svævenyt.

Til sidst vil jeg blot minde om: HUSK at melde adresseforandring etc. til kassereren.



Boris - alle skyldneres onde samvittighed

# FLYSIK-MØDE.

Referat fra "flysik"-møde med Dansk Svæveflyver Unions konsulent Ole Didriksen på Flyvestation Alborg d. 16/3 - 79.

Programmet var:

1. Dansk svæveflyvning i dag.
2. Ledelse og styring.
3. De "stærke" glasfiberfly.
4. Slutglid.



ad 1:

Unionens medlemstal har været jævnt stigende gennem årene, - dog ikke mere end 2-3 medlemmer pr. klub pr. år. Der har været et lille fald i antal S-piloter, som Ole dog regner med mest skyldes det dårlige vejr i efteråret. Han mener, der er en gruppe, der faktisk er klar til at flyve S-prøver, når sæsonen starter. Og det har han sikkert ret i, bare hos os har vi 4 piloter af denne kategori.

På landsplan blev der præsteret 65.000 starter, 22.000 timer og ca. 222.000 stræk-kilometer. Det giver en gennemsnitlig aktivitet pr. medlem på ca. 35 starter, 12 ti-

mer og 120 kilometer. I gennemsnit er der 48 - 49 medlemmer i hver klub og 7 medlemmer pr. fly (hvor lang tid er der, til det bliver min tur?). I England er der 9 - 10 medlemmer pr. fly, i Sverige 12 og i Tyskland nogenlunde det samme som hos os. Vi hører altså i Danmark til de mest forkælede med hensyn til antal piloter pr. fly.

Hvad angår havarier, ligger vi i Danmark lavest sammenlignet med de nævnte lande med ca. 2 havarier pr. 10.000 starter, Tyskland har 2,6 - England 3,8 - Sverige 4,2. Tallene er et gennemsnit fra de sidste 8 år. Der er dog ingen grund til at lade sig lulle i søvn af de ret pæne tal, da vi herhjemme igen er inde i en stigning af havarier. Gennemsnittet for de sidste 5 år er 2,8!

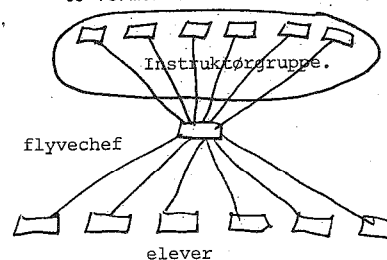
Dansk svæveflyvning har de sidste 12 år haft 25 havarier med legemsbeskadigelse til følge, heraf 6 med dødelig udgang (svarende til 0,5 pr. 10.000 starter). Der findes ikke nogen lignende statistik for andre sportsgrene. Hvis dette havde været tilfældet, kunne man jo opstil-

le en sportens top 10 i farlighed.

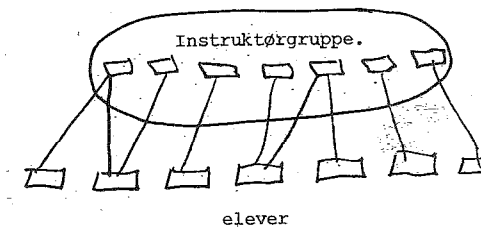
ad 2:

Så blev der snakket "medlemsgennemtræk" i klubberne, og Ole mente, at hvis udskiftningen var mere end 15%, skulle den bekæmpes. Een af måderne er at tage færre elever ind og dermed give dem mulighed for en bedre uddannelse. Noget af den dermed ledige 2-sædede tid kunne så bruges på den forsømte gruppe mellem S og sølv-C. Det er jo i sidste ende den gruppe, vi skal holde på. For der er egentlig ingen grund til at uddanne en pilot m/k til S, hvis vedkommende blot holder op med at flyve kort efter.

Aktivitet har vi hidtil målt i antal starter og timer. Det er et spørgsmål, om ikke vi skal til at måle den i: Antal medlemmer, som vi kan beholde. For manglende kontakt mellem eleverne og instruktørgruppen anviste Ole to former for "fader-ordninger":



Elevkontakt til flyvechef eller lignende.



Elevkontakt til én bestemt instruktør som så er kontaktperson gennem hele uddannelsen.

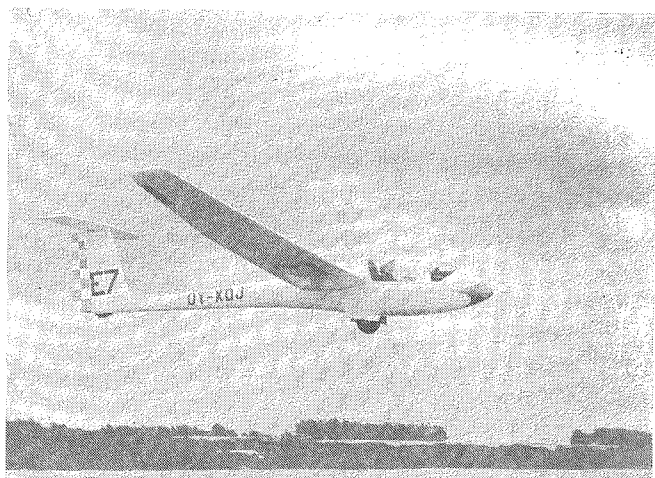
ad 3:

Astir-havariet på Sjælland.

