

SVÄVENYT



Nr. 9
Oktober 1979.
18. årgang

En flyvetildragelse

Fra vor flyvechef Per Madsen har vi modtaget følgende lille beretning om en hændelse ved flyvning gennem "slugten" ved øst-enden af Ø-V banen.



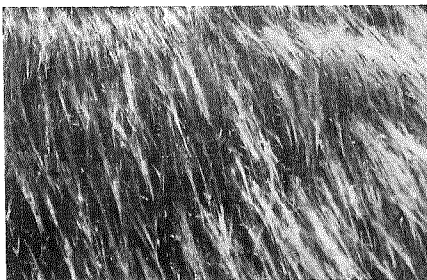
" Efter at 3 fly har haft styre/kontrol-problemer i indflyvningen til bane 27 (Øst mod vest), føler jeg, at tiden er inde til at advare/oplyse om, under hvilke vind- og vejrforhold vi skal være særlig forsigtige.

Vind: 290° - 320° og et sted mellem 10 og 20 kts (se iøvrigt hosstående skitse). Sandsynligvis vil der også forekomme turbulenser inde i slugten (1), når vinden kommer fra det sydvestlige hjørne.

Skitsen viser, hvilken bane Ka-7'eren fløj efter at være blevet presset totalt ud af kurs. Selv med 100 km/t og fuldt modsat krængeror var det ikke muligt at holde den oprindelige kurs. Landingen blev herefter uden yderligere problemer foretaget i kornmarken ved siden af banen efter en meget tæt overflyvning af skovstykket.

Under de angivne vindforhold må jeg fraråde at man går ned i slugten. I stedet bør man lande som vi altid har gjort, - altså som om træerne stadig var der.

PM.

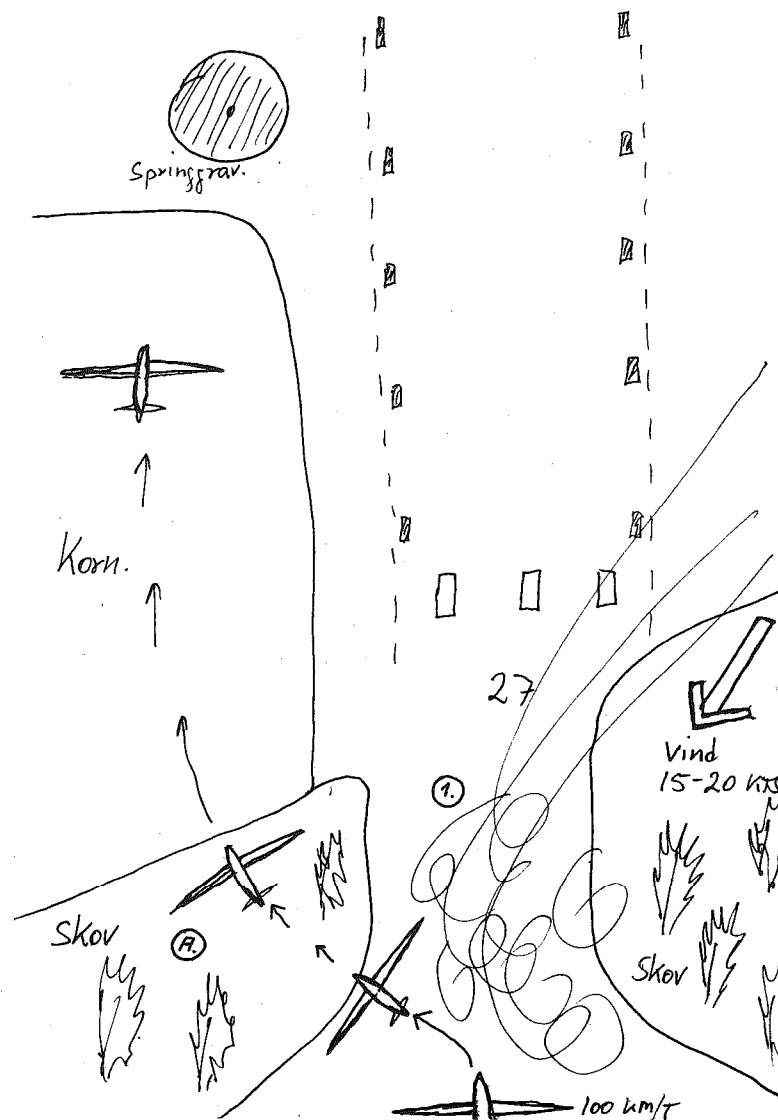


I sidste nummer af Svævenyt bragte vi et billede af 2 G'en i en kornmark. Som det fremgår af billedet, står Ka-7'en nu ved siden af!

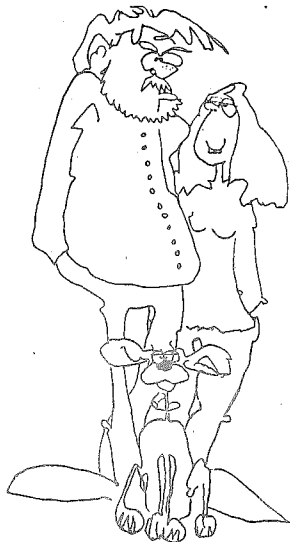
Forsidebilledet:

Så er det bare om at komme af sted!

Foto: E. Frikke.



BULDER OG BRAG



Der indkaldes hermed til årets største begivenhed på EK-VH, nemlig den store landingskonkurrence om "Bulder og Brag"-trofæet, der hænger i klubhuset.

