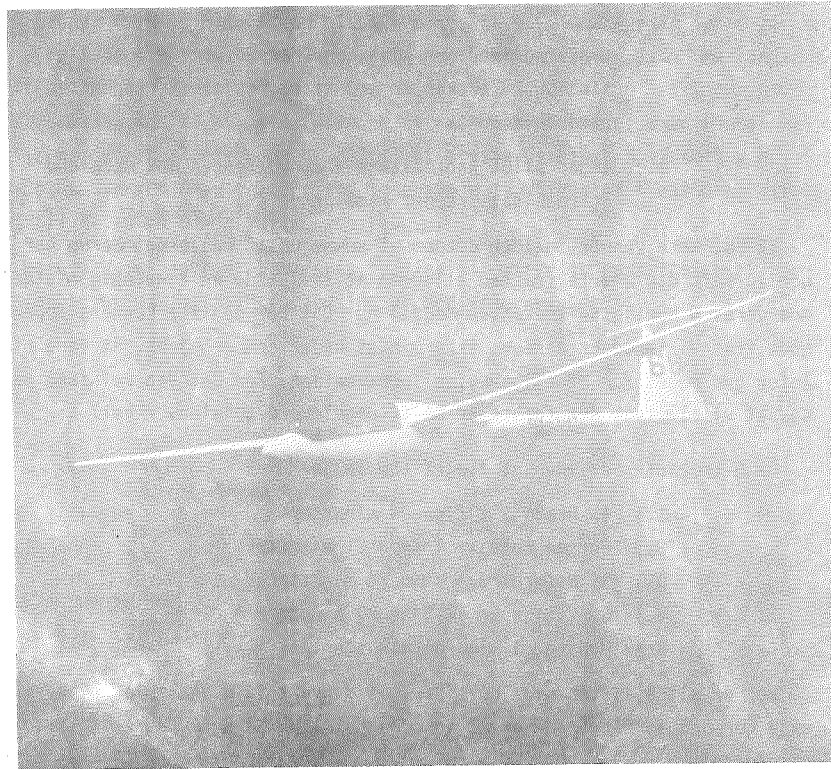


# SWAWEWYT



Nr. 6  
Juli 1979.  
18.årgang

## Borup-pokalen

Under vores jubilæumsfest i hangaren sidste sommer fik vi af vennerne fra Borup foræret en ny pokal, "Søttrup's jubilæumspokal". I præpositionerne står:

- 1.) Pokalen uddeles hvert år til vinderen af venskabskonkurrencen mellem svæveflyveklubberne på Søttrup og Borup.
- 2.) Vinder bliver den klub, der har udført de 5 hurtigste 100 km trekanter med start fra deres respektive pladsen.
- 3.) Ingen pilot kan deltage i konkurrencen med mere end et resultat fra det pågældende år.

Så nu, kære venner, gælder det om at komme ud af hullerne! Borup har nemlig haft den uhørte frækhed allerede at fremsende en foreløbig liste med deres 5 hurtigste trekanter indtil nu. Det bør de ikke kunne slippe godt fra! Vi imødeser derfor, ikke mindst under sommerlejren, at vore piloter gør noget for at tilbagevise fornærmelsen. For det kan vel ikke passe, at vi allerede det første år må tilbagelevere pokalen, - vel?

De 5 trekanter er iøvrigt fløjet som følger:

- 1.) Ib Braes, 1 time 04 minutter.
- 2.) Jørgen Mølbak 1 time 21 minutter.
- 3.) S. Østergård 1 time 26 minutter.
- 4.) S. Rasmussen 1 time 29 minutter
- Brix Madsen 1 time 31 minutter.

Her er altså listen over de tider, vi i hvert fald skal slå, hvis vi skal gøre os forhåbninger om at beholde pokalen. Så se nu af at få kridtet støvlerne!

