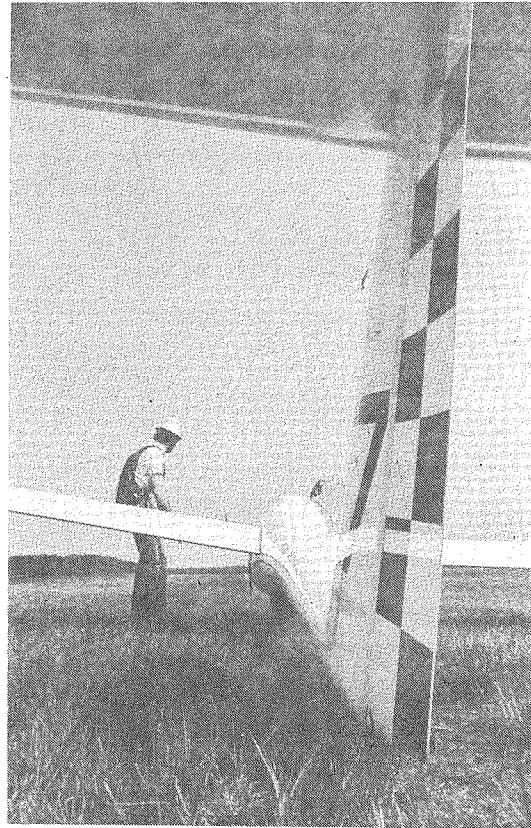


X

# SVÆVENYT



**Nr. 2**  
**Februar 1980**  
**19. årgang**

# GENERALFORSAMLING

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling i klubhuset lørdag den 23. februar 1980 kl. 13.00. Dagsorden efter lovene. Følgende bestyrelsesmedlemmer er i år på valg:

Formanden	Niels Sejstrup	(modtager genvalg)
Kassereren	Gitte Vasegaard	(modtager genvalg)
1. bestyrelsesmedlem	Bjarne Jakobsen	(modtager genvalg)
2. suppleant	Hans E. Andersen	
2. revisor	Mie Frikke	(modtager genvalg)

Hans E. Andersen bor for tiden i U.S.A. Desuden skal ekstraordinært vælges nyt 2. bestyrelsesmedlem i stedet for Frank B. Nielsen, der er flyttet fra egnen. Han er ved de sidste bestyrelsesmøder blevet suppleret af Børge Nielsen (1. suppleant).

Specielt vil der på generalforsamlingen blive behandlet de to vigtige spørgsmål om værkstedstilbygningen til hangaren og evt. køb af nyt to-sædet fly. Desuden vil der fra bestyrelsens side blive forelagt forslag til lovændringer, der fordrer mindst 2/3 flertal af samtliche stemmeberettigedes stemmer. Det er derfor særlig vigtigt, at alle møder op, så generalforsamlingen også er beslutningsdygtig i den henseende.

Husk, at forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være formanden i hænde i skriftlig form senest 3 dage før forsamlingen.

Husk også, at du ifølge lovene mister din stemmeret, hvis du står i mere end 2 måneders restance! Indbetalinger kan ske til kassereren umiddelbart før generalforsamlingen. Og husk at medbringe postvæsnets kvittering for giroindbetalinger, der sket mindre end 8 dage før forsamlingen.

Bestyrelsen.

Efter generalforsamlingen vil der som sædvanlig være mulighed for at få en bid brød og en øl. Vi regner med i år at lave smørrebrødssnitter, der vil kunne fåes til en yderst rimelig pris.

Tutten.

Forsidebilledet:

Kommer tid, - kommer wire!  
Nu kommer der måske osse  
snart en helt ny og ubrugt  
sæson?

Foto: Erik Frikke.

# VINTERMØDE.

Det har været undervejs længe. Mange har spurgt. Og nu sker det: Vi skal have et vinter-medlemsmøde!