Det var alligevel brud på haleplanet i luften, der var årsag til havariet. Det var ikke fordi, der var noget galt med flyet, men fordi det blev overbelastet (trukket i stykker). Et institut i Tyskland har fundet ud af, at der var tale om et sådant brud, og at det først opstår ved en påvirkning på mere end 8 G!

Den tekniske forklaring er følgende: Haleplanet er først blevet udsat for kraftig negativ belastning med buledannelse på undersiden af haleplanet til følge. Efter buledannelsen er styrken kun ca. de halve, og ved en efterfølgende positiv belastning er bruddet sket. En dansk havari-rapport er på trapperne.

Konklusionen af det foregående er: Pas på for høj indgangsfart i et loop, specielt når du flyver i glasfiberfly. Vær klar over det fæno-



Gitte med Astir.  
Eller omvendt?

men at farten, fra det øjeblik man begynder at trække næsen, til den kommer op over normal glidevinkel, let kan stige 10 til 25 km/t.

Læs iøvrigt, hvis du ikke allerede har gjort det, artiklen "De stærke glasfiberfly" i FLYVs martsnummer.

ad. 4:

I forbindelse med slutglidshastigheder pegede Didriksen på 2 farer, vi måske ikke altid tænker på. Den ene er, at man efter at være overgået til sigtepunktsflyvningen lige så stille trykker mere fart på, fordi man er kommet for højt og kun kigger på sigtepunktet og dermed følger glidevinklen til dette uden at lægge mærke til, at farten har sneget sig op. Det sker specielt i de tilfælde, hvor slutglidshastigheden i forvejen er stor.

Den anden fare er næsten den modsatte: På sidste del af slutglidet med middel hastighed sidder man hele tiden og holder øje med glidevinklen: Går den? - Ja, den går vist lige. Faren ligger i, at man uden at lægge mærke til det, bruger noget af hastigheden til at holde vinklen med. Idet man så er hjemme og vil trække op for at gå rundt til landing med en fart, der ikke er der, - ja, så har vi balladen!

Derfor: Kontrollér i disse to situationer hastigheden lige så ofte

som i en normal flyvesituation.

Om havarier generelt: De sker oftest ved

Ydre forhold: Over 15 kt. vind.  
Fald i fart p.g.a. vindgradienten.  
Sidevind.  
Terræn højere end antaget.

Egen påvirkning: Urene drej.  
Over 45° krængning.  
For lav fart.  
Forkert placering i forhold til  
landingsstedet.

Ref. Per Madsen.

## UDISCIPLINERET flyvning.

Flyvechefen og dermed instruktørerne fik i slutningen af sidste sæson et brev fra "et menigt medlem" vedrørende forskellige mindre snedige hændelser på pladsen. At det vækkede dem af deres Tornerose-søvn ses af følgende:



Sidste efterår modtog jeg et brev fra et klubmedlem, hvori det fremgik, at der havde fundet flere tilfælde af udisciplineret flyvning sted (eksemplerne er veldokumenterede). Specielt i tiden 1½ måned før sæsonens afslutning. Spørgsmålet fra klubmedlemmet var: "Hvorfor gør vi det, og hvor meget er egentlig stiltiende "tilladt"?"

Alle instruktører har læst omtalte brev, og der er samlet enighed om, at det var en meget uheldig udvikling, der var ved at ske. Medvirkende årsag var sikkert også, at nogle instruktører havde "svært" ved at passe deres vagter.

Personlig har jeg 2 gange i efteråret stoppet på grund af for dårligt vejr, efter at jeg var ankommet til pladsen. De ansvarlige S-piloter burde ikke have startet flyvningen.

Lad os i den ny sæson alle udvise korrekt flyvning, som vi alle sammen har lært og kan det, når vi den 31/3 genoptager vor sport. Jeg appellerer til alle om at dæmpe lysten til "flot" flyvning, da vi så kan undgå at ændre vort flexible flyvereglement. Ikke alene er det dyrt at have haverier, - vi skulle også gerne have vendt de andre klubbers øjne bort fra os efter vores (de sidste 2 år) alt for høje uheldsfrekvens.

Go' vind i 1979!

Per Madsen.  
Flyvechef.


## HVISKE TISKE

For straks at imødegå hvisken og surmuleri i krogene, kan vi afsløre, at det var redaktøren af nærværende blad der havde skrevet det omtalte brev. Ikke fordi han mente, hans egen sti var helt ren, men udelukkende for at få de "øverstbefalendes" øjne op for, at der var noget, der burde ses på, inden noget gik galt. Brevet blev først skrevet efter samtaler med de i eksemplerne omtalte piloter og med deres accept. Formålet var altså udelukkende at få problemet med den megen "avancerede" flyvning drøftet igennem, og dette er altså nu sket. Forhåbentlig med en positiv indvirkning på flyvesikkerheden til følge. Go' vind i -79, -80, -81.....

FV.

DEADLINE næste nummer: 23. april 1979.

## EKSAMEN!



Eksamen nærmer sig for mange af klubbens medlemmer. Det er de pågældende garanteret ganske klare over. Men osse i vores lille, hyggelige klub er sandhedens time ved at være inde for en del. D. 28/3 er det VHF-kursisterne, der skal ryste foran det grønne bord, og den 17/4 er det som nævnt andetsteds S-teoriens tur. Vi ønsker selvfølgelig alle held og lykke, selvom det vel ikke skulle være nødvendigt.

