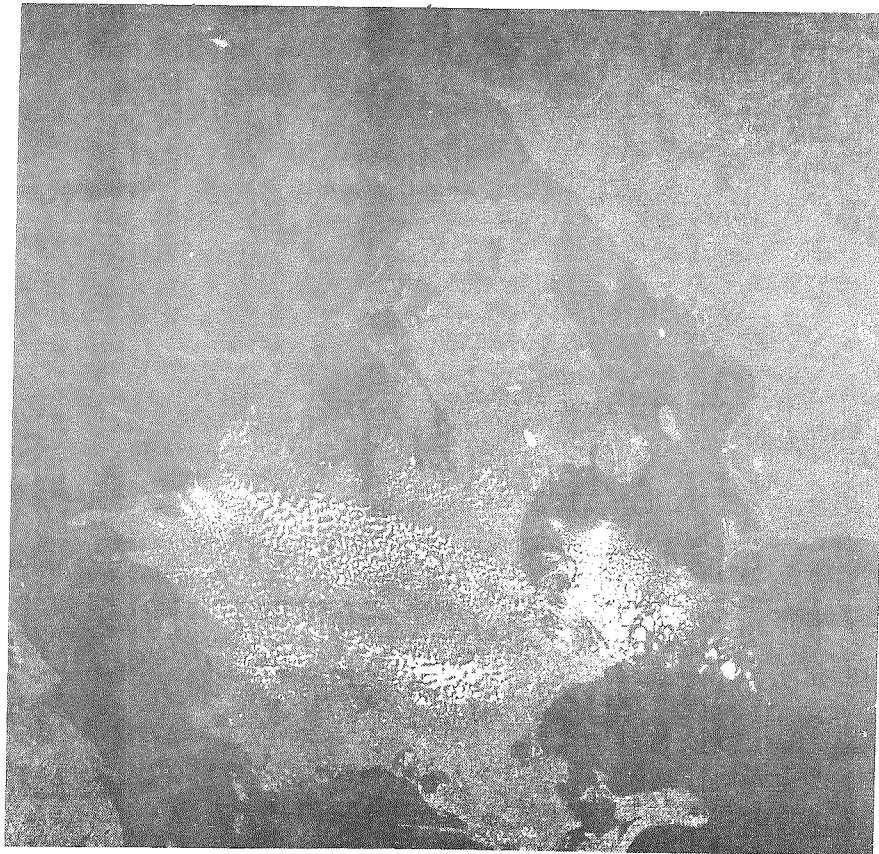


# SVÄVENYT



Nr. 4  
Maj 1979.  
18.årgang

## EKSAMEN!

Det er med beklagelse og nogen uro i sindet, at redaktøren må bede om læsernes forståelse og tilgivelse i de næste par måneder. Svare pinsler forestår. (Var det så endda bare svære pilsnere!) Altså eksamen.

Dette kan muligvis betyde, at Svævenyt ik-vil have sit normale omfang og udstyr i maj og juni numrene, men vi håber, I tilgir.

Desuden lover vi at vende frygteligt tilbage i juli og august. Så har vi nemlig ferie. Og så skal vi som alle andre studerende jo bare passe et ganske almindeligt 6.30 - 16.00 job, altså i realiteten den rene ferie!



**VODSKOV NY  
AUTOVÆRKSTED**  
Røllikevej 13 - Vodskov  
Telefon (08) 29 35 67

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

### Forsidebilledet:

Sådan ser termik ud fra oven! De karakteristiske cumulus-skyer over Midtsjælland er fotograferet en marts-dag 1973 fra ca. 200 km<sup>s</sup> højde af en "Land-sat".

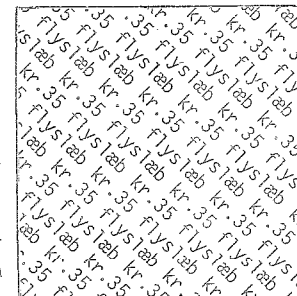
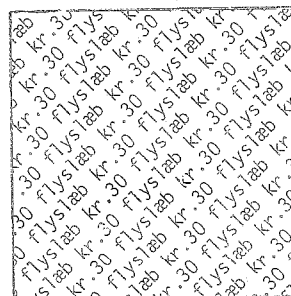
## Flyslæbbilletter

Som bebudet i sidste nummer af Svævenyt har vi nu fået trykt små, selvkøbende flyslæbbilletter, dels lydende på kr. 30,00 til brug ved slæb af ensædede fly, dels lydende på kr. 35,00 til brug ved slæb af tosædede og 'fremmede' fly.

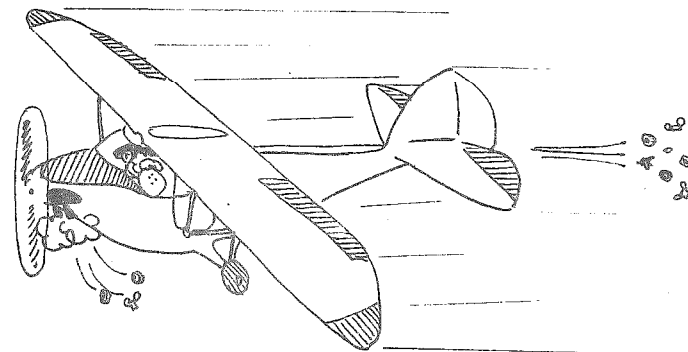
Billetterne sælges foreløbig af kassereren, men antallet af sælgere vil snarest blive udvidet til også at omfatte slæbepiloterne, så der ik-

ke bliver leveringsproblemer i det øjeblik, man står og gerne vil have et slæb.

Systemet fungerer på den måde, at slæbepiloten har et ekstra dagkort liggende



i KZ-VII'eren. Før hver start afleveres en startbillet til KZ-VII-piloten, der klæber billetten på dagkortet. Uden startbillet - intet flyslæb. Denne fremgangsmåde skulle ikke skabe unødigt besvær eller koste nævneværdig tid, da billetten kan afleveres, samtidig med at slæbetovet købles på KZ-VII'eren.



På startstedet fores som sædvanlig separat dagkort for flyslæbstarter, og efter endt flyvedag kontrolleres, at antal starter stemmer overens med antal afleverede flyslæbbilletter.

Vagthavende instruktør kvitterer for antal flyslæbbilletter på dagkortet, der derefter arkiveres i den mappe, der vil blive indkøbt til formålet.

Vi håber, alle vil hjælpe til med, at ordningen kommer til at fungere efter hensigten. Lad være med at forsøge at overtale flyslæbpiloten til at starte uden startbillet - han har måske ikke hjerte til at sige nej!

Til slut en praktisk bemærkning. Som de fleste vel ved, gælder en billet for et slæb til 1.500'. Er du ikke tilfreds med det, kan du for 2 billetter få et slæb til 3.000'. Færgetilvning betales efter time-takst ifølge aftale med slæbepiloten.