Det er klart, at vi i den mørke tid bør bestræbe os på at styrke klubånden via de kanaler, der ikke netop lige drejer sig om selve flyvningen. Vinterarbejdet er en del af dette. Men vi vil også ha' et vinter-møde, - et møde, hvor vi bare kan have det godt med hinanden, med os selv og ha' det rart.

Vi vil derfor indkalde til en klubaften lørdag den 8. marts kl. 13.00. Inden aftenen falder på, vil der blive mulighed for at kigge lidt på fly, spil og andet materiel, - og til at hilse lidt på alle vennerne.

Dernæst håber vi på, at vi kan få Ib Braes fra Aviator til at komme og fortælle om turen til svæveparadiset Australien. Endelig vil vi prøve på at få fat på diverse film om vor sport. De gamle medlemmer kan nok udholde at se filmene een gang til, - og de ny vil kunne se dem med deres uspolerede sind!

Desuden opfordrer vi alle klubbens mange fotografer til at medbringe deres billeder. Der er, så vidt vi ved, mange, der gerne vil have lejlighed til at se disse fotos og til at bestille kopier af dem. Husk derfor at medbringe dine billeder, hvis du da gider have besværet med at tage bestillinger hjem. - - Og det gider du vel nok ?

Vi regner med at have mere styr på tingene, når næste nummer af Svævenyt udsendes, så vi kan meddele lidt mere om, hvad der faktisk skal ske. Nærmere derom i næste nummer. Men du bør allerede nu reservere denne lørdag, d. 8/3 kl. 13.00 til dette formål!

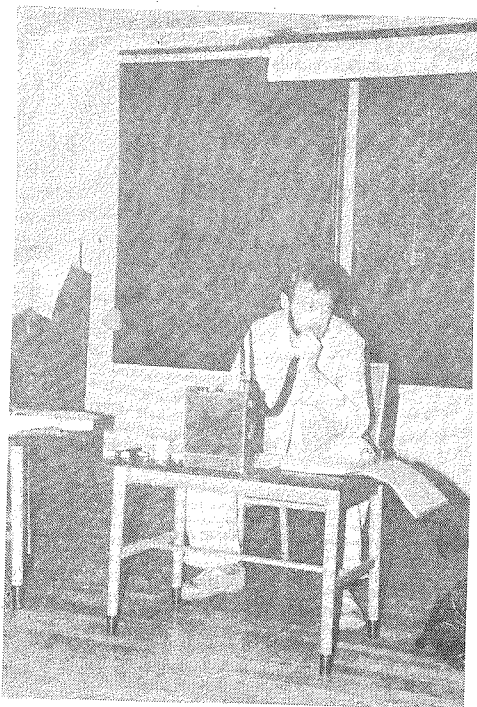
*Matik* **INDUSTRI**

8280 TRIGE - AARHUS

DREJEARBEJDE  
REVOLVERDREJNING  
AUTOMATDREJNING  
MASSEPRODUKTION

## VHF-kursus.

For de, der ikke har fået taget sig sammen til eller ikke har haft mulighed for at erhverve det nationale VHF-bevis, starter Benny Svendsen også i år et kursus under aftenskoleloven. Men skal det nåes inden sæsonen starter, skal det også være NU! Undervisningen starter først i februar, og vil man med, gælder det om at skynde sig, idet overskydende pladser på holdet vil blive besat med udefrakommende.



Undervisningen vil foregå på Flyvestation Ålborg hver tirsdag fra 19 til 22 med ialt ca. 52 timer fordelt over 17 gange. Kursusgebyr bliver ca. 200,00 kroner, og eksamensgebyret bliver nogenlunde det samme. Der anvendes S.H. Madsens bog "Radiotelefoni", der koster ca. 100 kroner. Bogen vil sikkert i nogle tilfælde kunne lånes hos andre medlemmer.

Øvrige oplysninger + tilmelding SNAREST til Benny Svendsen  
tlf. 08 269104 privat  
eller tlf. 08 132300 lok. 375.