Forsidebilledet:

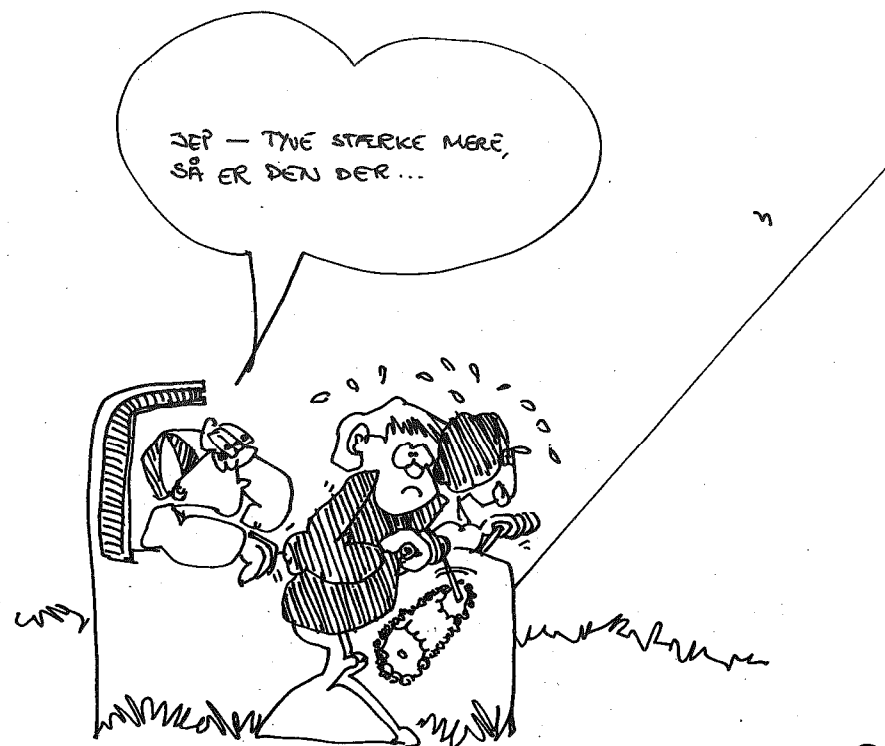
68 tarskler hjem ved DM.  
Foto: C.Ulrich.

## SPAR på energien!

Regeringens sidste udspil i forbindelse med energibesværlighederne kommer også til at ramme vores sport. I øjeblikket ser det ud til, at også den farvede benzin, som vi bruger, vil blive pålagt afgiften på 50 øre + moms pr. liter. Det betyder, at en tankfuld benzin med ét slag bliver 600 kroner dyrere! Det bliver altså endnu vigtigere end før at spare på de dyre dråber. Altså: Hent i videst muligt omfang flyene hjem fra landingsfeltet med håndkraft, undlad unødvendig kørsel med spil og traktorer osv. Forhåbentlig kan vi klare os uden en ekstraordinær forhøjelse af kontingentet, men det er allerede sandsynligt, at prisen på flyslæb må sættes op.

Det er derfor nu vigtigere end nogensinde at vise sand klubånd og være med til at spare på de fælles udgifter.

Herunder ses iøvrigt Svævenyts forslag til virkelig nedsættelse af benzinforbruget og samtidig forbedring af medlemmernes kondi!



## FARLIG FRONTFLYVNING

Nedenstående er et uddrag af BERNIE MOHRS reportage fra amerikamesterskaberne i standardklasse 1976. Det er en beretning om den dramatiske tredje konkurrencedag.

"Endelig en frontbevægelse! På det tidspunkt, da meteorologen blev konsulteret, lå der en front 130-160 km borte i nordvestlig retning med byger og tæt skydække i området. Den forventedes at give regn med forudgående tørre vindstød. En sekundær front godt 300 km nordpå ventedes ind i området lige efter midnat.

Opgaven blev en temmelig flad trekant, i det store og hele parallelt med den kommende front til Marion, derpå til Kingman og hjem.

Sent på formiddagen tårnede amboelterne sig ildevarslende op langt ude mod nordvest. Meteorologen i Topeka advarede om, at frontvejret ville blive voldsomt, hvis skytårnene nåede op i tropopausen, og at 'de kunne måske nå derop, da tropen sædvanligvis ligger lidt lavere på denne årstid'. Og det gjorde de!

Kl. 14.00 var alle fly på vej, og kort efter kom der en meddelelse fra Kansas City Uvejrværnscenter. Der rapporteredes varierende hastigheder på frontbevægelserne, og selv de langsomste ville være inde over pladsen, før nogen ville kunne gennemføre den udskrevne opgave.