## Fra kassereren.

Der er nu gået en måned, siden jeg i sidste nummer af Svævenyt opfordrede alle, og især de store skyldnere, til at betale deres gæld eller i det mindste kontakte mig for at få en aftale i stand om afdrag af kontingentrestancen.

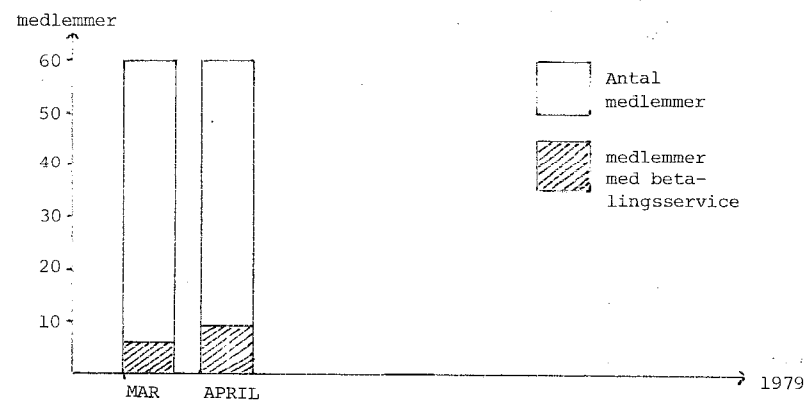
På månedens indbetalinger kan jeg se, at opfordringen har haft en vis virkning, idet de fleste af de mellemstore skyldnere har betalt deres gæld.

Desværre har opfordringen åbenbart ikke haft virkning på de store skyldnere - nogle har lovet at betale, men har ladet det blive ved det, andre har slet ikke ladet høre fra sig. Skyldes det et håb hos skyldnerne om, at gælden forældes, må jeg desværre skuffe dem. Som flyvechefen for nyligt har udtalt: den eneste gæld, der ikke forældes, er skattegæld og svæveflyvegæld.



Men helt alvorligt - det er ikke særlig kammeratligt at nasse på de øvrige medlemmer, så se at få betalt. Jeg skal forsøge at tøjle min utålmodighed og gridskhed et par uger endnu. Derefter vil alle med mere end to måneders kontingentrestance blive skrevet op i instruktørmappen, således at vagthavende instruktør før hver flyvedag kan orientere sig om, hvem der har flyveforbud på grund af restance.

For at tale om noget helt andet - i sidste nummer af Svævenyt opfordrede jeg ligeledes medlemmerne til at aflevere de medsendte 12 stk. girokort til deres bank eller sparekasse, der med glæde vil tilbyde betalingservice med betaling af det månedlige kontingent. Som det ses af nedenstående figur, har nogle få fulgt opfordringen, men jeg vil gerne



endnu engang opfordre alle til at få en sådan betalingservice. Ikke alene sikrer det mig et fast månedligt beløb, det sparer mig også besvær, hvis kontingentet betales til girokontoen fremfor kontant. På nuværende tidspunkt modtager jeg størstedelen af kontingentindbetalingen kontant, hvorefter jeg skal på postkontoret for at indbetale pengene på girokontoen. Men misforstå mig ikke - det er bedre at få pengene kontant end slet ikke at få nogle.

Jeg slutter moralprædikenen for denne gang og håber (for både mig og læserne), at det ikke vil blive nødvendigt at gentage den i næste nummer af Svævenyt.



TURNUSLISTE FOR INSTRUKTØRER:

Med nogen forsinkelse bringer vi her månedens turnusliste. Desværre foreligger den tilsvarende liste for juni måned endnu ikke.

For en ordens skyld skal nævnes, at flere af instruktørerne på listen allerede har haft vagter på sæsonens første flyvedage.

Flyvedag	Dato	Tage Havsager FI.	Finn W. Thomsen FI.	Kaj Fogh FI.	Gorm Ø. Johansen HI.	Gert Frikke HI.	Poul R. Kristensen HI.	Linnemann Kristensen HI.	Finn Østergaard HI.	Peter Bagger Chr. HI.	Preben Byrialsen HI.	Per Madsen FI.	Niels Sejstrup FI.
Lørdag	28/4								X				
Søndag	29/4				X						X		
Lørdag	5/5		X										
Søndag	6/5											X	
Bededag	11/5						X						
Lørdag	12/5								X				
Søndag	13/5					X	X			UDE AF DRIFT!			
Lørdag	19/5	X											
Søndag	20/5					X					X		
Kr.himmelf.	24/5						X						
Lørdag	26/5								X				
Søndag	27/5						X						

DEADLINE næste nummer: Mandag d. 28. maj.

## Instruktørmøde d. 14/4.

Instruktører til stede: Kaj Fogh, Per Madsen, Finn W. Thomsen, Tage Havsager, og P.R. Kristensen, Niels Sejstrup.

Fraværende: Preben Byrialsen, Gorm Johansen, Linnemann Kristensen, Finn Østergaard.

Følgende emner blev behandlet:

Pasning af vagter: Sørg for at få byttet din instruktørvagt, hvis du ikke kan komme. (Manglende instruktører på nogle af flyvedagene indtil påske skyldes udelukkende forsinket udfærdigelse af turnusliste.)

Bliver der sløset med spilkørslen? Efter flere hændelser, bl.a. med smadrede wirestyr kunne det se ud som om, udcheckningen på spillet ikke er tilstrækkelig god. Poul Richard, Linnemann og Brian OG IKKE ANDRE står for udcheckningen. Måske kan der blive tale om en årlig "check-start", da der jo kan ske ændringer på spillet.

Manglende oprydning efter flyvedagen: Et middel til at undgå dette er at stoppe flyvningen tidligere, så medlemmer og instruktører ikke har så travlt med at komme hjem.

Sprængstykker: Sprængstykkerne i wiren skal for fremtiden være blå med en styrke på 570 kg ± 30 kg. Sprængstykkerne i slæbetovet skal være grønne, 270 kg.

"Flot flyvning": Der var på een af de første flyvedage et tilfælde af flot flyvning. Det blev omgående bremset!

Elevstatus-tavlen: Er nu ophængt på kontoret. Nævn det ved briefing så eleverne husker at føre den. Gennemgang af elevstatus: Spørg Per M.

Ny-ordninger under morgenbriefingen: Tutteordningen kører videre. Den pågældende dags INSTRUKTØR udvælger efter behov 1-2 m/k til oprydning og ligeledes 1-2 m/k til rengøring af toiletter etc. Ingen er fredede i denne forbindelse. Instruktøren kvitterer for udført rengøringstjeneste på listen i højre køkkenskab.

Flyslæb-træning: Det henstilles til de piloter, hvis træning i flyslæb ikke er for god, at tage en check-start.