Vinderen får som bekendt lov til at prente sit navn på plakaten, ligesom hans/hendes konkurrenceresultat vil blive påført. Der er således nok at stræbe efter, for det er trods alt ikke alle og enhver beskåret at få deres navne skrevet sammen med de to tidligere års vindere, Finn Østergård og Bjarne Jakobsen. De to herrers resultater var iøvrigt en gennemsnitlig afvigelse på hhv. 2,46 meter og

Der flyves efter følgende regler:

1. Alle medlemmer (solo) af Ålborg Svæveflyveklub kan deltage.
2. Der flyves på Ka-8 med afmonteret hjulbremse.
3. Hver deltager får som resultat gennemsnittet af afvigelsen på sine landinger.
4. Det tilstræbes at alle deltagere får 2 eller 3 forsøg.
5. Medlemmer, der først møder op efter at første runde af konkurrencen er gennemført, kan ikke deltage.
6. Der trækkes lod om starttrækkefølgen. Når ny runde påbegyndes startes i omvendt rækkefølge.
7. Landings-T udlægges på banen, forskudt til venstre for center-linien. Placeringen afgøres af konkurrenceledelsen. Landingsafvigelsen måles fra hullet i venstre vingetip og til midpunktet i krydset mellem T-ets arme.
8. Trofæet uddeles ved den efter konkurrencen følgende fest. Vinderen har ret (men ikke pligt) til at gi' en omgang!

SA HUSK ALTSA:

LANDINGSKONKURRENCE PÅ EK-VH LØRDAG d. 27 OKTOBER 1979 kl. 9.00.

(I tilfælde af dårligt vejr holdes søndag d. 28. oktober som reserve.)

Der afholdes lørdag den 27. oktober efter landingskonkurrencen stor fest i klubhuset. Det ligger endnu ikke fast hvad menuen bliver og som følge deraf kendes heller ikke den nøjagtige pris. Men den bliver sikkert mellem 30 og 40 kroner pro persona. Mød talstærkt op. Det er jo DIG, der gør festen til noget særligt!



Fest!

FEST d. 27 OKTOBER
I klubhuset kl. 19.00.
MØD op!!

(Iøvrigt efterlyses en m/k, der vil stille et musik anlæg til rådighed ved festen. Kontakt Bent Erik Thomsen, Flemming Mikkelsen eller redaktionen.)



Sådan kan det gå, hvis man bevæger sig for langt væk fra landbart terræn. I hvert fald i U.S.A.

(Soaring.)

ASTIR-havariet ved Fakse juli 1977.

Som de fleste sikkert husker, skete der i juli -77 et alvorligt havari med dødelig udgang for piloten. Luftfartsdirektoratets havarirapport forelå tidligere på året, og da vi jo også er en Astir-klub, synes vi, det var nærliggende at se, om ikke også vi kunne lære noget af rapporten og dens konklusioner. Det siges heri, at den snadsynlige årsag til havariet er, at piloten mistede kontrollen over flyet som følge af et brud i haleplanet. Årsagen til bruddet er overbelastning.

Den formodede årsag til overbelastningen skal formentlig findes i en forkert udført kunstflyvningsmanøvre.

FLYVNINGENS HISTORIE

I henhold til en på startstedet ført startliste startede OY-XDZ kl. 1028 fra svæveflyvepladsen ved Kongsted. kl. 1047 forlod OY-XDZ området for at på-

begynde en trekantflyvning Kongsted - St. Tåstrup - Fuglebjerger - Kongsted. Kl. 1055 vendte flyet imidlertid tilbage for påny at påbegynde trekantflyvningen, idet den første start mislykkedes. I henhold til det foreliggende forløb flyvningen normalt.

Kl. ca. 1145 talte piloten på OY-XDZ med piloten på et andet fartøj, OY-XCU. De befandt sig da begge to i området over Haraldsted sø, og det fremgik i henhold til piloten

OY-XCU, at alt var normalt.

Kl. 1238 vendte OY-XDZ tilbage til Kongsted. Som det er sædvanlig praksis efter en sådan trekantflyvning, passerede flyet syd for flyvepladsen for at få noteret tidspunktet for hjemkomst. Ifølge den i svæveflyet medførte barograf anfløj OY-XDZ pladsen fra ca. 1170 meters højde. Under anflyvningen reduceredes højden til ca. 470 meter i løbet af ca. 4 minutter. I denne højde passeredes

rapporteringspunktet umiddelbart syd for pladsen på en østlig kurs.

Efter passage påbegyndtes en stigning. Herunder var piloten på flyet i radioforbindelse med flyvepladsen. Han fik oplyst tidspunktet for tilbagekomst til 1238. Der blev yderligere udvekslet nogle bemærkninger om turens forløb, der som piloten udtrykte det "havde taget for lang tid" på grund af den kræftige vind. Det fremgik således ikke af korrespondancen, at der var nogen uregelmæssigheder ved luftfartøjet eller noget unormalt i det hele taget.

Stigningen fortsattes til ca. 730 meter i løbet af ca. 3½ minut. Hvad der herefter er udført af manøvrer, har det ikke været muligt at fastlægge. Det fremgår dog af forskellige vidneudsagn, at der har været udført kunstflyvning, herunder mener et vidne loop. Andre vidner har oplyst, at de så svæveflyet gå ind i et højredrej efter en ligeudflyvning og derefter gå i spind mod jorden. Et enkelt vidne har talt 8 omdrejninger af svæveflyet om dets egen akse på vej ned mod jorden. Et andet vidne så svæveflyet stikke næsen mod jorden og gå i spind. Kun få vidner har set piloten forlade svæveflyet, og de anslår højden på det tidspunkt til at have været ca. 50 meter. Enkelte vidner har ligeledes set svæveflyet ligesom rette sig op på et tidspunkt, medens det var på vej mod jorden.

Fælles for de fleste vidneudsagn er, at svæveflyet - efter at have udført en eller anden kunstflyvningslignende manøvre måske afbrudt af ligeudflyvning har haft retning mod jorden i en spindlignende bevægelse.