Snart var uvejret over flyvepladsen. I en halv time hærgede storm, lyn og frådende regn, og i løbet af den halve time blev der hældt 45 mm vand ned over pladsen.

Men, hvad med piloterne og deres fly? Mange fik på denne dag deres livs oplevelse. Det var dog ikke alle, der nød dagens tildragelser i fulde drag. Adskillige fik den uforglemmelige oplevelse at flyve på fronten, og mange andre lærte personligt Kansas-landboernes varmhjertede gæstfrihed at kende.

Læs denne beretning om nogle af de piloter, der havde et møde med fronten:

Al Mortimer forsøgte adskillige landingsrunder på Newton Flyveplads, men blev hver gang løftet op mod himlen og opgav derfor til sidst. Han trak hjulet op og red fronten af til Harper, hvor landingsbanen og hangaren tog pænt imod ham.

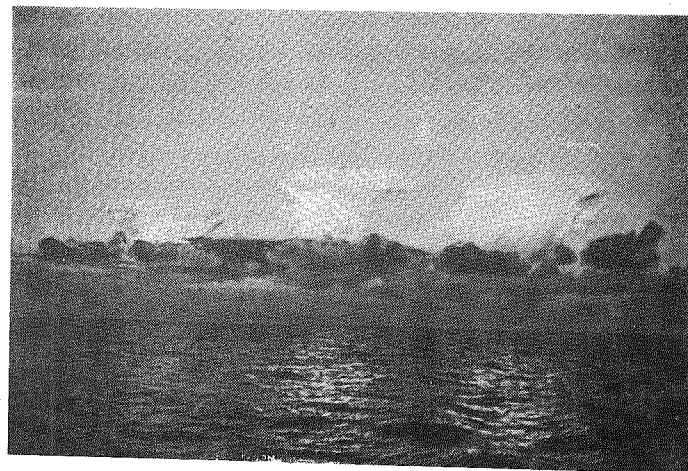
Carl Koenig og 8A kom i kontakt med en markafbrænding i Kingman-området i 600 fod, samtidig med frontens ankomst. Kombinationen pressede ham ned i sædet med voldsom kraft, og den lodrette acceleration var så stor, at hans

instrumenter ikke kunne følge med. Hans barogram viste en stigning til 6500 fod på lidt over to minutter (godt 15 meter i sekundet)!

Frontopvinden var meget jævn, men overvældende kraftig. Flere piloter meldte om tophastigheder med hjul og bremsere ude og alligevel steg på adskillige hundrede fod pr. minut.

Ved at bevæge sig bort fra rulleskyen kunne man beskære energiniveauet, så vandret flyvning kunne opretholdes ved en hastighed, man kunne forsvare, med andre ord, ved at flyve skiftevis til højre og venstre for skillelinjen mellem steg og synk.

Bob Hupe søgte på denne måde at regulere sin Libelles stigning, men da



de grå skymasser truede med at berøve ham jordsigt, svingede han ud i synk og landede på den første mark, han så."

Følgende er et uddrag af en beretning af BOB GREY, baseret på ED BARNES oplevelser den samme konkurrencedag i 1976:

"Ed banede sig vej i modvind i retning af det andet vendepunkt. Termikken var svag. Der var ingen mulighed for en sikker landing foran byen. Han vidste, at rulleskyen gav stærke vinde og styrtregn; han vidste også, at vinden kom fra skiftende retninger, og at opvinden var for svag til at muliggøre flugt fra fronten. Vinden slog nemlig tilbage og forstærkede stormbygen.

Beslutninger, Beslutninger! Flertallet af konkurrencedeltagerne var allerede landet og lå spredt udad mod nordøst over et område af Sydkansas på 5000 kvadratmil. Men Ed var ikke for intet konkurrencepilot. Sammen med atten andre af slagsen valgte han at flyve på fronten.

Ed tog sin beslutning. Han svingede 7B ind mod rullleskyen i 1000 fods højde. Et helvede brød løs! I et par minutter var han bare passager, ikke pilot. Turbulensen rev alting løs i cockpittet. Vandflasken, slikposen, snavs og affald kyledes voldsomt op fra gulvet. Stød på adskillige G knaldede skiftevis hans hoved imod plexiglasset og kastede ham retur i sædet. Til sidst fløj han med varioen fastlåst i topstilling opad og ind over rullleskyen.