Ansøgninger: Flemming Vasegaard PIK 20. Godkendt.  
Kaj Fogh PIK 20. Godkendt.  
Tage Havsager PIK 20. Godkendt.  
Bent E. Thomsen LS - 1. Godkendt.  
Per Eriksen Astir. Godkendt.  
Bjarne Jakobsen Astir. Godkendt til omskoling ved 40 timer, - altså dispensation fra 60-timers reglen.  
Karsten Sjørsløv er udtaget som instruktør-ømne. Har dermed osse fået passagertilladelse.



Karsten.

Ref. Per Madsen.

Da Gitte ihærdigt påstår, at hun er vejet og fundet for let til LS-1'en, er der blevet fremstillet et par trimvægte til indbygning i næsen på flyet. Formodentlig er der ikke foreløbig andre end Gitte, der har brug for vægtene. De vejer iøvrigt ca. 3,5 kg. og 2,5 kg. Kig i instruktionsbogen og se, hvad det betyder for tyngdepunktet!

**NB:**

Enhver kritik af redaktionen sker på eget ansvar!!



DER INDBYDES HERMED TIL STOR FORÅRSFEST PÅ EK-VH D. 5/5 - 79.



Det kan næppe være for tidligt, vi får hilst foråret velkommen på ordentlig måde på EK-VH.

Vi håber derfor, at alle møder op til forårsfesten i klubhuset lørdag d. 5/5 kl. 19.00.

Årets første termik har vist sig, de første omskolinger og soløer har fundet sted osv. - der er nok at fejre.

Traktementet bliver ta' sæl-bord med diverse lune retter og afskåret pålæg. Prisen bliver ca. 20,00 kr. pr. næse.

Tilmelding snarest til Svævenyts redaktion. (Adresse: Se bagsiden.)

## Smånyt:

Alle klubbens radioer er blevet afleveret til Frede Vinther/Avionic i Århus for indbygning af den ny frekvens, 123,35. Som tidligere nævnt, har Svæveflyverrådet besluttet, at frekvensen skal bruges til korrespondance ved strækflyvning. D.v.s. at 122,65 nu udelukkende vil blive anvendt til lokal-trafik.

Endvidere bedes man erindre, at den ny frekvens også bruges i bl.a. Norge og Tyskland, hvorfor man bedes lade være med at plapre unødvendigt på "linien."

Henrik har opsat en tiltrængt emhætte i køkkenet, og Børge og Anders B. har sørget for tilslutning til røgkat på taget m.m. Emhætten var en gave fra een af vore ny annoncører, Tyrrestrup Radio & TV.

TILSLUTTET

TYRRESTRUP

RADIO & TV

Antennemål  
RADIO & TV  
APPARATER

salg service rep.

Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11

Flere af klubbens medlemmer, der har oplevet redaktørens kokke-kunst på nært hold, beder os sende de varmeste hilsener til Tyrrestrup! Det være hermed gjort.

Spillet har fået en næsten ny 110 ampère-timers akkumulator. Det skulle formodentlig være tilstrækkeligt til at sikre øjeblikkelig start. Per M. og Karsten monterede den en blæsende april dag, hvor de også fik tid til at kigge på traktor-relæer m.m.

Samme dag malede Birgit, Stefan og Flemming V. klubhus, til dels assisteret af bette Bent, der dog primært malede alt muligt andet!!

Og endelig modificerede Bent Erik og Finn J. sofa-arrangementet således, at det nu er muligt at sidde i stolene uden at pådrage sig ryglidelser.

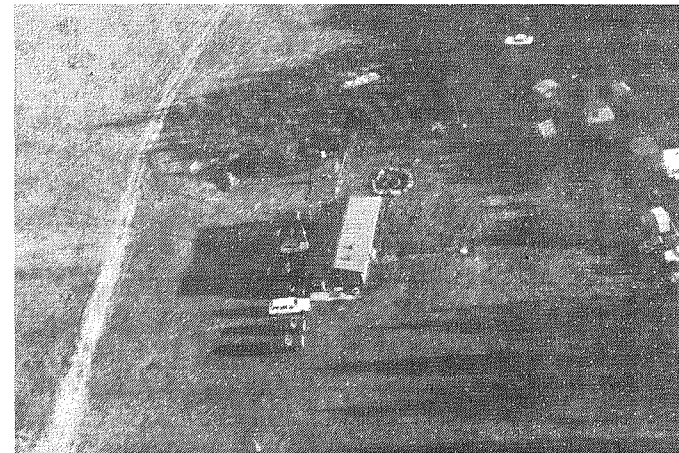
## SMÅNYT. fortsat.

Den i sidste nummer af Svævenyt omtalte "Elev-status-tavle" er nu blevet hængt op i kontoret. De elever, der endnu ikke er klar over, hvordan tavlen tænkes brugt, bedes kontakte flyvechefen, Per Madsen.

Sæsonens første termik blev fløjet i week-enden 7-8. april. 2 - 3 meter stig og base i 3500'. Endvidere blev de første flysløb foretaget Skærtorsdag. KZ-7'eren og Poul Erik er still going strong. Så meget, at de lavede kunstflyvning i 1/2 meters højde!!

Hvad angår flysløb, så har Svævenyt fremstillet ny startbilletter til samme formål. Læs venligst kassererens artikel herom andetsteds i bladet.

Til brug for hilsener til nær og fjern kan Svævenyt levere postkort med hosstående motiv til alle interesserede. Det vil da f.eks. være en oplagt hilsen til mor og far, kæresten m/k, bedstemor osv. osv. fra sommerlejren 1979 etc.



Prisen vil incl. konvolut være ca. kr. 2,50 pr. stk. ved bestilling af mindst 10 stk. Billedet er i farver og vil være i en noget bedre kvalitet end den her gengivende, idet billedet mister kontrast og lys ved omsætningen til offset-tryk. Bestillinger til Svævenyt.

Smånyt fortsat.

Poul Richard Kristensen tog d. 21/5 på HI-kursus på Arnborg.

D. 17. april havde klubben 13 medlemmer oppe til prøve i S-teori. Af den foreløbige gennemgang af besvarelserne fremgår, at 1 eller 2 må til (mundtlig) omprøve mens resten bestod.

Aviator havde 4 medlemmer med på vort undervisningshold. De må sandsynligvis alle til omprøve i love og bestemmelser.

Udmeldt pr. 1/4: Preben Pedersen, Niels Bruun, Henning Madsen.

## Info-møde.

Lørdag d. 12. maj afholdes konkurrence-informations møde på EK-VH kl. 19.00. Konkurrencechefen Frank B. Nielsen vil fortælle om klubbens konkurrenceregler, ikke mindst med henblik på de forestående Nordjyske Mesterskaber. Alle interesserede piloter bedes møde op.

Opfordring til de ny medlemmer!