Største antal deltagere er 12, så det gælder om at komme først til mølle. Og vi kan da til slut nævne, at Bennys hold plejer at have en beståelsesprocent på 100! Investeringen skulle altså være sikker! Og husk:

DET ER ULOVLIGT AT BRUGE RADIOEN UDEN VHF-BEVIS!

TILSLUTTET

TYRRESTRUP

RADIO & TV



Antennarna  
FOR RADIO- & TV  
APPARATER

salg service rep.

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

## Flyvebøger til Henrik!

Henrik beder os gøre opmærksom på, at kun ganske få har husket at aflevere den personlige flyvebog til ham for kontrol, statistik m.m. Han anmoder på det kraftigste alle om ØJEBLIKKEG at sende de manglende bøger. Står du på listen herunder, bør du se at få ordnet sagen i en fart!

For en ordens skyld gøres også opmærksom på, at alle pokaler, fade etc. uddeles på baggrund af de oplysninger, der findes i flyvebøgerne. Det er derfor ekstra nødvendigt, at du får sendt din flyvebog NU - inden generalforsamlingen.

Pr. 30/1 mangler følgende:

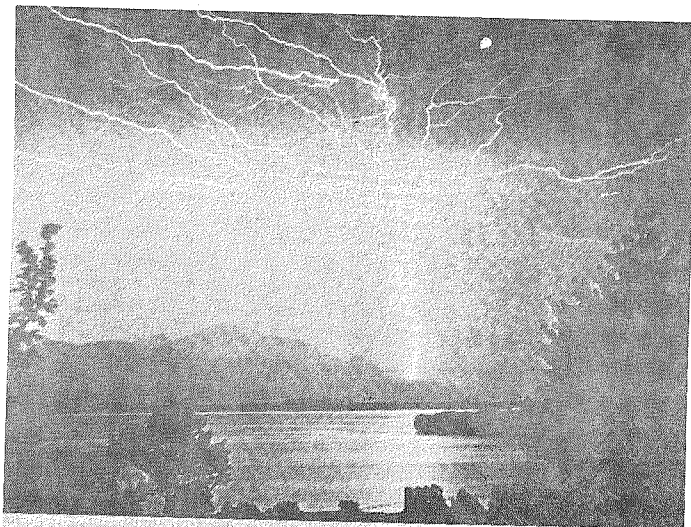
Hans Martin Andersen  
Stefan Bank  
Preben Byrialsen  
Bent Christensen  
Peter B. Christensen  
Steen L.E.E. Christensen  
Kaj Fogh  
Brian Frederiksen  
Bent Frikke  
Erik Frikke  
Kurt Gundersen  
Henning Hegelund  
Harry Jensen  
Kim Jensen  
G.Ø. Johansen

Finn Jonassen  
Chr. Kjeldsen (flyvebog nr. 1)  
Jens Klæstrup  
Linnemann Kristensen  
Poul R. Kristensen  
Christian Lomborg  
Flemming Mikkelsen  
Børge Nielsen (flyvebog nr. 1)  
Kaj Olesen  
Poul Rosenbeck  
Niels Sejstrup  
Karsten Sjørsløv  
Jens Ole Sørensen  
Finn Will Thomsen  
Finn Østergaard

Henrik vil altså meget gerne have disse flyvebøger hurtigst muligt. Hans adresse er: Henrik Kristensen, Syrénvej 31, 9310 Vodskov.

DEADLINE for næste nummer: Søndag d. 24. februar.

## LYN - og dit svævefly



Torden-udslag med lysbevælg mange forgrunden.

Svæveflyvesæsonen starter snart, og mange piloter drømmer om store højdevindinger i CB'er og den utrolige erfaring, som det er at komme ud af toppen på en sky i fantastiske omgivelser med strålende blå himmel og blændende hvide, tårnhøje skyer, varmt solskin og lejlighedsvis glimt af den grønne jord nedenunder, alt sammen i total stilhed. Der er ingen anden erfaring ganske som den, og at flyve rundt om og ind og ud af disse smukke og stadig skiftende skymasser er en af svæveflyvningens oplevelser, som man ikke må gå glip af - men kun på den rigtige dag, under de rigtige forhold og i den rigtige svæveflyer (metal).