Inspireret af den megen snak om disse ting, har flyvechefen sendt os følgende lille læseropgave, - han kalder den

en "Mini-S-teoriprøve". Opgaverne lyder som følger:

"Hvad er det, eleverne selv har til opgave at gøre i forbindelse med DKS-norm og startantal?"

- At indføre oplysninger om DKS-norm og Startantal i flyets journal.
- At sende oplysninger om DKS-norm og startantal til Luftfartsdirektoratet efter hver flyvedag.
- At påføre den specielle elev-statustavle, der hænger i kontoret oplysning om sin egen DKS-norm og antal starter efter hver flyvedag.
- At undgå at instruktørerne får kendskab til, hvor langt du er nået i din uddannelse.

Løsninger sendes til Svævenyt, og efter evt. lodtrækning har vinderen ret til at afkræve flyvechefen 1 (een) øl (dog først efter flyvedagens afslutning).

Fortsættes næste side.

"Mini-S-teoriprøven" - fortsat.

Sammen med løsningen har vinderen pligt til at medsende mindst een nyhed af klubinteresse.

Er opgaven for svær, bringes løsningen i Svævenyts november-udgave.

PM.

## NYT FLY

### NYT FLY I KLUBBEN!

Den ny bestyrelse har fået et usædvanligt fordelagtigt tilbud på et nyt polsk, tosædet fly, OMNIPOL R A N S L I R P A L-32B. Da tilbudet ligger så lavt som kr. 115.000 incl. grundinstrumenteret og leveret i Rødby Havn (fra Swinouście), har bestyrelsen øjeblikkeligt accepteret prisen. En ekstraordinær generalforsamling skal senere godkende købet.

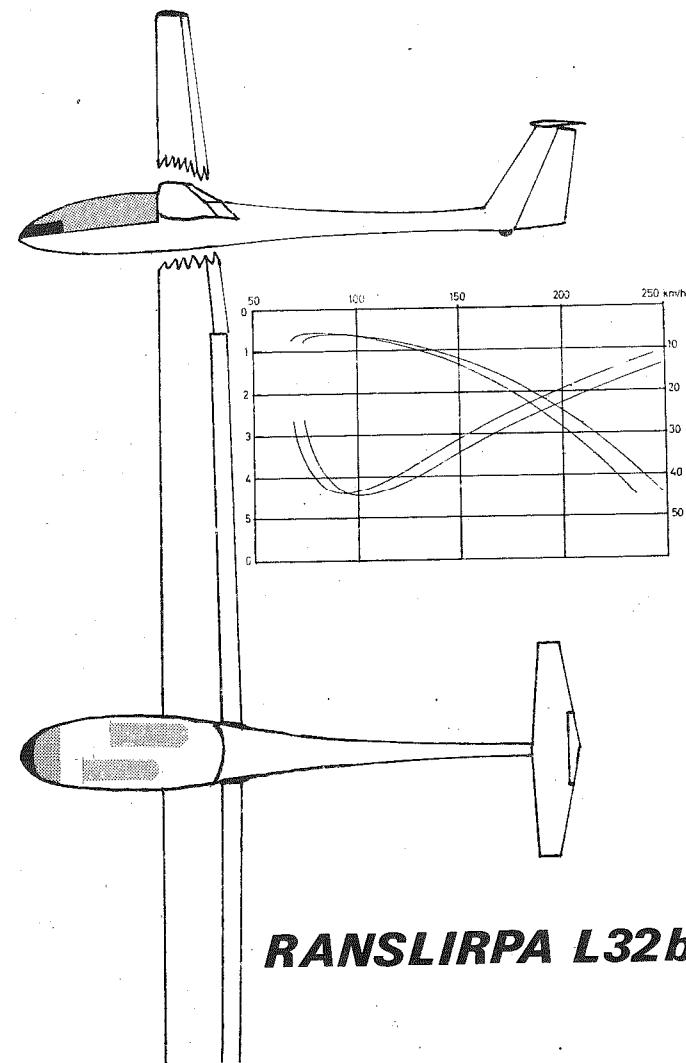
Vi har desværre ikke fabrikkens brochure over flyet, men vi har selv fremstillet hosstændige tegninger, der forhåbentlig skulle kunne give et indtryk af flyet.

DATA:	Spænvind	:	18,6 meter.
	Længde	:	8,0 meter.
	Højde	:	1,45 meter.
	Vingeareal	:	16,45 m <sup>2</sup> .
	Vægt	Tom	: 380 kg.
		Fuld	: 575 kg.
	Planbelastning	:	25,74
	Max. glidetal	:	38 v. 102 km/t
	Mindste synk	:	84 cm/sek. v. 78 km/t.
	Max. hastighed	:	280 km/t.
	Stallingshastighed m. flaps	:	68 km/t.

Vingeprofilet er et NASA 23-619 Y og flaps' ene er af Fowler typen med udslag fra -8 til +12. Flyet er fuldt kunstflyvningsdygtigt.

Desværre har vi ikke flere oplysninger på hånden nu, da vi står umiddelbart overfor trykning. Yderligere informationer kan fås hos bestyrelsen.

Overfor ses vor hjemmelavede tegning af flyet.



**RANSLIRPA L32b**

## Vor mand i Afrika.

På vejen hjem fra gummiplantagen mødte vi en tiger-mand! Jeg var først ikke klar over, om han ville lave en bule i motorhjelmen eller hva'. Men



Ægte liberiansk Tigerman og typisk dansk turist.

det viste sig hurtigt, at vi kunne få lov at fotografere ham mod betaling, og det var nok også meningen med det hele.