Piloten forlod svæveflyet med faldskærm, men ramte jorden, inden faldskærmen var helt udfoldet, og omkom ved anslaget mod jorden.

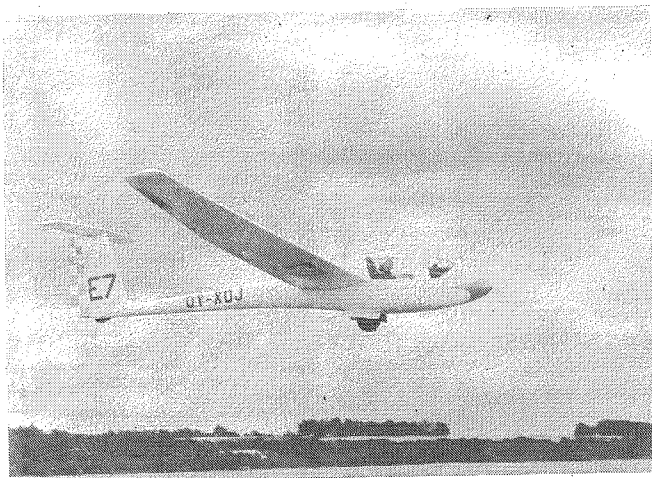
Havariet indtraf kl. ca. 1241.

SÆRLIGE UNDERSØGELSER

Da udseendet af revnerne i haleplanet indikerede, at der kunne være tale om en svaghed i konstruktionen eller en overbelastning under flyvning, blev haleplanet sendt til de tyske luftfartsmyndigheders havariundersøgellesafdeling, som foranledigede nærmere undersøgelser af haleplanet foretaget ved Institut für Strukturmechanik, Abt. Festigkeit, Braunschweig.

KONKLUSION

1. På grund af fastslåede opmålinger og data for fiberforstærkningen med de for fiberforstærkede kunststoffer sædvanlige spredninger svarer det havarerede luftfartøjs haleplan til de bestemt for typen.



2. Undersøgelserne har vist, at bruddet i underskallen af haleplanet og beskadigelserne i haleplanet ved station 12 sandsynligvis blev påført ved en bøjning som følge af negativ opdrift på haleplanet. Ved foldningsbeskadigelserne blev haleplanets stivhed for så vidt mindsket, at kun en meget ringe belastning i positiv opdriftsretning var nødvendig for, at den, som følge af trykket forudbeskadede sandwichdel på undersiden af trækket, kløvedes helt ud til forkanten i roroversiden.
3. De kræfter, som var nødvendige for at frembringe primærbruddet, lå sandsynligvis over den tilladelige grænse. Det formodes, at bruddene er forårsaget af en for kraftig manøvre over den tilladelige manøvre-hastighed. Det sekundære trækbrud i underskallen er muligvis opstået ved meget små belastninger.
4. Når man går ud fra den forelagte havarianalyse, kunne haleplanet før havariet med flyet ikke være behæftet med beskadigelser. Ved den forudgående normale strækflyvning var det havarerede flys luftdygtighed tilsyneladende ikke hæmmet. Med brudformerne foran sig kunne ikke konstateres nogen tidlige beskadigelser.
Skaden på kuglehovedbolten, vridningen af højderorsarmen og bøjningen af den i sidefinnen lodret løbende styrestang er sandsynligvis opstået som følge af inertikræfterne ved bagpartiets nedslag mod jorden. Det, at hængselspladen for rorlejet har løsnet sig fra finnehuden, er opstået ved bruddet af haleplanet på grund af den ulige deformation af ror og finne eller efter bruddet ved et forsøg på at få højderoret til at fungere.

ARSAG

Den sandsynlige årsag til havariet er, at piloten mistede kontrollen over flyet som følge af et brud i haleplanet. Årsagen til bruddet er overbelastning.

REKOMMATIONER OG FOREBYGGENDE FORANSTALTNINGER

En egenskab ved moderne svævefly er stor acceleration, og dette gælder i særdeleshed for glasfiberkonstruktioner. Det er derfor lettere med disse flytyper utilsigtet at overskride en forudbestemt hastighed, f.eks. max. manøvre-hastighed, og dermed befinde sig i et fartområde, hvor svæveflyet kan overbelastes.

Det skal derfor rekommanderes, at piloter, der flyver disse typer af svævefly, er opmærksomme på dette forhold og nøje sætter sig ind i gældende fartbegrænsninger, og de dertil knyttede belastningsfaktorer.

DEN FORKERTE BESLUTNING

Når flyet er bragt i normal, sikker flyvestilling efter et wirebrud eller en afbrudt start, skal piloten træffe beslutningen "kan jeg lande ligefrem?"

Igen og igen træffer piloten det forkerte valg, forsøger at gå rundt i for lav højde og kommer i spind - og spindulykker overleveres sjældent!

For at undgå sådanne ulykker må man finde frem til, hvorfor piloten beslutter ikke at lande ligefrem, selvom der er plads til det.

Det kritiske tilfælde opstår, når piloten er i tvivl om, hvorvidt der er plads til at lande ligefrem. Om det er muligt, afhænger naturligvis af flyets højde og position, når normal flyvestilling er nået, vejrforholdene (vindstyrke, vindgradient og turbulens) og pilotens dygtighed. Hvis der både skal bruges sideglidning og fulde bremses for at bringe flyet til at stoppe før banebegrænsningen, er det sandsynligt, at den uerfarne pilot, der ikke magter sideglidning fuldt ud, vil vælge at gå rundt og lande.