Hvad er de rigtige forhold, hvis de findes? Hvilke er farerne ved store cumulus- og CB-skyer? Godt, der er mange, og BGA insisterer med fuld ret på, at alle store skyer behandles med den største respekt. I denne artikel vil jeg kun behandle lynene og deres årsager og erindre piloterne om de allerede velkendte farer ved lynnedslag i svæveplaner.

General Electric Co. i Amerika har oprettet en elektromagnetisk forskningsstation, hvis leder hr. J. A. Plumer er en anerkendt autoritet for så vidt angår lyn og lynnedslag i luftfartøjer. Jeg er ham tak skyldig for meget af den følgende information. Piloter som ønsker mere detaljerede oplysninger kan henvende sig til CAA, hvor specialstudier er foretaget, og til en afhandling offentliggjort på den VII OSTIV-kongres i 1958 af hr. Zielinski.

Hvad skaber lynene?

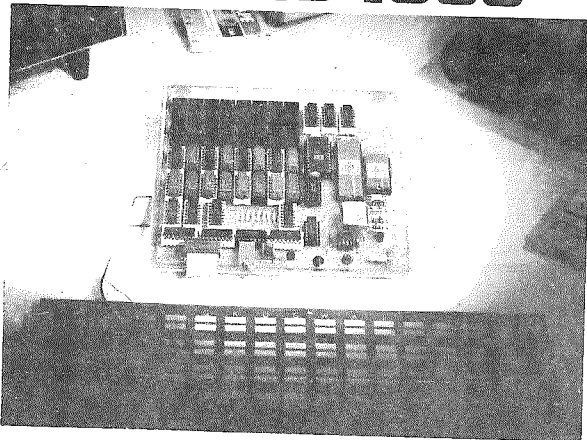
Lad os først prøve at forstå, hvorledes lynene opstår. Når der dannes store skyer af cumulustypen, er der sædvanligvis en stærkt afvigende tilstandskurve, hvor temperaturen falder hurtigt med højden. Den fugtige luft, der stiger til vejrs inde i en sky, kondenserer i små vanddråber ved dugpunktet, og hvis de bliver ved med at stige, kan de blive frosset til iskrystaller ved en temperatur under  $-40^{\circ}\text{C}$ . Nogle af disse iskrystaller vil forene sig til hagl, der er tunge nok til at falde ned gennem skyen og opsamle underafkølede vanddråber på vejen.

Ifølge gældende teori fryser disse underafkølede vanddråber til issplinter på haglene og danne ved sammenstødet en elektrisk ladning og slynges væk, medtagende en positiv elektrisk ladning.

Haglene forbliver negativt ladet og fortsætter med at falde, hvorimod de positivt ladede issplinter føres opad af luftstrømmene i skyen, der dannes således en negativ ladning ved bunden af skyen og en positiv ladning højere oppe. Dette udgør et opladet batteri, og der kan være adskillige sådanne batterier i en stor sky - det kommer an på, hvordan luftstrømmene er fordelt inde i skyen. Temperaturforskellen i skyen er mest sandsynlig fra ca.  $-50^{\circ}\text{C}$  ved basen til  $-20^{\circ}$  i den positive del højere oppe. Det er imellem disse temperaturer, at lynene sædvanligvis optræder.

Den egentlige afladning menes at foregå på følgende vis: Den opladede skycelle danner et elektrisk felt, der strækker sig et godt stykke uden for skyen, og det kan være meget stærkt i centret. Hvis det er kraftigt nok til at ionisere luften (d.v.s. skille elektronerne fra deres atomer), danner ioniseringen en leder, langs hvilken den overvejende negative ladning vil vandre i form af en lysende gnist, imod et uopladet eller modsat ladet (+) område. Denne gnist vandrer med mere end 80 km/s og danner en elektrisk ladet vej på ca. 1 m i diameter, som efter tur ioniserer luften og giver gnisten fornyet energi. Gnisten bevæger sig fremad i stød og zig-zag med en gnistlængde på ca. 50 m, idet den holder pause en brøkdel af et sekund ved hvert trin for at blive genopladet fra den oprindelige skycelle. Dette er