Et par dage senere lå vi atter på Coopers Beach. Der var noget mærkeligt at ligge og slange sit luksuslegeme i sandet i 35 graders varme og snakke om, at de derhjemme for øjeblikket havde den værste snestorm i 50 år.

Efter lidt driven omkring blev det d. 9. januar. Den dag skulle vi med en herre ved navn Jack Wheeler på en flyvetur til den store jernmine ved Nimba.

Jeg lurede lidt, da vi startede kl 08<sup>15</sup> op gennem skylaget i en eenmotoret Cessna. Piloten virkede dog meget sik-

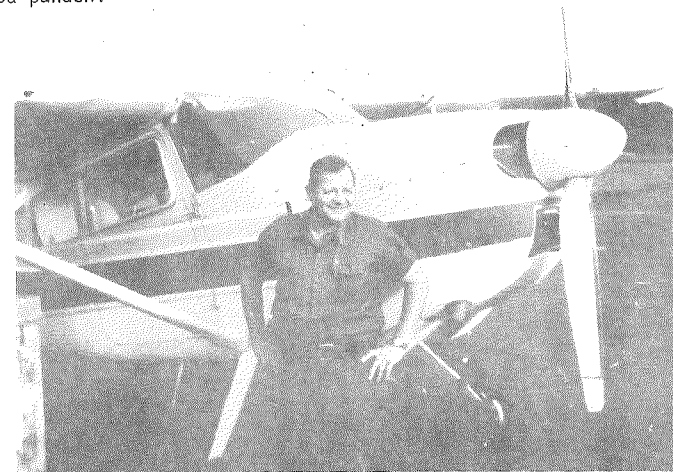
ker, så den smule nervøsitet, der var, gik snart over. Maskinen var ikke VFR-instrumenteret, men det betyder vist ikke så meget i Liberia. Kort efter starten satte piloten hænderne op på instrumentbrættet, og der blev de indtil landingen 1½ time senere.

Selve flyveturen var også noget af en oplevelse. Jeg havde ikke drømt om, at der fandtes så meget uigennemtrængeligt vildnis og så forholdsvis mange negerlandsbyer. Landsbyerne var som regel kun på 5 - 6 huse (paraply-huse) i en lille rydning, og der var ingen rigtige veje, der førte ind til dem, - kun nogle smalle og snoede stier.

Det mest fantastiske ved Nimba-området var det enorme forbrug af selv kvalitetsmateriel. Næsten ligegyldigt hvor kraftigt bulldozere m.m. var

lavet, var det ødelagt som var det 2 mm-plade, når det kom ind til reparation. Den største "dumper" kunne tage 130 tons jernmalm, og hvert dæk kostede 12000 \$! Peter og jeg var bl.a. inde på minens autoværksted og få en snak. Vi fik der at vide, at en bil holdt i maximum 2 år, og så var det endda kraftige amerikanske biler med 6-cyl. motorer.

På vejen hjem var vi godt trætte, så flyveturen var ikke den store nydelse. Da vi landede igen i Monrovia, sagde jeg til Peter for spøg: "Så overlevede vi osse denne tur!" Vi fik en snak med piloten, og han fortalte, at han havde fløjet siden 1942, og at han nok havde over 10.000 flyvetimer. Vi blev enige om, at han nok var holdt op med at føre flyvetid. Han var af den type, der kan flyve jorden rundt uden kort og uden at få sved på panden.



Jack Wheeler.

Den 10. januar var jeg nede på Coco-nut Beach. Da jeg normalt ikke havde penge eller ur med på stranden, lagde jeg mærke til tiden, da jeg gik hjemmefra. Da jeg 10 minutter senere ankom til stranden, lavede jeg et solur for at kunne følge med i, hvad klokken var.

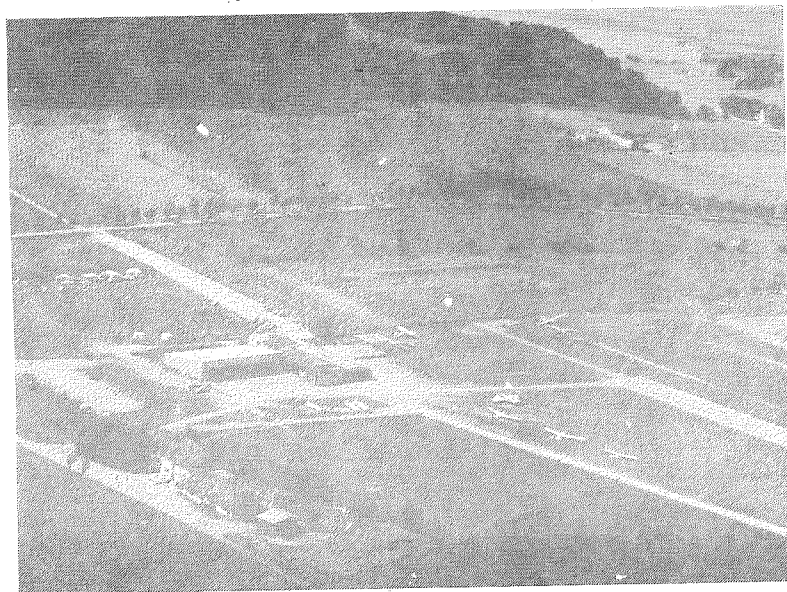
Sidst på eftermiddagen havde en negerdreng fået øje på det mærkelige, der var lavet i sandet. Han spurgte, hvad det var, og jeg forklarede ham, at det var et solur. Men han vidste ikke, hvad et solur var, og så måtte jeg jo lære ham det. Han var vel en 15-16 år, og det var knap nok, han kendte uret. Men i løbet af en halv times tid gik det op for ham, hvor-