I tvivlstilfælde vil det måske være at foretrække at lande ligefrem med risiko for at ramme ind i banebegrænsningen, fremfor at gå rundt med risiko for at spinde i jorden. Chancen for at overleve er helt sikker bedst ved landing ligefrem.

Det er vigtigt under oplæringen af nye piloter at indøve wirebrud i kritisk højde, selvom det betyder, at der dermed løbes en vis risiko.

Følgende vil forøge sandsynligheden for, at en pilot vil vælge at lande ligefrem:

- a) At piloten stoler på sin egen dømmekraft og evne til at lave en stejl landing.
- b) At piloten undertrykker sin bekvemmelighed - tendensen hos de fleste piloter til at forsøge at lande tæt ved startstedet er tydelig.
- c) At piloten nedsætter den hastighed, hvormed der reageres og træffes beslutninger.

Punkt c) skal belyses nærmere. De fleste piloter betragter et wirebrud eller en afbrudt start som en kritisk situation. At situationen kan udvikle sig til at blive kritisk kan ikke diskuteres, og følgende uovervejede handlinger kan blive begyndelsen til den kritiske situation:

- a) Bremserne trækkes ud, inden næsen er trykket, og der er opnået sikker flyvefart.
- b) Pinden trykkes for kraftigt (måske lægges der for megen vægt på "pinden frem"-reaktionen under indlæringen).
- c) Drej foretages, inden flyvefart er opnået, endog til tider, før næsen er trykket.

Enhver pilot må gøre sig klart, at den højde, der tabes, og den distance, der flyves, inden beslutningen tages, kun i meget sjældne tilfælde (på meget korte baner) vil umuliggøre en landing ligefrem. Ved mange spind-ulykker efter wirebrud ville en landing ligefrem ganske givet have kunnet lade sig gøre. Hvorfor piloten ikke har besluttet sig hertil, er ikke nemt at sige.

Til sidst skal det anbefales, at piloten under optrækket hele tiden holder øje med flyets position og højde, således at det i tilfælde af wirebrud er nemmere at træffe den rigtige beslutning.

Vejen til sikre spilstarter er således: Mere vægt på indøvelse af wirebrud i kritisk højde under skoling, erkendelse af risikoen ved at træffe den forkerte beslutning og en bevidsthed om, at et wirebrud eller en afbrudt start kan indtræffe nårsomhelst.

Husk, næste gang sker det måske for dig!

Frit oversat efter
"Accident Prevention"
af Bill Scull

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

Vi har modtaget:

Den 1. juli 1979

Vedrørende: Signe Skaftø Møller's MUX 13, DY-MUX.

Mange danske svæveflyvere og flyveinteresserede har i flere år sikkert haft i tankerne, at Signes hæderkronede gamle MUX 13 - som i flere år har ligget på loftet på Arnborg - gerne en gang skulle hævne på Danmarks Flyvemuseum.

Signe havde selv den samme tanke, og håbede iøvrigt, at hun selv kunne flyve MUX'en til museet, når og hvis det fik sin endelige placering i nærheden af en flyveplads, og skal MUX'en til Danmarks Flyvemuseum, ville det vel være en værdig tanke om det blev hendes kammerater - de danske svæveflyvere - der trådte hjælpende til. MUX'en er så absolut et værdigt emne for museet, det kan der ikke herske tvivl om. Der findes så vidt vides kun et enkelt eksemplar til af denne type overhovedet, og flere udenlandske museer har allerede meldt sig som interesserede købere.

Med en velvillig indstilling fra Signes broder - D. Skaftø Møller - som også meget gerne vil støtte Signes ønske om at få flyet på museum, er det lykkedes at købe MUX'en af Signes arvinger for kr. 2.500,-, et beløb der må siges at stå i et rimeligt forhold til den museale værdi flyet repræsenterer.

Flyet er på nuværende tidspunkt ikke luftdygtigt, og det trænger meget til en gennemgribende istandsættelse. Når flyet overdrages museet, skulle der derfor gerne medfølge et pant beløb til dette arbejde. Flere enkeltpersoner og klubber har allerede givet tilsagn om at støtte denne sag.

Med denne henvendelse opfordrer vi dig/din klub til at give et bidrag, vi har forestillet os kr. 100,- fra hver klub, således at Danmarks Flyvemuseum, med MUX'en, får et værdifuldt minde om en særlig epoke i dansk svæveflyvning.

Skulle der rundt omkring i klubberne være enkeltpersoner, der ligger inde med særlig viden om MUX'ens historie eller oprindelse, eller eventuelt fotomateriale der kan have relation hertil, vil vi være meget interesseret i at høre fra vedkommende.

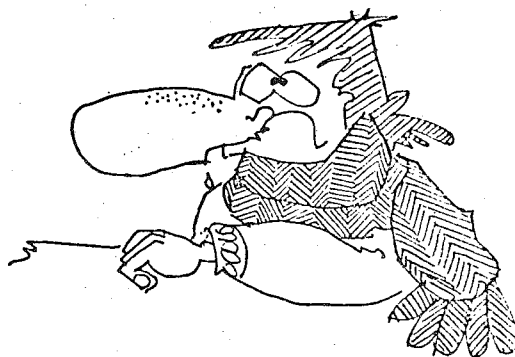
Med venlig hilsen

Signe Skaftø Møller
Erik Høltzen
Sandholmgårdsvej 41.
Blivstrød 3450 Allerød

Carl Ulrich
Carl Ulrich
Filippavej 32
8270 Højbjerg

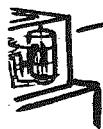
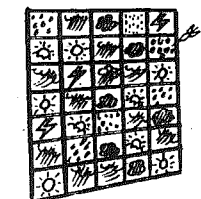
Selvom der i Eriks og Carls brev osse står, at bidrag helst skal sendes inden 1. september, bringer vi lidt forsinket deres opfordring. Og der er vel næppe tvivl om, at det stadig kan nåes at sende sin skærv. Penge kan sendes som check til een af adresserne eller på girokonto nr. 8 35 49 44.