Pludselig var luften rolig. Ed havde igen kontrollen over sit fly --- 3000 --- 4000 --- 6000 fod. Farten lå på 225 km/t, og det gik stadig opad. Han kiggede ned på den støvfyldte rulllesky og op på den ludende ambolt. I luft, der var rolig som vandet i en mølledam, fløj han med 225 km/t på sin kurs mod sydvest. Hans opgave var primært at undgå at blive suget op. Idet han jog af sted langs bygens kant, tilbagelagde han 100 km på godt 20 min.

Så faldt gulvet væk under ham! Elleve kilometer fra vendepunktet gik variometer nålen i bund, og 7B sank hjælpeløst ned mod den opblødte jord. De 6000 fods højde blev til 0 på mindre end to minutter.

Der var ikke tid til at tømme ballasttankene. Ed fløj som en sten. Han valgte en mark og undlod at sænke hjulet for at forbedre sin change for at forblive udstrakt på jordoverfladen og derved undgå, at vinden greb fat i flyet.

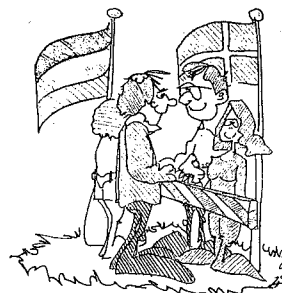
En gennemvædet kratbrand røg stadig nok til at vise ham vindretningen, men at gennemføre en landingsrunde kunne ikke komme på tale. Trodsigt nægtede flyet at accelerere, slev med næsen ned i 45°. Vindstødene fra skiftende retninger ville ikke komme ind mod næsen længe nok til, at han kunne opnå landingshastighed.

Da han befandt sig 150 m fra sit forventede landingspunkt, holdt Libellen simpelthen op med at flyve - slut med højde - slut med flyvefart - slut med ideer.

Planet ramte første gang og sprang op, ramte anden gang og sprang op igen. Tredje gang groundloopede det til højre og standsede kun 8 m fra det første nedslagspunkt. 7B og Ed Barnes var ude. For dem var konkurrencen forbi. Ed Barnes måtte med blødende hjerte konstatere, at 7B havde brækket ryggen.

Soaring/S.O.S.

## Brilon.



Informationsmødet d. 16. juni vedrørende vort besøg hos Luftsportsverein Brilon blev ganske velbesøgt. På grund af visse deltageres ubændige sult, blev mødet forlagt til Hornum Kro, hvilket da også viste sig at være en udmærket idé, idet den altid vågne redaktør lynhurtigt fik krofatter til at tegne en annonce i Svævenyt!

De fleste praktiske ting blev ordnet på mødet, bl.a. kunne den endelige deltagerliste stilles op. Følgende ventes at tage med:

Per Madsen, Linnemann, Nillermann, Gitte og Flemming, Brian og Mona, Poul Richard og Anne Grethe, Karsten og Johanne (vogt jer, oh tyskere!:) Bjarne, Bent Erik og "bette" Jens. Det bliver således 11 piloter og 3 "vedhæng", altså en endnu større repræsentation end sidste år.

Afgang planlægges fra EK-VH så tidligt som muligt om eftermiddagen søndag d. 1. juli og hjemkomst tidligt om morgenen lørdag d. 14. De medbragte fly vil således kun være væk een week-end.

Mødedeltagerne besluttede iøvrigt at søge om 3 fly, nemlig Astir, LS-1 og Ka-7 (!) Det var bl.a. flyvechefen, der foreslog, at vi skulle prøve at få et tosædet fly med, idet der forhåbentlig i Tyskland kunne blive mulighed for at 2 S-piloter kunne få lidt udvidet flyvning på Ka-7. Det er der jo ikke så rig lejlighed til hjemme. Vi håber, eleverne vil vise forståelse for, at også S-piloter har ret til at flyve Ka-7. Desuden kan den ene week-end vel også Polyttten bruges.