## BRILON, BRILON...

Der er nu indløbet svar fra Wolfgang Wiedenroth i Brilon. Han skriver, at vi skal være meget velkomne i uge 27 - 28. Forholdene dernede på dette tidspunkt vil være de samme som sidste sommer. Så nu gælder det om hurtigt at komme i gang med at få fundet ud af, om man har lyst til at tage med. Alle vi, der var på besøg dernede sidste år, kan anbefale det på det varmeste. Venligheden og kammeratskabet var upåklageligt, og det er da også betegnende, at vist nok alle ønsker at gentage turen i år. Forhåbentlig vil det så i år lykkes også at komme ud på nogle "rigtige" opgaver over Das Vaterland. Det manglede vi sidst. Men nå vi nu forhåbentlig kommer



på et 10-12 dages ophold, skulle chancerne for gode flyvninger naturligvis være større.

Vi har allerede fundet ud af, at termikken er god over Sauerland, og når modet til at flyve ud i de vilde bjerge omkring pladsen så også melder sig, - så er mulighederne for noget stort absolut til stede.

Har du lyst til at tage med, så spørg én af "de gamle" om oplysninger, - eller ring til Åårhuus. Vi vil også gerne snarest vide så nogenlunde, hvor mange, der vil af sted.

Fortsættes s. 24.

## Bestyrelsesmøde 28.3.

Til dette første møde i den nye bestyrelse var alle mødt frem. Det blev besluttet at ned-/fortsætte følgende udvalg og tildele følgende titler:

KLUBHUS OG FESTUDVALG	: Flemming Mikkelsen og Bent Erik Thomsen
JORDMATERIELUDVALG	: P.R. Kristensen og Brian Frederiksen og Linnemann
FLYVEMATERIELUDVALG	: Per Madsen og Niels Sejstrup
KZ-7-UDVALG	: G.Ø. Johansen, P. E. Laursen og Bjarne Jakobsen
FLYVECHEF	: Per Madsen
KONKURRENCECHEF	: Frank B. Nielsen
HANGARCHEF	: Niels Sejstrup

Endvidere vil Gert Frikke fortsat tage sig af reparation og vedligeholdelse af radioer, batterilader etc., og Karsten Sjørslev af vario-metre.

Som flyvechef vil Per Madsen endvidere have ansvaret for flyvesikkerheden og vil på dette punkt blive assisteret af Bjarne Jakobsen.

På generalforsamlingen fik bestyrelsen pålagt at finde en løsning på vores RENGØRINGSPROBLEM.

Der var enighed om, at vi IKKE skal have rengøringshjælp udefra. En sådan rengøringshjælp ville efter al sandsynlighed virke som en sovepude på mange medlemmer, så svineriet bliver større, mens vi er i klubhuset. 'Vi har jo en til at komme og gøre rent'. I stedet blev det efter lang og heftig diskussion besluttet:

### 1. Tutteordning

Klubhusudvalget skal i samarbejde med instruktørerne og med støtte fra bestyrelsens medlemmer genindføre den tutteordning, der i en periode sidste år kørte tilfredsstillende.

### 2. Rengøring

Der laves en rengøringsturnus i lighed med tutteordningen, således at der hver flyvedag udpeges 2 personer, der skal gøre rent et par af de steder, der ikke hører ind under tutteordningen (toiletter o.l.). Den-

ne rengøring kan foregå, mens de øvrige pakker ud og berører derfor ikke medlemmernes mulighed for at deltage i flyvningen. Bestyrelsen har i denne forbindelse udnævnt undertegnede samt den gamle redacteur til, i samarbejde med instruktørerne, at være autoriserede bussemænd for at få ordningen til at fungere. ALLE medlemmer skal deltage i tur-nus'en, og manglende deltagelse kan medføre flyveforbud.

I forbindelse med rengøring blev det besluttet

- at privat brug af klubkøleskabene begrænses mest muligt
- at alt uden navn i klubkøleskabene tilhører klubben
- at alt hvad der ikke tilhører klubben, vil blive smidt ud af køleskabet (og i skraldespanden) søndag aften.


Med hensyn til vort værkstedsproblem vil bestyrelsen inden næste møde forsøge at fremskaffe økonomiske beregninger over alternative muligheder for værkstedstilbygninger.

Og fra småtingsafdelingen:

- der er optrykt love, der af interesserede kan erhverves i klubhuset
- vi diskuterede penge - se 'FRA KASSERÉREN'
- der er fastsat følgende tidsfrister vedrørende ansøgninger om fly:
  - UM/DM senest 1. maj
  - NOM senest 15. maj
- det blev besluttet at investere i en betalingstelefon til klubhuset. Den bliver bestilt og vil blive leveret til efteråret. Foreløbige beregninger viser, at telefonen kan tjene sig selv ind i løbet af det første år.
- Poul Richard Kristensen skal på HI-kursus i april
- Finn Østergård skal på FI-kursus i løbet af sommeren
- S-prøve finder sted den 4. april.
- Frank vil i løbet af foråret holde en orienteringsaften om de forskellige konkurrencer, vi har mulighed for at deltage i, herunder NOM, flyvedagskonkurrence o.l.