KOLDFRONT
MED
SKIFTENDE
VEJRLIG




NU ved vi endelig, hvordan de laver vejret derinde på Meteorologisk!!

METEOROLOGISK
INSTITUT



Selv en pilot i et svævefly
kan ikke leve af »luft« alene



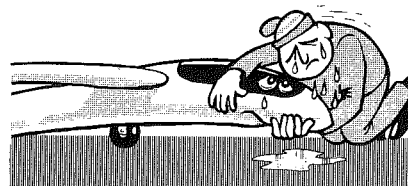
- så vi siger velkommen i

Brugsen TH. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Deli-kataseafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

Vi byder hermed Brugsen i Aars velkommen som annoncør i Svævenyt!

Smånyt.



Frank har solgt sin 3.-part i SH - 1'en. Da han formodentlig skal til U.S.A. til februar for at lære at flyve turbine-racere, kunne han ikke regne med at kunne benytte sit kære fly i hvert fald de næste 2 år.

Det har ganske givet voldt ham store hjertesorger at måtte sige farvel til V-halen, men han må da vide, at den fortsat er i gode hænder! For udover Per Eriksen og Termikkelsen er det nu den gamle redaktør + kassøsen, der skal til at være V-halepiloter. Det glæder vi os meget til.

*

Samme Frank har iøvrigt nu fået sit flyver-navn, sådan som det er tradition indenfor flyvevåbnet. Det blev til FIB! (Og ikke som angivet ved Franks adresse i sidste nr. "TEB".)

*

På given foranledning skal vi efterlyse ejeren af en elektrisk bæbermaskine af mærket Phillips, der sammen med et håndklæde og andet toilet-grej længe har ligget i en plasticpose på et af badeværelserne. Hvis ejeren ikke snart melder sig, vil indholdet af posen blive solgt på auktion til fordel for "Ensomme gamle piloters vel".

*

Det er blevet besluttet endnu engang at annoncere vor PIK 20 til salg. Og så sammen med dette nummer af Svævenyt udgår der tilbud til de øvrige klubber i landet.

*

"Bette-Bent"s store projekt med polstring af Ka-6'eren trækker vist lidt i langdrag. Ganske vist skulle indtrækket være færdigt, men det kniber med at få lejlighed til at komme igang med installationen. For der sidder altid en fyr i flyet. - Det skulle vel aldrig være "Bette-Bent" ?

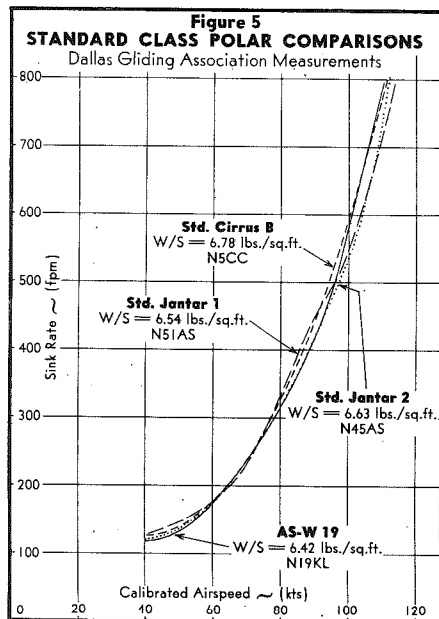
*

Vi har som bekendt fået en ny motor til vores spil. Det har uventet vist sig at være et problem at få oplyst helt nøjagtigt, hvad det egentlig er for en motor. Poul Richard og Linnemann har gjort sig ihærdige anstrengelser via diverse biblioteker etc. og har nu bedt GM om assistance. De skulle vel kunne finde ud af det!

*

Der sker ændringer på PIK 20 fabrikken, Eiri Avion. Firmaet, der hidtil har været uafhængigt, skal nu lægges sammen med moderfirmaet EIRI for deri-

*



Endelig kan nævnes, at levering ved bestilling nu kan ske i løbet af vinteren. Der er i alt bygget ca. 300 Jantar St. 1 + 2.

Flyets vigtigste data ses herunder:

Spænvidde	15 meter	Tomvægt	250 kg
Længde	6,71 m.	Vandballast max.	150 l.
Højde	1,51 m.	Max. totalvægt	520 kg.
Vingeeareal	10,66 m ²	Planbelastning tom	31 kg/m ²
Profil (modificeret Wortmann) NN 8		Tilladt belastn. + 5,3	- 3,98 G.
Glidetal (målt) v. 95 km 38 : 1		Godkendt til skyflyvning og begrænset kunstflyvning	

	Uden vand	med vand
Mindste synk	0,60 m v. 75 km/t	0,7 m v. 90 km/t
Bedste glidetal	38 ved 95 km/t	38 ved 115 km/t
Synk ved 120 km	1 meter/sek.	0,8 meter/sek
150 km	1,7 - - -	1,3 - - -
165 km	2,0 - - -	1,8 - - -
200 km	3,4 - - -	2,5 - - -

Maximum hastighed i flyslæb 150 km/t, i spilstart 125 km/t.

Maximum hastighed i rolig luft 260 km/t, i urolig luft 200 km/t.

Maximum manøvrehastighed 150 km/t.

Lars Ullitz, Arnborg, der er dansk forhandler af Jantar-flyene har givet os følgende oplysninger om priser etc:

Pris (fast fra bestillingstidspunktet) p.t. ca. 95.000 kr. (Skal betales i \$) Denne pris inkluderer vandtanke, højdemåler, fartmåler, 5 og 10 meter variometre, kompas, libelle med drejningsviser, puder, komplet overtræk, registreringsbemaling, konkurrence-nummer, antikollisionsbemaling, hængslet hood. Prisen er incl. moms og told.