# TELMAC 1800



Har du et TV, en kassetiebåndoptager 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 kassetiebåndoptager.
- 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, ABSALONSGADE 24, 2 tv.  
9000 ALBORG.  
Telefon: (08) 16 70 41 mellem kl.  
17.00 og 19.00 mandag og torsdag.

det kendte zig-zag-lynglimt, der betegnes som "den trinvisse leder". Denne kan naturligvis have flere grene og danne forgrenede lyn, men der er sædvanligvis en hovedgren med en nedadgående retning, som nærmer sig jorden.

Efterhånden som denne nærmer sig jorden, tiltrækker den den modsatte (+) pol i jorden og fremkalder ionisation i hvad som helst den når først - kirketårne, høje træer, bygninger m.v. Korte modstrømme vil gå til vejrs fra disse genstande og møde "den trinvisse leder", hvorved der dannes et ioniseret spor, opad hvilken den positive ladning fra jorden strømmer og neutraliserer den negative ladning i "den trinvisse leder".

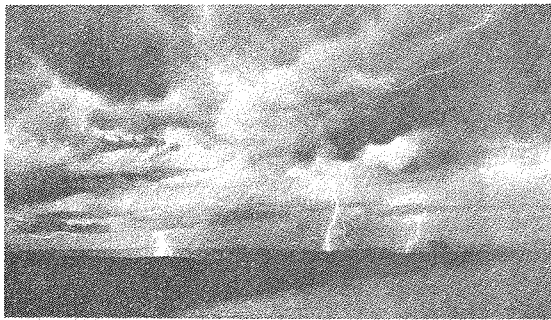
Denne positive udladning kaldes "tilbageslaget" og det er årsagen til den kraftige støj og glimtet, som vi forbinder med lyn. Tilbageslaget bevæger sig med omkring 1/3 af lysets hastighed, ca. 96.000 km/s og udvikler strømstyrker på op til 200.000 amp. med en kraftig lokal opvarmning.

Imidlertid behøver afladningen fra cellen i skyen ikke altid være imod jorden. En tilsvarende afladning og et tilbageslag kan finde sted mellem en ladet celle og en hvilken som helst modsat ladet sky, eller et andet modsat ladet område i den samme sky. Sky til sky udladninger er almindeligvis mindre kraftige og mindre støjende end dem, der går fra sky til jord, og sker oftest i store højder.

Tilbageslaget vil dø ud, når det når den oprindelige skycelle, men sporet bliver stående en brøkdel af et sekund, og den tilbageværende ladning i skyen vil strømme til jorden (idet strømmen nu er vendt igen) og danne en kontinuerlig strøm, som dog kun varer nogle få tusindedele af et sekund. Dette kan igangsætte et nyt lyn fra andre opladede dele af skyen og et nyt tilbageslag ad det samme spor. Disse gentagelser er noget mindre intense end originalen, kun på nogle få hundrede amp., men kan i alt vare op til et sekund og give et karakteristisk indtryk af et forlænget, flimrende lyn.

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

Luftfartøjer igansætter ikke lyn, men et metalluftfartøj kan tiltrække "en trinvis leder", som alligevel er ved at udløses. Den såkaldte sanktelmsild er ikke en statisk ladning i luftfartøjet, men en ionisering ved luftfartøjets yderpunkter, der fremkommer når man flyver tæt ved en stærkt opladet dulle i et kraftigt elektrisk felt. Den kan være synlig i en mørk sky som et blåligt skær omkring dig, og er et sikkert tegn på, at du er i en hasårderet situation. Måske sker der intet, men hvis det elektriske felt er meget kraftigt, kan lange gnister skyde ud fra luftfartøjet til den avancerende "trinvis leder" og en vej bliver etableret gennem luftfartøjet til det positive (+) felt, som "lederen" søger. Dette er ikke særlig alvorligt i sig selv, men når først denne vej er etableret, er det umuligt at undgå tilbageslaget af højspændt strøm, som giver sig til kende ved et knald og et kraftigt glimt. Piloten kan tro, at dette er en afladning af statisk elektricitet fra luftfartøjet, men det er i virkeligheden et rigtigt lynnedslag og kræver en meget omhyggelig undersøgelse efter flyveturen.