Kl. 23.00 blev mødet hævet.

Gitte



**VODSKOV NY  
AUTOVÆRKSTED**  
Røllikevej 13 - Vodskov  
Telefon (08) 2935 67

**BRUGTE BILER**  
**3 mdr. fuld garanti**

**TYRRESTRUP**  
**RADIO & TV**

TILSÆTTET  
Antennemål  
RADIO OG TV  
APPARATER

**salg service rep.**

Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11

**Vi er fagfolk  
vi er hurtige  
vi har det hele  
på lager:**

BUTIKSRUDER  
THERMORUDER  
BLYTHERMORUDER  
BLYINDFATTEDE RUDER  
INDMURINGSSPEJLE  
ELASTISK FUGE  
FORSEGLING  
Reparationsarbejder  
udføres lynhurtigt via vore  
radiolingerede  
reparations-  
vogne.

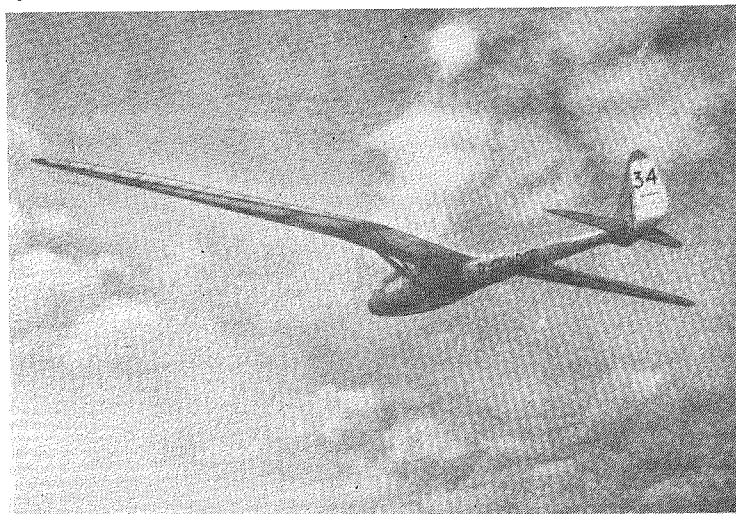
**Svane glas**  
Vi kommer flyvende  
**(06) 42 22 55**

## - fra biblioteket -

Da vi fornylig var på Statsbiblioteket i anden anledning, var der lejlighed til at finde ud af, hvilke bøger, de egentlig har om svæveflyvning. Det viste sig, at det primært drejede sig om ældre bøger. Umiddelbart er det måske nok mest de nyere bøger, der har interesse, men faktisk er det meget sjovt at læse i de gamle bøger om, hvilke planer og visioner svæveflyvningens pionerer havde for deres sport. Det kan der læser mange pudseløjerlige ting om.

Også om konkrete resultater kan man læse. Hvormange var måske klar over, at rekorderne for hhv. distance og højdevinding allerede i 1934 var 502 km og 4350 m?

Da der sikkert er andre, der kunne have lyst til at se disse bøger, bringer Svævenyt her en fuldstændig fortegnelse over, hvad der findes på Arhusianske biblioteker om emnet. Bøgerne vil kunne bestilles gennem dit sædvanlige bibliotek.



Et moderne Rekord-Svæveplan i Luften

Hvis du er færdig, så blad venligst om på næste side!

Svævenyts rationaliseringsråd.

Inden vi snupper boglisten, kan vi lige tage et lille citat fra én af bøgerne, W. Dannerfjords "Svæveflyvning" fra 1936:

"Før man begynder at svinge, skal man lægge mærke til, om ikke den ene vinge hænger lavere end den anden. Hvis f.eks. den højre vinge hænger, nytter det ikke, at man giver venstre sideror. Planet svinger ikke til venstre, men begynder at glide til den side, vingen hænger, altså i dette tilfælde til højre. - Det bliver et såkaldt "side sleep", og det hører ikke ind under svæveflyvning men kunstflyvning."

Tja, i så tilfælde er der vist nogle her i klubben, der er ganske dygtige til kunstflyvning! Men vi plejer nu osse at kalde det uren flyvning og ikke "side sleep".

Men altså: Statsbiblioteket, Nordre Ringgade, 8200 Århus N.

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| Raimund Nimführ                      | : Mechanische und technische Grundlagen des Segelfluges. Berlin 1919.   |
| A. Martens                           | : Svæveflyvning. Flyvning uden motor. København 1923.   |
| W. Dannerfjord                       | : Svæveflyvning. Sporten over al sport. København 1936.   |
| Alex Stöcker                         | : Deutscher Segelflug. Berlin 1937.   |
| Wolf Hirth<br>Sv.A. Dalbro           | : Handbuch des Segelfliegens. Stuttgart 1939. samme<br>: Svæveflyvning: Lærebog for svæveflyvere. København 1943 og 48. |
| C.O. Hugosson                        | : Praktisk vejledning för Segelflyvere. Findes også på dansk. Stockholm 1944.   |
| Jören Forsslund                      | : Svæveflyvning. En skildring for ungdommen i alle aldre. København 1946.   |
| Per Weishaupt                        | : Moderne svæveflyvning. København 1959.<br>: Svæveflyvehåndbogen. Kbh. 1961, -66, -71, -76.                            |
| August Hug                           | : Segelfliegen. Bern 1967.  |
| Flying Magazine,<br>editor (udgiver) | : Americas Soaring book. New York 1975.   |
| Dietmar Geistmann                    | : Die Entwicklung des Kunststoff-Segelflzeuge. Stuttgart 1976. Findes også i klubhuset.                                 |



Gummitov-start på Wasserkuppe i Røhn. Flyet er en "Condor".