Redaktionen, instruktørerne og alle de "gamle" medlemmer vil gerne høre lidt om de ny elevs første indtryk fra vores klub. Det kan være både ros og ris, men specielt vil vi gerne vide, om der er ting, der efter jeres mening kan gøres anderledes og bedre.

I er selvfølgelig ligeberettigede medlemmer af klubben og har derfor lov til at sige jeres mening. Men måske er det nemmere at udtrykke den gennem nærværende blad end at få den formuleret netop når lejligheden er der.

Derfor, - har I kommentarer af nogen art, så kom frem med dem. Det er trods alt ikke bare jer, der skal og kan lære noget!

Til alle instruktører og piloter med passagertilladelse:

Husk at vore ny annoncører (og selvfølgelig osse de gamle) har ret til en gratis flyvetur, hvis de besøger os på pladsen. Den good-will, de viser vort blad og dermed klubben, kan vi bedst gengælde på denne måde. Så altså: Sørg for, at disse mennesker straks får en tur, når de beder om det!

## Særlige præstationer.

- D. 15/4: Bent Erik Thomsen omskolet til LS-1.
- : Flemming Mikkelsen omskolet til PIK 20.
- d. 21/4: Flemming Vasegaard omskolet til PIK 20.
- : Jens O. Sørensen omskolet til PIK 20.
- : Gitte Vasegaard omskolet til LS-1.
- : Bent Kirkegård solo.
- : Bent Erik Thomsen passagertilladelse.

TILLYKKE!



## Hændelser:

Hændelse 1:

D. 22/4 kom årets første "hændelse": En netop omskolet pilot var ved at miste hood'en på PIK 20'en. Efter normal start og overgang til normal flyvning åbnede hood'en sig pludselig med et smæld og lukkede helt op. Mærkværdigvis holdt hood'en, og piloten kunne gribe den og få den ordentligt lukket. Der skete kun en betydningsløs skade på den lille trækrudd på hood'en. Årsag: For dårligt cockpit-check inden start.

Hændelse 2:

Samme dag startede en pilot i Astir'en uden at have sikret sig, at halehjulet var taget af. Det er i sig selv en brøler. Men umiddelbart efter at tovet var stramt og der var blevet sagt "Kør ind", blev der råbt "Stop". Det er altid kritisk at stoppe en spilstart i netop denne fase, idet man risikerer 1: At halehjulet når at falde delvis ud af styre-hullet for derefter at beskadige dette, når flyets hale atter går i jorden, 2: At piloten ikke når at reagere, hvis trækret forsvinder, efter at flyet har nået få meters højde, så flyet derefter går direkte i jorden fra denne højde. Sidst mulighed kan give alvorlige skader.

Derfor: Er det for sent at standse starten, når man opdager at Astir'en starter med halehjulet på, lad da starten fortsætte som normalt. Der vil da blot ske det, at hjulet falder ud i et par meters højde, og der kan højst opstå skade på det løse hjul.

## Vi har modtaget:

På grund af hændelsen med PIK 20'en idag synes jeg, det er på sin plads, at alle får en beskrivelse fra førstehåndskilden.

Fly: PIK 20.

Pilot: 160 timer, 500 starter, - heraf 3 på typen.

Flyvningens formål: Termikflyvning for første gang på typen.

Skader: Ventilationslem og hængsler på hood lettere beskadiget.

Forløb:

Normalt "cockpitcheck" og spilstart til ca. 1000'. Derefter kurvede jeg flere gange for at centrere en boble. Herunder sprang hood'en op. Jeg fik fat i den nederste kant og fik hood'en på plads. For at få den låst skød jeg ventilationslemmen helt tilbage, men var ikke opmærksom på, at den lille ventilationslem var åben. Derved brækkede en del af den lille lem af. Hood'en var på dette tidspunkt stadig ikke låst. Jeg dykkede lidt fart på og fik hood'en låst efter et højdetab på 500'. Derefter foretoges normal landing.

Prøv at tænke jer at lande et fly med den ene hånd på cockpitkanten. Eller at det var sket i 600'. Jeg ville da have haft 100' ti-landingsrunde!

Resultatet af hændelsen blev en stærkt chokeret pilot, som aldrig mere glemmer at lave ordentligt cockpitcheck.

Desuden håber jeg inderligt, at jeg aldrig mere kommer til at skrive indlæg af denne slags til klubbladet.

Termikkelsen.



**MODERNE MÅLETEKNIK  
FOR NØJAGTIG  
BRILLE-TILPASNING**

**Scheel Poulsen**

BRØDREGADE 20  
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

## NOM.

Selv om fristen for tilmeldelse til Nordjysk Mesterskab endnu ikke er udløbet, er der indkommet ansøgninger i overtal til samtlige fly. Med mindre andet meddeles, betragter jeg ansøgningerne som bindende. Men det er altså stadig muligt at tilmelde sig, ligesom ansøgning kan frafalde inden 15. maj.

Men lige et par kommentarer:

Nordjysk Mesterskab går man ikke bare lige hen og deltager i. Hvis ikke du har andet end et sølv-stræk, vil det være på sin plads med lidt træning her i foråret. Får bestyrelsen mistanke om, at en ansøger kun søger for at ligge og hyggeflyve under NOM, vil den selvfølgelig disponere derefter. Og endelig: Det er ikke nok at ville deltage. Har du også sørget for hjælpere og hjemhentningshold? Disse ting er også nødvendige for deltagelse!

Til slut: Da det i år er os, der skal arrangere NOM, er det nødvendigt, at nogle af klubbens medlemmer møder op på pladsen i ugen 25 - 29/6 for at give den nødvendige hjælp. Jeg vil meget gerne høre fra sådanne arbejdsomme mennesker.

PM.



Forårscheck - aaahhhh.

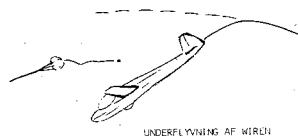
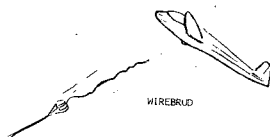


## Wirebrud!

Fra det tyske fly-blad "AEROKURIER" har vi hentet følgende beretning:

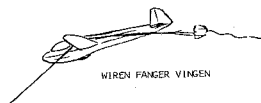
UHELDSFORLØB: Wirestart på dobbeltsædet ASK 13, forløb som sædvanlig med en forsigtig stigning i begyndelsen. I ca. 150 m højde, hvor flyet befinder sig i max. stigevinkel, brister ringsættet for enden af wiren. Piloten bliver nervøs over det pludselige ryk i flyet, og i et kort øjeblik reagerer den forskrækkede pilot ikke.