In tordensky i udbrud. Fotografiet optaget gennem flere minutter viser talrige lyn, der virkeligheden udløstes til forskellige tidspunkter.

Forhold, der gør et lynnedslag mere sandsynligt

Når der er tale om et metallsvæveplan, er det muligt, at der ved temperaturer omkring nul eller mindre dannes statisk elektricitet på overfladen. Dette forøger ioniseringen ved vingespidsene og lignende steder, og gør et lynnedslag mere sandsynligt.

Lynnedslag er ikke begrænsede til det indre af skyer, men vides at være sket inden for en radius af 40 km fra en stor sky. Derfor skal man ikke nærme sig en stor og aktiv sky, der ser ud til at kunne frembringe lynild, og langt mindre flyve ind i den.

Hvad sker der, hvis din flyver bliver ramt af et lynnedslag?

I modsætning til den almindelige opfattelse, så er en træ- eller glasfiberflyver meget mere farlig for piloten end en metalflyver. Med en metalhud bliver lynnedslaget spredt over hele overfladen, selv om det sædvanligvis kommer ind og forsvinder ved yderpunkterne, såsom vingespidsen, næse eller haleror. Eftersom lynnedslaget varer så kort, er det usandsynligt, at det spreder sig til hovedbjælker, kontrolkabler osv., og en eventuel skade kan godt være begrænset til små smeltede huller, hvor lynet er gået ind og ud, samt langs med den vej lynet er gået. Det elektriske spændingsfelt kan naturligvis forstyrre de elektrisk drevne instrumenter og radioen, og de skal betragtes med mistænksomhed efter et lynnedslag. Den legemlige virkning på piloten i en metalflyver af et lynnedslag er sædvanligvis minimal, da han flyver inden i ledende omgivelser, der alle stort set har samme spænding, også under lynnedslaget. Der kan forekomme et mindre chok, når det elektriske felt trænger gennem førerpladsens plexiglasdækning og giver anledning til ganske svage strømstød gennem pilotens krop, men nogen elektrisk henrettelse bliver det slet ikke. Den fare, der bliver tale om, består i, at lynet passerer gennem kontrolkabler og hængsler m.v. og smelter dem.

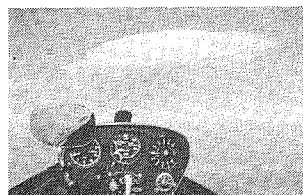
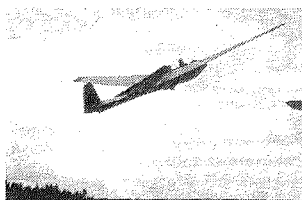
I en svæveflyver med en ikke-ledende overflade er de metaldele, der vil tiltrække lynet, uheldigvis kontrolkabler, trisser hængsler osv., og piloten er også i kontrolsystemet på grund af en metalstang. Selv med et isoleret håndtag er et lyn så uforudsigeligt, at et dødeligt chok let kan optræde. Selv om piloten undgår direkte fortræd, kan et kraftigt chok ødelægge styregrejserne. Udligningsforbindelser, som BGA forlangte for mange år siden i svævefly, der flyver i skyer, hjælper noget, men yder ingen fuldstændig beskyttelse. Den eneste virkelige beskyttelse er, ikke at flyve ind i potentielle fareområder.