I Hovedbiblioteket, 8000 Århus C findes:

- Jochen v. Kalckreuth : Das stille Abendteuer. Zug 1976.  
 George Moffat : Winning on the Wind. Los Altos 1974.  
 Derek Piggot : Beginning gliding. The fundamentals of soaring flight. London 1975.  
 : Understanding gliding. The principles of soaring flight. London 1977.  
 Helmut Reichmann : Strecken-segelflug. Stuttgart 1975.  
 Per Weishaupt : Moderne Svæveflyvning. København 1959.  
 Philip Wills : Free as a bird. London 1973.

Husk ved bestilling at opgive forfatternavn, fuld titel og trykkested- og -år. God fornøjelse.



## Smånyt.

Som det fårhabentlig fremgår af nærværende nummer af Svævenyt, er det lykkedes os at få nogle ny annoncører i bladet. Det er især Henrik og Bøgelund, der har været aktive i den henseende. Gid bare nogle flere vil gøre som de!

Svævenyt er glad for at byde vore nye annoncører velkomne, på sin måde er I nu en lille del af klubben. I vil altid være velkomne på flyvepladsen og i vort klubhus, og en rundtur over EK-VH vil der også være mulighed for.

Efter den strenge vinter kunne det næsten ikke gå hurtigt nok med at se forår. Alligevel var det en overgang ved at gå lidt for stærkt. I weekenden d. 10-11/3 satte tøbruddet så stærkt ind, at det truede med at over-

svømme hele klubhuset.

Først blev brønden med pumpen til vandforsyningen fyldt helt op. Dernæst omdannedes klubhuset til en ensom ø i et stort hav.

Efterhånden stod vandet så højt op på soklen, at de tilstedeværende måtte opgive flyarbejdet og i stedet give sig til at aflede vandet. Og da alle små drenge jo elsker at lege med



skovl, spand og vand, var alle snart i gang. Efter et par timers arbejde lykkedes det at få ledt vandet ud i buskadset foran klubhuset. Alle havde det dejligt, men der blev ikke arbejdet så meget på fly den dag!

Udmeldt:

Chris van Doorn Kristiansen.

Indmeldt:

Christian Lomborg. (som passiv - indtil videre)

## SMÅNYT. fortsat.

Det meste af vinterarbejdet er nu trods alt ved at være overstået. Alt arbejde på glasfiberflyene er færdigt. Holdene har som bekendt arbejdet i lejede lokaler, hvor forholdene har været udmærkede, bl.a. har man kunnet nyde den luksus at have varme i værkstedet. Huslejen blev på ca. 1400 kroner, og man kan så diskutere, om det også fremover er lejede lokaler, vi skal satse på. De mennesker, der har trodset frostgraderne i hangarens værksted har næppe kostet klubben 1400 kr.

Af de øvrige fly er begge K-8'ere helt færdige, det samme er Ka-7. Ka-6'eren er klar til maling, hvilket Jens Klæstrup formentlig vil sørge for i den første week-end i april.

Også traktorer og spil er næsten færdige, og alle dele skulle efter planen være klar til indsats til sæsonstarten d. 31/3. På spillet har en reparation af et wirestyr været nødvendig, sandsynligvis fordi en wire-skærm har været kørt ind i styret med stor kraft.

Da værkstedsarbejdet som nævnt så godt som er overstået, er værkstedet blevet pillet ned af en flok energiske mennesker i week-enden d. 24-25. marts. Der går rygter om, at der om aftenen derefter blev afholdt et animeret gilde i klubhuset. Men det er naturligvis kun rygter!

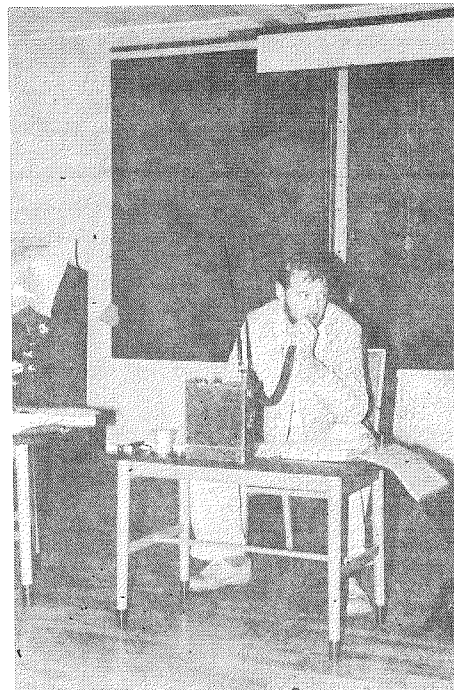
### BRILON, BRILON...

Det ser iøvrigt ud til, at det er sikkert, at Wolfgang med familie vil besøge os osse i år. Jeg er sikker på, at alle, især dem, der har truffet familien, vil byde dem velkommen. Sandsynligvis kommer også en af familiens venner til EK-VH, og i så tilfælde vil de prøve at medbringe et motorfly. Hugo Malinowski kommer derimod sandsynligvis ikke i år. Han regner med at få travlt denne sommer som instruktør på pladsen i Brilon. (og hvis det kører som det plejer dernede, så betyder det travlt! 70 -80 instruktørstarter på een dag er almindeligt.)