(Dette er forresten et emne, vi burde have diskuteret igennem i klubben: Kan der dyrkes mere udvidet flyvning i Ka-7? Svævenyt modtager meget gerne læserbreve desangående.)

Hvad angår besøg FRA Tyskland i år, ser det ud til, at Wolfgang Wiedenroth medbringer et motorfly sammen med et par venner. Desuden overvejer en privatgruppe med en LS-1 at komme herop. Altså desværre ikke noget særlig stort besøg.

Skulle der i sidste øjeblik være flere, der får lyst til at komme med til Brilon, kan det nok lade sig gøre at finde plads i en bil. Oplysninger fås hos redaktøren.

## Særlige præstationer.

- 3/6: GØJ 7½ minut på Ka-7. Tillykke!  
4/6: Erik Frikke omskolet til Astir.  
16/6: Poul Richard landet ved Vebbestrup under forsøg på 114 km trekant på PIK 20. Tage landet ved Års under forsøg på samme trekant på LS-1.  
16/6: Linnemann Kristensen udnævnt til 1.-instruktør.

## UHELD PÅ BORUP

Den 16. juni indtraf et alvorligt havari på Borup. Så vidt redaktøren er informeret, skete ulykken efter et wirebrud i lav højde. Under forsøg på at gå rundt og lande fik piloten den ene tip i jorden og styrtede ned.

Astir'en er formodentlig totalhavareret, men til alt held slap piloten uskadt.

Vi udtrykker vor medfølelse med pilot og klub. Vi ved jo desværre kun alt for godt i vor klub, hvordan det føles at smadre fly.

## Medlemsnyt

Steen L. E. E. Christensen  
Uglebakken 23  
9400 Lindholm.  
Tlf. 08 173974.

Velkommen!

	<b>MODERNE MÅLETEKNIK FOR NØJAGTIG BRILLE-TILPASNING</b>	<b>Scheel Poulsen</b> BRØDREGADE 20 RANDERS - TLF. 42 17 49
	tilsluttet OPTIKER RINGEN	

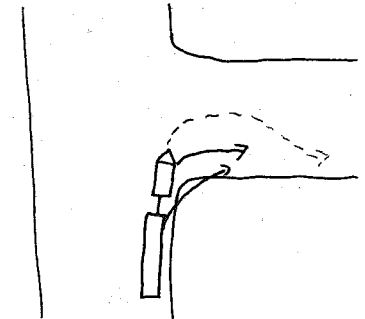
## - om kørsel med anhøenger

Det har allerede et stykke tid været højsæson for udelandinger, - og dermed også for hjemhentninger. Umiddelbart skulle det jo ikke kunne give særlige problemer, men alligevel kan der ved hjemhentningen opstå problemer, der først opdages, når det er for sent. Kørsel med det lange vogn-tog er ikke det samme som almindelig søndagskørsel, og der skal derfor her kort gives en oversigt over, hvad man skal tage sig i agt for under kørslen. Dette gælder måske især for ny medlemmer, der ikke før har prøvet at køre med så langt et tog, men osse de gamle kan såmænd have gavn af at læse følgende, så vi kan blive forskånet for uheld med flyene (og medlemmerne) under transport af fly.

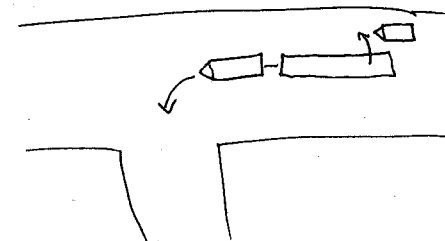
### 1. Pas på i sving!

Husk på, at anhøengerens hjulpar ligger ca. 5 meter bag den trækkende vogns bagende. Dette betyder, at man i skarpe sving (specielt højresving) må trække så langt ud i svinget, at anhøengeren ikke "skærer" over hjørnet og bortfjerner eventuelle skilte, bedstemødre eller andet, der kan stå på hjørnet.

Se tegning.