Fra jorden ser man, hvordan flyet forbliver i sin stigevinkel og taber fart, men pludselig bliver næsen trykket kraftigt ned. Formodentlig mærker piloten et begyndende stall og trykker højderoret kraftigt frem. Svæveflyet befinder sig nu i et forholdsvis stejlt dyk med deraf følgende høj fart. Imedens trækker spilkøreren upåagtet wiren med udspilet skærm ind, hvorved wiren bliver hængende i luften. Dette bevirker, at svæveflyet i det kraftige dyk på få øeblikke flyver under wiren, og ca. 30 m fra skærmen fanger den ene vinge wiren og slæber den med sig. Piloten ser det, og ved at sænke vingen forsøger han at komme fri af den tynde stålwire. Wiren glider også et lille stykke væk, men pludselig skærer wiren sig som en sav ind i den krydsfinerbeklædte torsions-



næse og videre ind i hovedbjælken, hvor den klemte sig fast. Piloten reagerer lykkeligvis rigtigt - uden større retningsændring flyver han efter et punkt bag spillet, som er en større, jævn mark. Samtidig giver han fulde brems for at lande så hurtigt som muligt.

På dette tidspunkt er flyet endnu manøvreedygtigt, skønt flyet slæber på ca. 200 m wire, der tillige ligger hen over haleplanet. Den farlige situation ved landingen er tilsyneladende ovre.



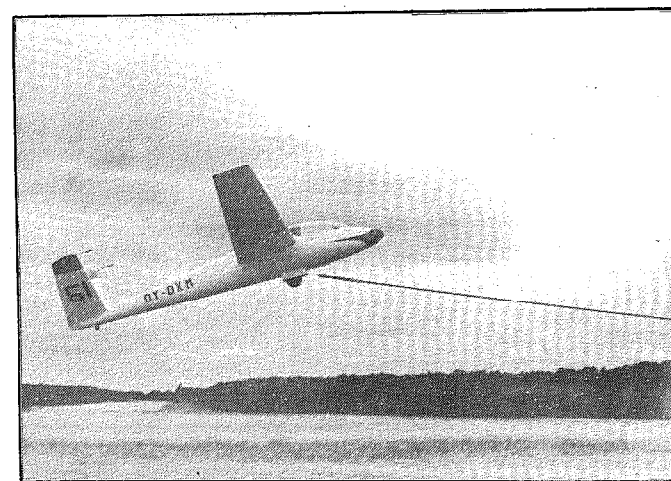
Kun få meter over jorden flyver ASK 13 forbi spillet, piloten har på-

begyndt udfladningen, pludselig giver det et kraftigt ryk i flyet, som tilsyneladende står stille i luften og samtidig drejes rundt og falder igennem. Heldigvis har flyet så ringe en højde, at det falder ned på understellet og på blød jord, men trods det stærkt beskadiget. Mirakuløst kan piloten kravle ud med få skrammer og rifter.

Fra havaristedet til spillet var wiren stramt udtrukket. Wiren var viklet om den ene vinge og hen over haleplanet sammen med skærmen.

Wiresaksen var ikke udløst, spilføreren kunne sikkert have reddet situationen ved at udløse, men han var blevet bange og forvirret over den farlige situation. Til alt held traf piloten lynhurtigt den rigtige beslutning - og foretog landingen lige frem.

Ovenstående situation er nok kendetegnende ved wirebrud: man er nok tilbøjelig til at trykke pinden for langt frem, man opnår en uforholdsmæssig stor flyvefart og er samtidig i et stejlt dyk, hvorved man meget nemt underflyver wiren. Derfor! - ved wirebrud, tryk pinden moderat frem, til almindelig flyvefart er opnået, træk 3 gange i kuglen (udløseren), se dig godt for, hurtig vurdering af situationen, om du skal lande lige frem eller gå rundt. Men det skulle jo gerne være en reflexprocedure ved et wirebrud.



SH-1 i spilstart

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

**BUTIKSRUDER  
THERMORUDER  
BLYINDFATTEDE RUDER  
INDMURINGSSPEJLE  
ELASTISK FUGE-  
FORSEGLING**

Reparationsarbejder  
udføres lynhurtigt via vore  
radiodirigerede  
reparations-  
vogne.

**Svane glas**  
Vi kommer flyvende

**(06) 42 22 55**

**SPILFØREREN - må tænke med!**

Spilføreren er med til at sikre, at wirebrud forløber uden problemer. Ved en startafbrydelse skal spilføreren straks lukke af for gassen og standse spillet. Hvis f.eks. wirebruddet opstår ved at ringsættet springer eller glider ud af koblingen på flyet, - stop spillet øjeblikkeligt. Prøv ikke, om du kan hale skærmen ind, så den falder pænt ned på området. Det er ved sådanne situationer, havarier som ovennævnte opstår.

Hvis du kan se, at wiren ikke sidder, som den skal, eller bare du er i tvivl, så træk omgående i wiresaksen. Det er hurtigere at reparere wiren end et havareret fly. For slet ikke at tale om muligheden for personskade.

\*

Dette uheldsforløb kan passende ses som et å propos til den første flyvedags problemer med vor Ka-7. To gange gled ringsættet ud af koblingen i et par meters højde. Første gang lykkedes det piloten at undvige den udspilede skærm, men anden gang lagde skærmen sig hen over vingen. Det er let at forestille sig, hvad der kunne være sket, hvis spilføreren havde fortsat optrækket. I netop denne situation var det vigtigt, at radio- manden straks sagde: "Stop, stop, stop", idet spilføreren ikke havde store chancer for at se, hvad der skete. Det understreger også, at det er vigtigt, at radio- manden er opmærksom hele tiden.

\*

## FLYSLÆB

Flyvechefen har nu fundet ud af det, redaktøren har vidst Tænge, og selvfølgelig vil førstnævnte gerne have lov til at bringe sine geniale tanker frem heri i brevet. Det skal han selvfølgelig også nok få lov til, - vi har så godt som ingen censur her i bladet!

Nå, la' os nu først ta' Per artikel, - så kan redaktøren altid komme med vittige kommentarer bagefter. Per skriver:

"Der har i den senere tid været en del skriveri om problemer og procedurer i forbindelse med flyslæb. Der var mange og rigtige synspunkter, bl. a. i Gorm Ø. Johansens indlæg, hvor han skriver, at piloter med ringe flyslæberfaring burde afholde sig fra at få flyslæb på en blæsende og turbulent dag. Til din glæde, Gorm, og selvfølgelig også til min egen, kan jeg oplyse dig om, at jeg allerede nu har fløjet flere flyslæb-check, - og det med S-piloter med forholdsvis stor erfaring i flyslæb.