Endelig var der med brevet en indbydelse til at deltage i årets "Sauerland-rally". Det er byen Brilon der sammen med flyveklubben står bag dette årligt tilbagevendende stævne (for i Tyskland har man nemlig ikke noget mod at hjælpe flyvesporten i de små samfund). Der flyves i tiden 22. juni til 1. juli, og danske venner er altså velkomne.

Prisen for deltagelse er DM 150,-, og der flyves i to klasser, glasfiberklassen med handicap og klubklasse/tosædet. Skulle der være interesse-rede i klubben, kan nærmere oplysninger samt tilmeldingsskema fås hos redaktionen. Sidste frist er 15/5.

## SIDSTE:



Benny i aktion.

VHF-kurset er nu ført til sin succesfulde afslutning:

Samtlige bestod!!

Flot klarer, venner. Så vidt vi ved er det meget sjældent, et så stort hold klarer sig igennem helt uden missere.

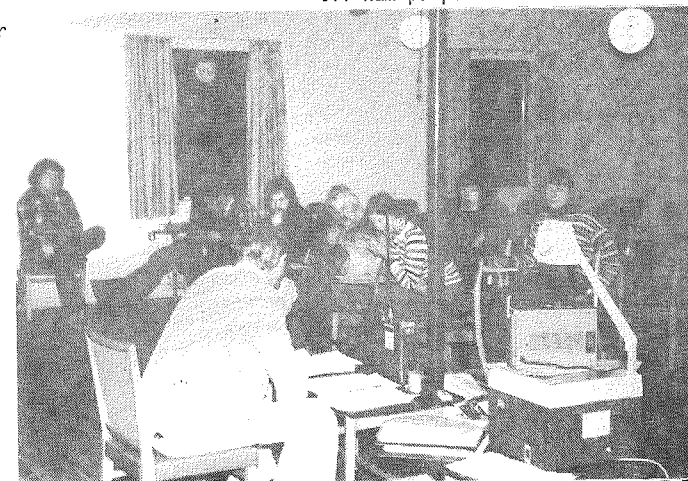
Det kan selvfølgelig skyldes elevmaterialet, at det gik så godt, men eleverne har selv bedt os bringe en samlet tak til Benny Svendsen, der har stået for slæbet med undervisningen. Som én udtrykker det: Benyt chancen til at flette en stor og pæn blomsterkrans til vor utrættelige lærer, Benny. Det være hermed gjort.

Måske skal vi så osse se lidt mere til ham på pladsen i år?

Følgende fra vor klub bestod:

Birgit  
Bent Erik  
Jens H.J.  
Brian  
Karsten  
Per E.  
Flemming M.

Desuden bestod et redaktøren ukendt antal Borup-folk.



## KUN FOR SPØG....



Efter vinter kommer vår,  
si'r de.  
Kan man nu osse stole på det?

Hørt på AUC:

Ved årsfesten havde vi osse en konkurrence  
om, hvem der kunne lave det grimme ansigt.  
Nå, Karsten, hvem fik så andenpræmien??



### LÆSERBREVKASSEN:

Svar til "BEMT":

Nej, man kan ikke få erstatning for svir og smerte.

Svar til "Per":

Jo, to dage i træk kan, oplyser Sundhedsstyrelsen, give en ganske alvorlig forkølelse.

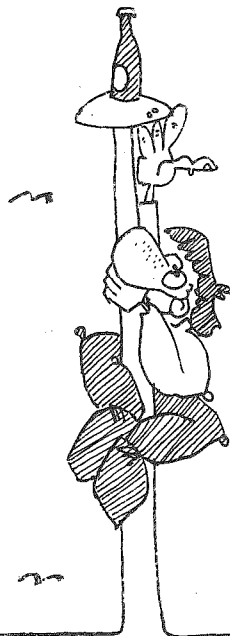
FLERE og FLERE, for ikke at sige MANGE, har i den senere tid efterlyst Svævenyts klubpolitiske linie. For at ingen skal være i tvivl, skal vi hermed høfligst hilse og sige, at her er den: \_\_\_\_\_



## svævenyt's venner

støt dem - de støtter os!

SNART ER  
TOPPEN  
NÆR...



CERES  
ÅRS

-ønsker  
opfyldes i AARS  
BANK

for banktjenester



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

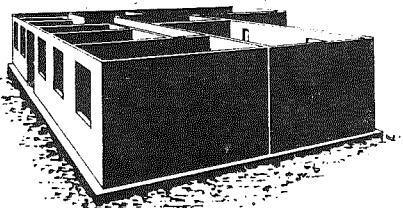
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.  
nat. Indendørs swimmingpool.  
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.  
Aars Hotel 08 621600

P. V. Franzen<sup>s</sup> bogtrykkeri.  
Kongerslev.



## Gandrup Elementfabrik



### Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres rybyggeri, 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**

### ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

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

Næstformand: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Alborg.

Kasserer: Gitte Vasegård, J. Baggesensvej 98, 8200 Århus.

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

Poul R. Kristensen, Orionsvej 4, Søften, 8382 Hinnerup.

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55.

### Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Års. Telf: 08 661472.