Frank Irving påpeger i artikler i S&G for mere end 15 år siden, at udligningsforbindelser i træ- og glasfibersvæveplaner kan beskytte piloten mod chok på grund af forskellige spændinger i forskellige dele af svæveplanet, der kan være opstået på grund af lyn i nærheden, men at denne forholdsregel ikke kan antages at yde beskyttelse mod en direkte træffer. Lynnedslag, der er sket på svæveplaner med udligningsforbindelser, har ikke blot alvorligt beskadiget kontrolkabler og andre metaldele, men har i nogle tilfælde reduceret træstykker, f.eks. en spær bjælke, til en styrke og konsistens som balsa. Dette påpeger nødvendigheden af en meget grundig og omhyggelig undersøgelse af alle flyets dele efter ethvert aktuelt eller formodet lynnedslag. Frank påpegede også, at endskønt udligningsforbindelser utvivlsomt er en beskyttelse, kan de forhindre piloten i at mærke mindre spændingsforskelle som prikkende fornemmelser, så han ikke bliver advaret om en mulig fare.

Det er vanskeligt at definere farlige skyer, fordi så mange faktorer påvirker udbredelsen m.v. af elektriske ladninger i skyer. Ifølge hr. Plumers undersøgelser (vedr. motorflyvere) er de fleste lynnedslag sket mellem 3 og 4½ km ved temperaturer på 0° eller under 0° c, i regn eller hagl og for det meste en temmelig kraftig turbulens. Det betyder ikke, at lynnedslag ikke kan optræde under andre betingelser, men det er nok mindre sandsynligt. Hvis altså du går ind i en sky og oplever kraftigt stig til stor højde med turbulens, regn, hagl og under nul temperaturer, så er det mest sandsynligt, at du er i en kolossal elektrisk generator, som meget vel kan finde på at straffe dig for din forvovenhed. Den bedste fremgangsmåde er at komme ud i en fart, før Thor vågner op og kaster sine lyn efter dit lille fartøj.

Diamanter varer evigt, men det gør døden også, og den kan nemt lure inden i den fristende, uldent udseende masse, der giver dig sådan et opmuntrende stig.

Sailplane & Gliding + S&S.



Som du nok har bemærket, er der denne gang vedlagt en stabel girokort forsynet med kassererens adresse. Nu drejer det sig ikke om at understøtte hendes (og redaktørens) vaklende økonomi, men derimod om at gavne os alle ved at sørge for regelmæssige indbetalinger. Altså: Endnu en gang bedes alle medlemmer indtrængende om at oprette betalingsservice med deres pengeinstitut. Det letter arbejdet meget, hvis alle indbetalinger kommer rettidigt til den 1. i måneden og ikke i mange omgange senere hen. Skynd dig hen i banken/sparekassen med kortene. Tak!

Iøvrigt kan kortene også bruges til indbetaling af restancer. Selvom beløbet er faldet en del, har vi stadig konstant mellem 8.000 og 10.000 kr. stående ude. De 10.000 må så i stedet hæves på vor kassekredit, hvilket koster klubben knap 2.000 kr. på årsbasis. Det er mere end et helt års-kontingent!

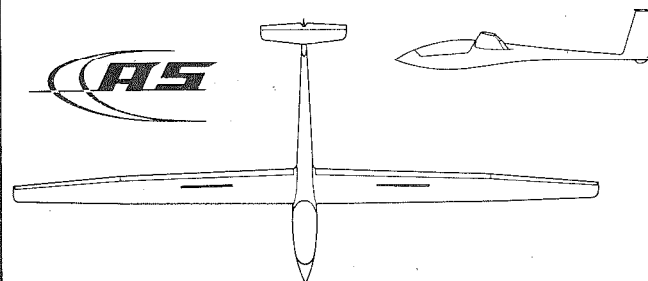
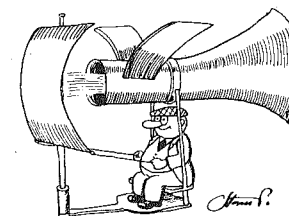
ASW 19 B ASW 19 CLUB ASW 20 ASW 20 L ASK 21 ASW 22

## Mange geniale konstruktioner af svævefly har været fremme i tidens løb

....og store forventninger har der været stillet til dem hver eneste gang.