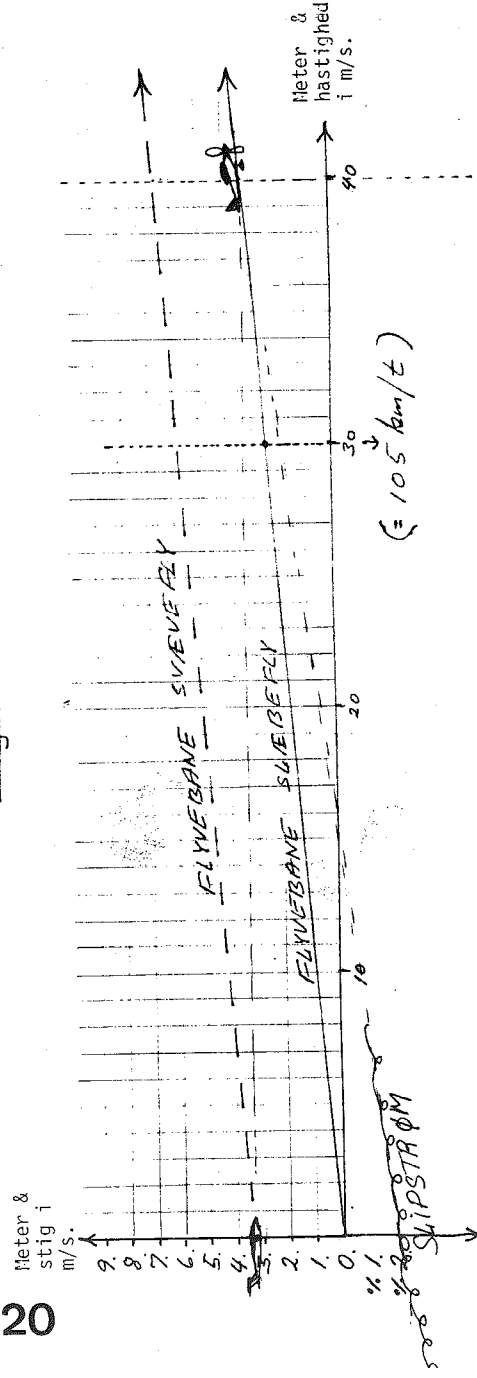
Så er der problemet med signaleringen, når slæbepiloten ønsker, at S-piloten skal udkoble. Du skriver, at man må være naiv, hvis man tror, at slæbepiloten vinker med vingerne i lav højde og med næsen mod jorden og spørger, om svævepiloten overhovedet kan se dig i denne situation. Her må jeg lige slå fast, at det er svævepilotens pligt at udløse, hvis han er kommet i en situation, hvor han ikke kan se slæbeflyet. Der er altså ikke noget der hedder "at blive hængende", selvom højden er stor!

Hvor er den korrekte flyslæbsposition for svæveflyet?  
De fleste siger: "Det er med KZ-7'eren i horisonten". Andre siger, at hhv. slæbeflyets hjul eller vinger skal være i horisonten. Vores redaktør siger, at det er dér, hvor variometeret angiver det bedste stig. Alle forklaringer kan være rigtige. Specielt er opfattelsen af, at slæbeflyet skal være i horisonten rigtig, når vi anvender slæbefly, der som KZ 7 kan slæbe med 2-3 meter/sek. Noget andet gør sig gældende, når et kraftigt slæbefly som Robin anvendes. (I Brilon, -red.) Det kan slæbe med 6 m/s. Flyvechefens mening om, hvor man skal ligge i forhold til slæbeflyet er: Det afhænger af, hvor kraftig en slæbemaskine, vi anvender, og hvor langt slæbetov, vi har. Men stedet er et passende stykke over slæbeflyets slipstrøm. Og hvor er så det? Hosstående tegninger viser hvor:

→

\*

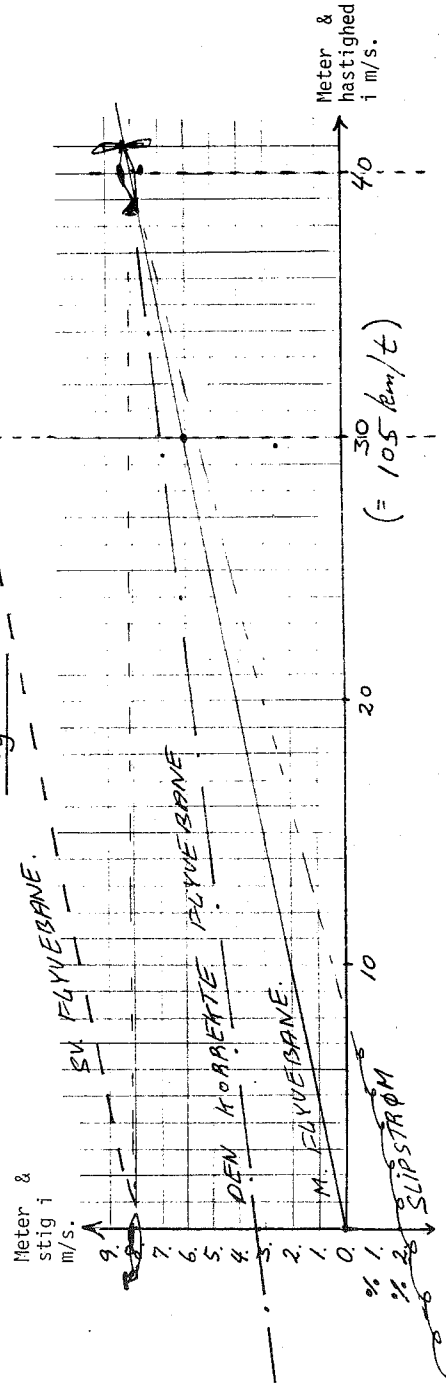
Fig 1.



Figur 1 viser en normal flyslæbsituation, hvor slæbeflyet med et svævefly bagefter er i stand til at stige  $2\frac{1}{2}$  m/s ved 105 km/t. Tovlængden er 40 meter. Som det ses på diagrammet, ser svævepiloten motorflyet i horisonten og har som følge deraf en højde på 3,25 meter over slæbeflyets flyvebane. Da motorflyets slipstrøm anslået ligger ca. 2 meter under dets flyvebane, er svæveflyets flyvebane ca. 5 meter over slipstrømmen. Ved anvendelse af et slæbetov på 60 meter vil afstanden svævefly-slipstrøm være 1,7 meter større (kan aflæses direkte af kurven for flyvebanen ud for 20 meter på x-aksen). Skal svævepiloten stadig have den korrekte højde (ca. 5 meter) over slipstrømmen, skal han derfor have slæbeflyet en anelse over horisonten.

Meter & stigning i m/s.

Fig 2.