### 2. Husk på, at bagenden af traileren "slår ud" under svingning!



Bagenden af traileren kan let slå mere end 1 meter ud til siden, når man svinger. Det kan føre til uønsket kontakt med medtrafikanter på følgende måde:

Man kommer hjem fra turen og skal svinge fra hovedvejen ind til EK-VH. Bagved kører en anden vogn. Normalt vil man da, hvis der er plads, trække ud mod midten af vejen inden svinget, så den bagved kørende kan komme indenom. Men kommer han tæt indenom samtidig med, at svingningen begynder, kan bagenden af anhøengeren let slå så

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

BUTIKSRUDER  
THERMORUDER  
BLYTHERMORUDER  
BLYINDFATTEDE RUDER  
INDMURINGSSPEJLE  
ELASTISK FUGE-  
FØRSEGLING

Reparationsarbejder  
udføres lynhurtigt via vore  
radiodirigerede  
reparations-  
vogne.

**Svane glas**  
*Vi kommer flyvende*

**(06) 42 22 55**

langt ud, at den anden bil rammes. Det er derfor sikrere at blive i midten af kørebanelen, så den anden ikke kan komme indenom.

En lignende situation kan iøvrigt let opstå i tæt bytrafik med kørsel i flere baner. (I Tyskland kører mange trailere med et advarselsskilt til de andre trafikanter: "Achtung! Hecht schert aus!")

3. Vær forberedt på suset fra store lastbiler!

Kører du i forvejen temmelig hurtigt, kan det kraftige vindtryk fra en stor, modkørende kølevogn eller lignende påvirke vogntoget så kraftigt, at det kommer i slyng.

4. Vogntoget kommer i "S-slyngninger".

Dette er en af de farligste situationer, der kan opstå. Traileren og den trækkende vogn kommer i modsatte svingninger, så vogntoget "sakser" om det fælles kontaktpunkt, anhængerkuglen. Den vigtigste grundregel er her: Lad være med at forsøge at klare situationen ved at bremse op! Det vil næsten med sikkerhed føre til udskridning af traileren eller begge vogne.

I stedet kan man forsøge en forsigtig acceleration, der kan "trække" traileren ind på rette plads igen. Dette kan dog også være svært, idet S-svingningerne ofte er begyndt, fordi der blev kørt for hurtigt.

I stedet kan man forsøge at styre sig fra problemerne, således at man følger svingbevægelserne og forsøger at gøre dem mindre og mindre. Dette er imidlertid vanskeligt at gøre korrekt.

Konklusionen må derfor være, at man må sørge for at undgå situationer, hvor vogntoget kan komme i svingninger! Og det vil først og fremmest sige, at man ikke må køre for stærkt. Ved stor hastighed kan blot lidt uventet sidevind eller sus fra en forbi kørende være nok. Men også vægtfordelingen på vognene har betydning for togets stabilitet. Undlad at læsse traileren, så kugletrykket bliver enten for lavt eller for højt. Specielt for højt kugletryk (traileren næsetung) betyder forringede køreegenskaber for den trækkende vogn, idet dens tryk på de styrende hjul bliver mindre. Dette forværres selvfølgelig af stor vægt i bilens bagagerum og fire glade, øldrikkende hjemhentere på bagsædet!



Ulykker forårsaget af s-svingninger har rundt omkring kostet en del fly "livet", så undervurder ikke faren herved!!

5. Kend din egen bils begrænsninger.

6. Husk at vise hensyn til de andre trafikanter.

Dette gælder selvfølgelig altid, men især i den tætte sommertrafik. Undgå at samle lange køer bag vogntoget ved altid at benytte krybespor og ved en gang imellem at køre ind på rasteplasser.

Fra DM:

Som det nok er de fleste bekendt sluttede Niels dette år på en nydelig 2.-plads i 15-meter klassen ved DM. Det var samme stilling som kort nævnt i sidste nummer af Svævenyt. Vejret udviklede sig nemlig fortsat så elendigt, at der ikke blev flere gyldige konkurrencedage ud af det. Men med den pæne placering skulle Niels altså være sikret en plads på Danmarks deltagerhold til verdensmesterskaberne i Tyskland 1981. (De er rykket et år af hensyn til de Olympiske Lege i Moskva.)

Peter Bagger er (det er formodentlig allerede rygtedes) vendt hjem fra Liberia. Han har vist ikke ændret sig kendeligt af opholdet dernede. Varmt vejr kan ellers i visse tilfælde have gavnlige virkninger!