Der gives desuden fabriksgaranti på enten 200 timer eller 9 måneder. Reserveredele skulle kunne fåes hurtigt gennem Lars Ullitz. Alt glasfiber er udført efter DIN-norm, hvilket betyder, at eventuelle reparationer kan her i landet hos Carsten Thomasen.

Medlemsnyt



Den 26. august fløj Jørgen Mølhed solo. Det har været en del år, for der har ikke været ligeså megen tid som lyst til at dyrke svæveflyvningen. Jørgen startede allerede i den nu heden-gangne klub VAT 69 i Søby.

- 1/9: Gorm Ø. Johansen omskolet til 2 G.
- 8/9: Anders M. Andersen solo.
- 8/9: Bent Christensen "S".
- 8/9: Ib Friis Mikkelsen "S".
- 15/9: Stener Mousten udlandet lidt syd for græspille-fabrikken!
- 22/9: Poul Erik Bøgelund omskolet til Astir.
- 22/9: Niels Sejstrup 100 km trekant på PIK 20 på 1 t. 38 min.

T I L L Y K K E !

- Indmeldt pr. 1/10: Kurt Gundersen
Pilevej 28
9575 Terndrup.
Tlf. 08 335750 arb. 132300 lok. 298.
- Meldt passive: Torben Tahn Christensen
Karen B. Knudsen
Anders B. Nielsen (flyttet til Silkeborg)
Hans Lykke Gregersen
- Udmeldt: Kaj Hald Kristensen
Jonni Langberg (slettet på grund af restance)
- Adresseændringer: Finn Jonassen
Foldgangsvej 4, Hvorvarp
9600 Ars.

Kim Jensen
Høgevej 18
9440 Abybro.
- Jens Ole Sørensen
Poseidonvej 62
9210 Alborg SØ.

Fra Ole Didriksen er der kommet en oversigt over de 2-sædede fly der findes på markedet eller snart ventes at komme der. Selvom det måske ikke er ganske aktuelt for vores klub lige nu, tager vi den med. Så kan man da se, hvad mulighederne er.

pe	Land	Pris ved fabrik	Pris udenfor fabr. - land	Pris i Danmark med 20,25 % moms	1. fly årstal	I alt bygget pr. d.d.	I købet medfølger
NUS B	D	54.000 DM		185.065 kr.	1974	80 stk/dec.78	standard instrumentering
IN ASTIR	D	40.500 DM	43.740 DM	149.902 kr.	1977	250 stk/maj 79	
- TRÆNER	D	-	-	-	1978		
K - 21	D	ca. 45.000 DM		154.220 kr.	1979	1 stk/maj 79	
H - 34	D	ca. 40.000 DM		137.085 kr.	1978	1 stk/maj 79	
- 78	F	110.000 Fr		162.699 kr.	1975	?	
SCHAS	P			125.000 kr.	1978	?	instrumenter for og bag
- 28 - B2	Ru			97.000 kr.	1976	ca. 160 stk/maj. 79	

Type	Tom vægt kg	Max. vægt i cockpit kg	Max. start vægt kg	Max. l. vand	Max. Glidetal to-sædet	Max. fart km/t	Luftdygtighedsgruppe	Spændvidde m	Vingehøjde m	Indtagelighed	Nesehjul	Af-fjedret hjul	Flø:
JANUS B	370	220	620	240	39,5/110 km/t	220	U	18,2	16,6	%	ja	%	ja
TWIN ASTIR	400	220	650	100	38/110 km/t	250	U	17,5	17,8	ja	%	%	%
- TRÆNER	400	220	650	%	36/105 km/t	250	U	-	-	%	%	ja	%
SK - 21	350	220	570	%	34/ 90 km/t	250	A	17	17,95	%	ja	ja	%
F H - 34	320	170	490	%	35/ 95 km/t	250	U	15,8	14,8	%	ja	ja	%
- 78	360	205	565	%	38/ 95 km/t	250	U	18	18	ja	%	%	%
USCHAS	331	219	550	%	30/ 96 km/t	220	U	16,7	18,16	%	ja	ja	%
S - 28 - B2	375	215	590	%	34/100 km/t	230	A en-s U to-s	17,0	18,24	del- vis	%	ja	ja

Luftdygtighedsgruppe:

= utility, begrænset kunstflyvning
 ed max. manøvrerfart + 5,3 G - 2,65 G
 ed max. flyvefart + 4,0 G - 1,5 G

A = aerobatic, fuld kunstflyvning
 Ved max. manøvrerfart + 6,5 G - 4,0 G
 Ved max. flyvefart + 5,3 G - 3,0 G

Type	Forsæde: Justerbare		Instruktørsæde: Justerbare		Måge- lig- hed	Ud- syn	Rorfølel- se i forh. t. en- sædede	Ydelser i forh. t. standard- klasse	Ror- har- moni	På jorden: Hale- hjul nød- v.	På sætning af hale- hjul
	ped.	rygl.	ped.	rygl.							
JANUS B	ja	%	%	%	3	3-4	4	5+	4	ja	3
TWIN ASTIR	ja	%	%	%	3	4-5	3	4-5	4	ja	4
- TRÆNER	ja	%	%	%	3	4-5	3	4	4	ja	4
ASK - 21	ja	%	ja	%	4-5	4-5	4	3-4	5	%	%
SFH - 34	ja	ja	ja	ja	4	4-5	4-5	3-4	3-4	%	%
E - 78	ja	%	ja	%	4	4	3-4	4	?	ja	3
PUSCHAS	ja	%	%	ja	4-5	2-3	4	3	4-5	%	%
IS - 28 - B2	ja	ja	%	ja	4	3-4	3	3-4	2-3	ja	1-2

Bemærkninger: Det skal bemærkes, at JANUS - TWIN ASTIR - PUSCHAS er blevet videreudviklet i instruktørsædet, så der vil nok kunne konstateres forbedringer af de her fremførte vurderinger.