Figur 2. I denne situation er slæbeflyet i stand til at stige med 6 meter/sek. ved 105 km/t. Tovlængden er 40 meter. Hvis piloten i svæveplanet ønsker at se slæbeflyet i horisonten, vil svæveflyets højde over slæbeflyets bane være 8 meter og dermed ca. 10 meter (!) over slipstrømmen. Det er imidlertid ikke den rette flyvebane. Den korrekte flyvebane ligger stadig ca. 5 meter over slipstrømmen, hvilket er det samme som i fig. 1. Anvender vi nu et 60 meter tov, vil afstanden svævefly-slipstrøm være 4 meter større! Svævepiloten skal derfor, når han har den rigtige højde over over slipstrømmen, have slæbeflyet ca. 8 meter OVER horisonten. Det er i praksis svært at måle 8 meter med øjnene på 60 meters afstand, så dyk derfor ned og føl, hvor slipstrømmen er, og træk så et passende stykke op igen.

Resumé: Det er ikke meningen, at man skal kunne huske disse tal, som blot skal illustrere, at slæbeflyet ikke altid skal være i horisonten. Hvor slæbeflyet skal være i forhold til horisonten afhænger af, hvor hurtigt, det hver os op!

Det var så flyvechefens opfattelse af problemet om den rette indbyrdes position for hhv. slæbefly og svævefly ved flyslæb. Men som antydning i indledningen, har redaktøren formuleret svaret på en lidt anden måde: Du ligger bedst dér, hvor variometeret giver det bedste stig. Denne simple forklaring bundet blot i, at man nødvendigvis må ligge bedst aerodynamisk placeret, når man har fundet den position, hvor variometeret viser max. stig under slæbet. Jeg er slet ikke uenig med Per i hans betragtninger og illustrationer angående problemet, men jeg mener altså, at hele sagen kan formuleres så simpelt som ovenfor.

Den direkte anledning til min idé i den retning kom under vores ophold hos vor venskabsklub i Brilon. Her slæbte man som bekendt med en Robin "Remoqueur" (Slæberen). Mit første slæb i Astir gav omkring 4 meters stig, idet jeg forsøgte at holde slæbeflyet i horisonten, sådan som jeg havde lært det hjemmefra. Men under de næste par slæb fandt jeg ud af, at der kunne opnåes væsentlig bedre stig ved at flyve efter variometeret. Det viste sig (som Per jo også kommer frem til), at slæbeflyet skulle ligge i pæn højde over horisonten for at give bedst stig. Og efter at have prøvet fløjet min idéet par gange gik jeg over til udelukkende at flyve på variometeret. Det betød hver gang 6 meters stig med den tunge Astir.

Selvfølgelig kan man først begynde at flyve efter variometeret, når man har nået en vis sikkerhedshøjde, og man bør selvfølgelig ikke eksperimentere med sagen, før man har en vis erfaring i flyslæb. Men lad os høre fra nogle af de andre S-piloter, - vi vil gerne høre om jeres erfaringer med henholdsvis Pers og mine idéer.

FV.

## 航空機整備車庫目録

Fra vor medarbejder i Japan, har vi fået følgende to kommentarer til Pers artikel:

1. パッドの摩擦面(ディスクと接する面)には絶対にグリースを付けない様にして下さい。
2. ブーツにはなるべくグリースを付けない様にして下さい。

Og det har han jo faktisk ret i!

## Kom til Australien, min far!

Herhjemme taler vi stundom begejstret om fantastiske 300 km flyvninger, ja enkelte fabler endda en gang imellem og distancer på helt op til 500 km udført her i landet. Og det lykkes da også somme tider.

Ganske anderledes muligheder byder dér sig i visse andre lande, og her iblandt står Australien som et af de ypperste. Det er da også hertil den tyske super-pilot Hans Werner Grosse tager én gang hvert år for at forbedre sine egne verdensrekorder. Fra Sailplane & Gliding har vi lånt følgende lille beretning om hans tur til kængurulandet i december 1978.

Formålet med dette års pilgrimstur til Australien var først og fremmest at forbedre egne rekorder på trekant-distance. De bestående var 1063,53 km med en hastighed på 109,71 km/t! Med til Alice Springs Airport midt i Central-australiens ørken bragte han sin AS-W 17. Men desværre måtte han tilbringe den første uge på hospital og dernæst endnu een med rekanvalecens, før han endelig kunne bruge den sidste uge på det egentlige.

Den 26. og 29. december måtte Grosse afbryde flyvningen før andet vendepunkt, fordi han ikke havde fløjet stærkt nok til at kunne fuldføre opgaven med den sikkerhed, der er absolut nødvendig over det måneagtige ørkenlandskab. Men d. 30. brød han både distance- og hastighedsrekorden med en trekant på 1113 km og 124,5 km/t. Dette blev d. 3. januar fulgt op med en 1161,8 km trekant med den fantastiske hastighed 145,3 km/t, hvilket er hurtigere end de bestående verdensrekorder på både 500 og 750 km trekant!

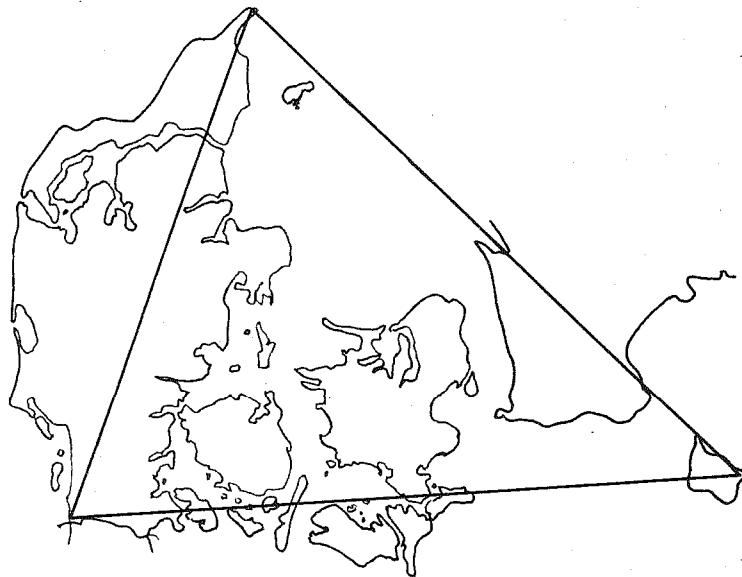
Ifølge Grosse var vejret ikke perfekt, men det var dog den bedste dag, han havde haft til en +1000 km flyvning. Denne dag startede det sløjt med kun ringe stig, men pludselig var den der, og han var af sted med stor gennemsnitshastighed på den bedste tid af dagen.

Men selv denne flyvning var ikke nok til at tilfredsstille ham, og da vejret holdt, stak han allerede næste dag ud på en 1229 km trekant via Mount Olga, Vintinna og Alice Springs. Altså en distance svarende til 4 gange rundt på en 300 km trekant! Det viste sig at det blev en tørtermikdag, - meget anstrengende at flyve og heller ikke helt så sjovt, som han sagde. Ganske vist lykkedes det ikke at nå gårsdagens store hastighed, men opgaven blev fuldført med landing ved solnedgang. Hans Werner Grosse kunne herefter for tredje gang på en uge gøre krav på distancerekorden på



trekantbane foruden 2 hastighedsrekorder!