Hans adresse er nu: Peter Bagger Christensen  
Møllebakken 54  
9500 Hobro.  
Telf. 08 522788.



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

**BRUGTE BILER**  
3 mdr. fuld garanti



BP AARS DEPOT  
**BENT KROGH**  
Vestre Boulevard  
PETROLEUM  
FYRINGSGASOLIE  
MOTORGASOLIE  
TRAKTORBENZIN  
SMØREOLIER  
OLIEFYR  
VARME UNIT's  
BP GAS  
RENGØRINGSMIDLER



62 19 88  
... Deres direkte  
olieledning!

DEADLINE næste nummer: Fredag d. 27. juli.

**SPIS OG BO  
PÅ  
HORNUM KRO**  
Tlf. 08-66 10 01

Vi kan her byde endnu en annoncør velkommen i Svævenyt. Krofatter fra Hornum Kro ville gerne være med på spøgen. Vi kan da vist også siges at være stamgæster på stedet!

Fra kassereren.

Der er intet særligt nyt fra kassereren denne måned. Men de, der slet ikke kan undvære hendes opfordringer til rettidig betalinger etc. bedes se Svævenyt nr. 5, side 6, skal vi hilse og sige!



Kassøsen drømmer søde drømme om stabelvis af girokort til d. 1.

TILSLUTTET

**TYRRESTRUP  
RADIO & TV**



**salg service rep.**

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

## KUN FOR SPØG....



Hvorfor pokker var det nu ikke en damehund, Peter havde med hjem?



Det er en kendt sag, at svæveflyvere har udstråling!  
Også ganske unge medlemmer kan betage selv modne og erfarne kvinder!

Hørt ved vuggen:

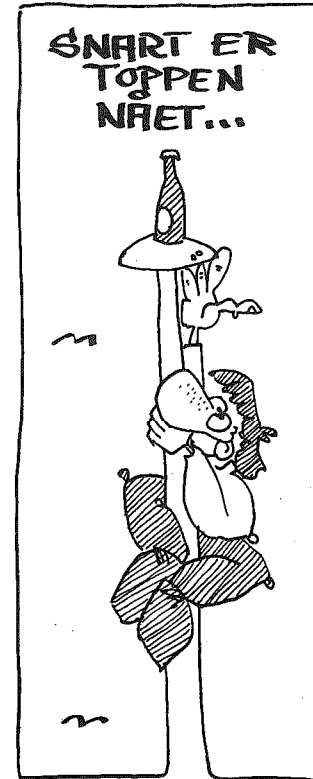
Jo, han er da Karstens udtrykte billede.

Men det vigtigste er nu, at han er sund og rask!



## svævenyt<sup>s</sup> venner

støt dem - de støtter os!



CERES  
ÅRS

-ønsker  
opfyldes i AARS  
BANK

for fremtiden

Det ligger i luften...

expert



Himmerlandsgade 57,  
Aars - Tlf. (08) 6217 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.

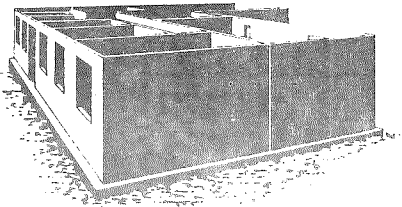
Års Hotel 08 621600

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





## Gandrup Elementfabrik



### Leca - halvægselementer til boligbyggeri!

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

Skivevej 7  
9362 Gandrup  
Telefon 08-25 90 66

**GANDRUP ELEMENTFABRIK A/S**

### REDAKTIONSPERSONER:

Redaktør: Niels Søjstrup, Gedde Lindensvej 141,  
8210 Fibene 82. Telf: 00 140240.

Nærredaktør: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Alborg.

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

Sekretær: Bert Frikke, Ranunkelvej 3, Nibe.

Flidbørs cirkontø: 5 11 94 13

### Ledelsesbladet SVENNYT:

Gitte & Henning Vasegaard, Jons Baggesens Vej 98, 8200  
Århus N. Telf: 00 103236

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

Svennyts cirkontø: 5 60 20 55.

### Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9000 Års. Telf: 00 661472.