Karakterskala: 5 = supergodt → 1 = usandsynlig ringe

Det er rart at se, at Års Kommune værdsætter den aktivitet, vi er med til at skabe på EK-VH. Hosstående annonce er af Års Erhvervsråd indrykket i flere fagtidsskrifter i den senere tid. Svæveflyet er vist nærmest en Ka-7-krop med Nimbus-vinger!

Aars satser på

VESTHIMMERLANDS FLYVEPLADS

AARS 5 KM

en lokaliseringfaktor, der tæller

Rekvirer vort detaljerede informationshæfte

Aars Erhvervsråd
 9600 Aars.Tlf.(08) 62 23 41

SVÆVEFLYVNING - farligt?

.....det kan man i al fald læse i "Termik", klubblad for en af landets største klubber, Midtsjællands Svæveflyveklub. Påstanden fremføres af et medlem i en debat om tvungen brug af faldskærm og det pågældende medlem underbygger sin udtalelse med, at der ud af en udøverskare på et par tusinde har været 4 omkomne i de seneste år.

Jeg har aldrig selv følt nogen speciel risiko ved svæveflyvningen, så jeg benyttede vort nylige besøg på Arnborg til at drøfte spørgsmålet med unionens konsulent, Ole Didriksen, der uden tvivl er den person, der kender mest til dansk svæveflyvning.

Jeg fik af Ole Didriksen udleveret de seneste 12 års statistikker, hvoraf vi til eksempel kan nævne følgende (for perioden 1967-1978):

8 personer har pådraget sig lettere skader
11 - - - - - alvorligere skader
6 - - - - - er omkommet.

I samme periode er afviklet næsten 725.000 starter og landinger uden personska-

Omregnet på 10.000 medlemmer vil 12,23 person pr. år blive ramt af uheld med personska-

heraf vil 2,78 være med dødelig udgang.

"Vi kan ikke direkte bevise, hvilken risiko der er ved svæveflyvning i forhold til f.eks. risikoen ved at færdes i trafikken", siger Ole Didriksen. "Vi mangler nemlig en fælles målestok at sammenligne efter. Vi kan ikke sammenligne vore antal havarier i forhold til antal starter med bilistens uheld pr. kørt km eller lignende.

Og vi kan heller ikke sammenligne vor ulykkesrate pr. medlem med andre sportsgrenes, da disse sportsgrene ikke fører statistik herover, men jeg håber, at det engang vil blive muligt at få tal fra andre, mindre sportsgrene som f.eks. boksning, ridning og faldskærmsudspring," fortsætter Ole Didriksen.

"Men indtil videre kan vi kun fremlægge vore tal for udøverne. De må så selv skønne, om risikoen ved at dyrke svæveflyvning er rimelig - også set i forhold til den risiko der jo er ved alt, hvad vi mennesker går og laver," slutter Ole Didriksen.

Iøvrigt så man i unionen ikke så tungt på havarier med materielle skader, da man jo kan betale sig fra disse. - Men når man alligevel sætter kraftigt ind med forebyggende fysik-arbejde, skyldtes dette, at man med et stigende antal havarier også ville få en stigning i personskader.

Det ser ud til, at de nye glasfiberfly beskytter piloten væsentligt bedre end de hidtil anvendte fly. - I flere havaritilfælde var kroppen på glasflyene kun moderat trykket, hvor et tilsvarende træfly ville være slået i stumper og stykker, så man håber, at det stigende antal glasfly kan medvirke til at holde personskaderne nede.

Og for at slutte, hvor vi begyndte, nemlig anvendelse af faldskærm. To personer har hidtil reddet sig ved udspring, hvilket alene burde få alle til at anvende faldskærm.

Vi har i vor klub ingen tvang til at flyve med skærm, men vi skal naturligvis opfordre vore medlemmer hertil, ligesom vore elever inden soloflyvning bør indskærpes det fornuftige i, altid at flyve med faldskærmen på.



Lånt fra: LUFTPOSTEN

**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
radiodirigerede
reparations-
vogne.

Svane glas
Vi kommer flyvende

(06) 42 22 55

**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

Distriktsmesterskaber eller NOM?

Dette spørgsmål er blevet diskuteret på et møde hos Aviator. Fra vor klub mødte som repræsentanter Niels og Per Madsen.

Hvad angår NOM/distriktskonkurrencer blev det besluttet også at søge begge dele afviklet næste år. Nogen egentlig afklaring af fremtidens konkurrencestrukturer i det Nordjyske distrikt kom det ikke til, men forskellige ændringer af reglerne blev foreslået. Det vil vi vende tilbage til senere, når vi ved lidt mere om det.

Ib Braes blev valgt som repræsentant for de Nordjyske klubber til et seminar, der skal afholdes på Arnborg vedrørende ændrede kriterier for udvælgelse af piloter til deltagelse i VM mm.

Det blev blandt meget andet iøvrigt osse foreslået, at vi skulle søge indført en slags "begynder-DM", så også de, der ikke føler, de kan gøre sig gældende helt i toppen, kan få inspiration til at komme videre.

Der vil formodentlig senere komme mere udførlige oplysninger også om disse ting.



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!



**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**

Röllikevej, 13 - Vodskov
Telefon (08) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Vi har modtaget:

TIL SALG

Da vi agter at udskifte vores motorfalke SF 25 B OY-XGJ-P8 med et mere højtydende motorsvævefly, udbyder vi Falken til salg.