Svævenyt har for sjovs skyld på Danmarkskortet indtegnet den størst mulige trekant indenfor dansk område. Det er trekanten Skagens Gren/Højer Sluse/Svaneke/Skagen - ca. 1150 km! Men det er altså ikke nok til en distancerekord.



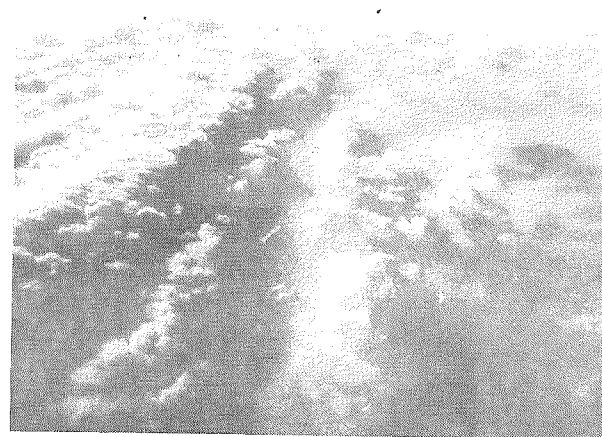
Grosse var iøvrigt fuld af ros for den hjælp, den australske Air Traffic Control og dens meteorologer gav ham. Sidstnævnte sendte endda balloner op for at give ham de sidste oplysninger om højdevinden. Og en Boeing 727 rutemaskine, der blev holdt på jorden i Alice Springs samt en amerikansk Hercules, der blev parkeret i ventemønster over lufthavnen, mens Grosse lå på et 150 kilometers finaleglid (!), var yderst imponerede, da han kun overskred sin ETA (Estimated Time of Arrival) med 36 sekunder. Det er da også imponerende at få køreplanen til at passe så godt, men vi her i landet er nok lige så imponerede over, at der findes myndigheder, der kan udvise sådanne hensyn overfor noget så unyttigt som en svæveflyver!

Til slut kan nævnes, at Hans Werner Grosse mener, at der på en "perfekt" dag vil kunne flyves både 1300 og 1400 km trekanter. Han skal nok selv være een af de første til at forsøge.

\*\*\*

## Oven over alting...

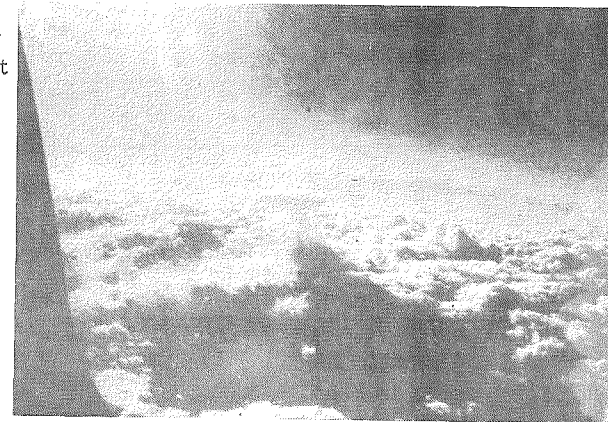
Under flyvningen til vinterens rejsemål, Rom, havde redaktøren lejlighed til at fotografere et par interessante sky-fænomener. De er her gengivet så godt, det er os muligt. Billederne er taget i begyndelsen af januar fra ca. 10.000 meters højde. Begge billeder er fra omegnen af Innsbruck, altså over de østrigske alper.



Første billede viser en dal, der løber fra "syd" mod "nord" på billedet. I virkeligheden løber den øst-vest.

Vinden kommer fra billedets venstre kant og blæser op over den venstre bjergkam. Umiddelbart efter "falder" den ned i dalen og danner langs dalens midterakse en tynd stribe cumulus-agtige skyer, inden vinden atter presses op over dalens højre sidekam. Her forstærkes bølgetendensen og der dannes et diffust skyslør i billedets højre side.

Det andet billede viser et særdeles kraftigt termik-fænomen. Ifølge det, jeg har kunnet læse mig til i Jochen v. Kalckreuths bøger, er der sandsynligvis tale om termikudløsning fra en klippekam, der samtidig med at ligge direkte mod solen vender en skrå side mod vinden. Disse ting i forening giver den kraftige termikudløsning, der ses i billedets midte. Jeg gætter på, at toppen af skyen lå i 7000 meter, de øvrige skyer i ca. 4000 meter. \*\*\*\*\*



\*\*\*\*\*

## KUN FOR SPØG....

DEMENTI:



Flyvechefen har bedt os dementere følgende passage i sidste nummers artikel fra Vestafrika: "... min, synes jeg selv, ganske nydelige bagdel."

Flyvechefen er absolut ikke enig i denne fremstilling af hans reportage. Det kan vi kun beklage. Altså: Flyvechefens bagdel er absolut slet ikke nydelig!!

Hos lægen:

Lad mig sige det på den måde, hr. Sejstrup, at havde De været en bygning, så ville De være blevet saneret!

Lille ven, - vil du altid elske mig, - osse når jeg bliver gammel og grim?

Kære Karsten, - du kan blive ældre, men i mine øjne vil du aldrig blive grimere!

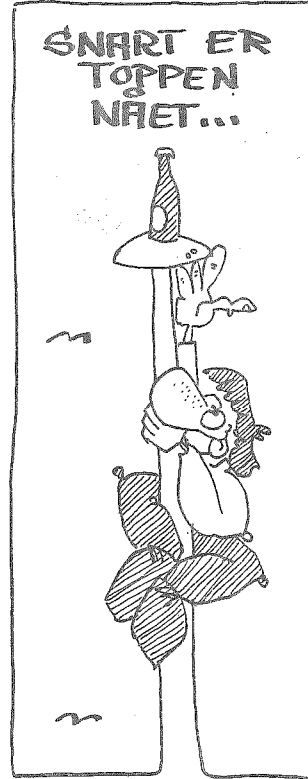


Men han har da nogle nydelige ben!

\*

## svævenyt<sup>s</sup> venner

støt dem - de støtter os!



CERES  
ÅRS

-ønsker  
opfyldes i **AARS**  
BANK

for fremtiden

expert

Det ligger i luften...



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

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

Priser i alle luftlag.

### Aars Hotel

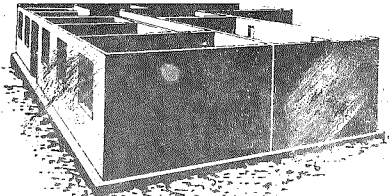
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.  
nat. Indendørs swimmingpool.  
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.  
Års Hotel 08 621600

P. V. Franzen<sup>s</sup> 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: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Ålborg.

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.