Flyet er bygget i 1970. Udover grundinstrumenteringen er flyet forsynet med Winters 720 kanals radio med letlæselige flydende krystaller.

Restmotortid ca. 700 timer.

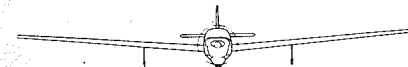
Vi købte flyet hos Scheibe i Tyskland for ca. 3½ år siden, og vi har på autoriseret værksted ladet installere ny motor 45 hk STAMO, selvstater, generator og propel, ligesom flyet blev malet for godt et år siden.

Vi demonstrerer gerne flyet overalt i landet, ligesom det naturligvis kan besigtiges på Bolhede.

Pris kr. 70.000,00

Henvendelse til "Falke Gruppen Bolhede"
v/ Mogens Andreassen
Erantisvej 11, 6700 Esbjerg
tlf.nr. 05 15 01 08

Var det monstro noget for vore motor-gale medlemmer? (Undskyld, - der skulle naturligvis have stået "motor-glade" !!)



**TYRRESTRUP
RADIO & TV**



salg service rep.

Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11

Vor fotograf har her fanget "Bette-Bent" i to karakteristiske situationer i Ka-6'eren.



Først snuser man forsigtigt rundt efter termikken...

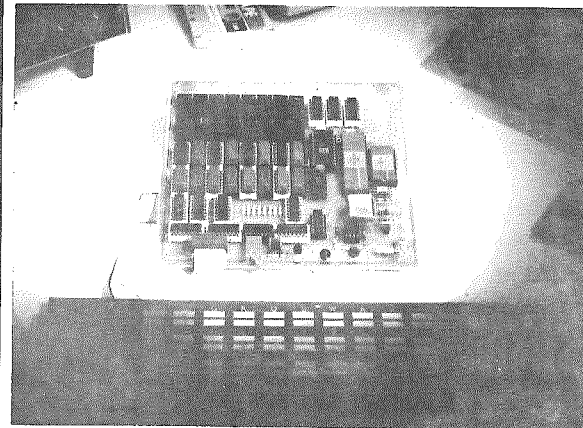


og så får den på alle tangenterne derudaf bagefter!

(Fra: Soaring.)

Deadline næste nummer: Søndag d. 28/10.

TELMAC 1800



Har du et TV, en kassettebåndoptager og en strømforsyning?
For så klarer TELMAC 1800 resten!

- RCA CDP 1802 med 91 instruktioner.
- 2K RAM på kortet med direkte plads til yderligere 2K. Eksternt til 32K!
- Interface til TV og kassettebåndoptager.
- Tastatur med 64 mulige funktioner inkluderet.

INTRODUKTIONSPRIS

TELMAC 1800 -KIT kr. 1.770,-
Kan leveres færdigsamlet

Programkassette kr. 175,-
priserne er incl. 18 % moms.

piezodan aps.

Bakkedraget 55 - DK 3480 Fredensborg - Tlf. (03) 28 37 44 - Teknisk afd. (01) 86 12 17

Du kan få den demonstreret hos
O. B. HANSEN, FOLTMANNSTVEJ 1, 9430 VADUM
TLF. (08) 27 13 28
mellem kl. 17.00 og 19.00 mandag og torsdag

KUN FOR SPØG....



Glædelig sommer, sagde
pladshunden.

Jo, - Karsten er en udpræget "gør det
selv-mand".
Hver gang jeg beder ham gå ned med
skraldespanden, si'r han: "Gør det selv!"

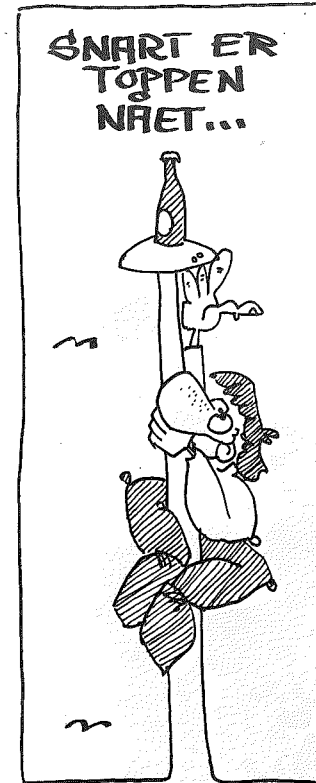


Hørt på Hornum Kro:
Undskyld hr, sad der ikke en ældre dame og en
lille dreng her ved bordet?
Jo, tjener, - den gamle dame er død, - og den
lille dreng, - det er mig!

Så tager vi for første og eneste gang en fræk-
kert hør på siden:
Den handler om en nonne, hvis cykel punkte-
rede. Hun trak den hen til cykelhandleren og
spurgte, hvor meget han skulle have for at lap-
pe den.
- Fem kroner, forlangte cykelhandleren.
Nonnen godtog tilbudet og overlod cyklen til
ham. Men da hun et par timer senere kom for at
hente cyklen, forlangte han pludselig 25 kroner
af hende.
- Og det var da frækt, - ikke?

svævenyt^s 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) 621799

Bevar overblikket -
køb foto hvor du får
den bedste vejledning.
Priser i alle luftlag.

Aars Hotel

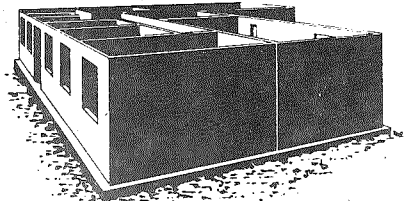
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Aars Hotel 08 621600

P. V. Franzen^s bogtrykkeri.
Kongerslev.



Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bøgmur- 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.

Skløvsvej 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 SVÆVENYTT:

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.