Men ikke altid har det færdige produkt kunnet indfri de løfter der blev givet.

Konstruktionerne fra SCHLEICHER har imidlertid altid holdt hvad der er blevet lovet. I Poppenhausen ved Wasserkuppe - netop hvor svæveflyvningens vugge har stået - har mange fortræffelige svævefly set dagens lys.



Og når det virkelig gælder, og der skal ydes de bedste præstationer, er det også i dag SCHLEICHER der er førende, og hos SCHLEICHER de bedste konstruktioner ruller ud.

ASW 17, ASW 19 og ASW 20 har helt klart bevist deres fremragende egenskaber og præstationer, og de bliver stadigvæk foretrukket af toppiloter verden over.

Og nu er ASK 21 kommet til verden, og har vist sig at være i stand til at indfri alle de forventninger der er stillet til dette tosædede fly, med det brede anvendelsesområde.

Ring og få tilsendt et prospekt!

ERIK HOLTEN Solvang 23A 3450 Allerød Tlf.: 03-27 67 00/03-27 39 33

ASW 19 B ASW 19 CLUB ASW 20 ASW 20 L ASK 21 ASW 22

## Fra de "gode gamle dage"

Fra Sejstrup har vi fået nedenstående beretning om hans rekordflyvning fra Flyvestation Karup til Sandhamneren i Sverige. Flyvningen foregik i en Olympia Meise, - en type der også har kunnet ses på EK-VH, idet familien Frikke ejer en, OY - FIX. Den har ikke været flyvende i den forløbne sæson, men Gert håber at få den klar til den kommende. Sej skriver:

Nå, - med hensyn til flyenes præstationer var de gode gamle dage nu ikke slet så gode. Derimod kan de nok kaldes gode, når der tænkes på "luftens frihed". Det vil fremgå af følgende.

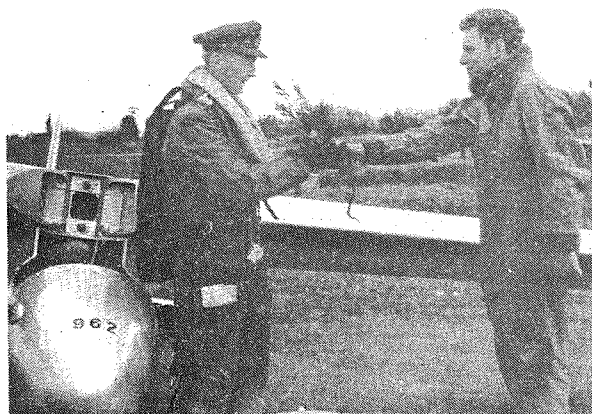
Dato: 20. maj 1956 (pinselørdag).

Fly: Olympia Meise, militært nummer 962.

Vejr: NW vind ca. 18- 20 knob, 3/8 cu, først forrevne, senere med god opbygning.

Start: Flyvestation Karup.

Opgave: Forsøg på at flyve til Bornholm i svævefly, hvilket et af de store hovedstadsblade havde udsat en præmie på 1000 kroner for. Samtidig ville både guld-C distance og en ny Danmarks-rekord være hjemme.



En noget yngre Sejstrup modtager lykønskninger iført faldskærm og redningsvest.

På den tid havde man endnu ikke afskaffet lørdagsarbejdet, så frihed måtte først skaffes. Dernæst nogle hjælpere til Meisen samt en KZ-7 med pilot. Men alt var meget nemmere i de dage, så uden større besvær befandt jeg mig "airborne" hen imod middag. Det nøjagtige tidspunkt husker jeg ikke længere. Derimod husker jeg, at termikken var elendig og skyerne kun forrevne tjavser - indtil jeg på det nærmeste bare ved at drive med vinden nåede ned i nærheden af Silkeborg, hvor både termik og skyer ændrede sig til det bedre. Begge dele fremgår med al ønskelig tydelighed af barogrammet.

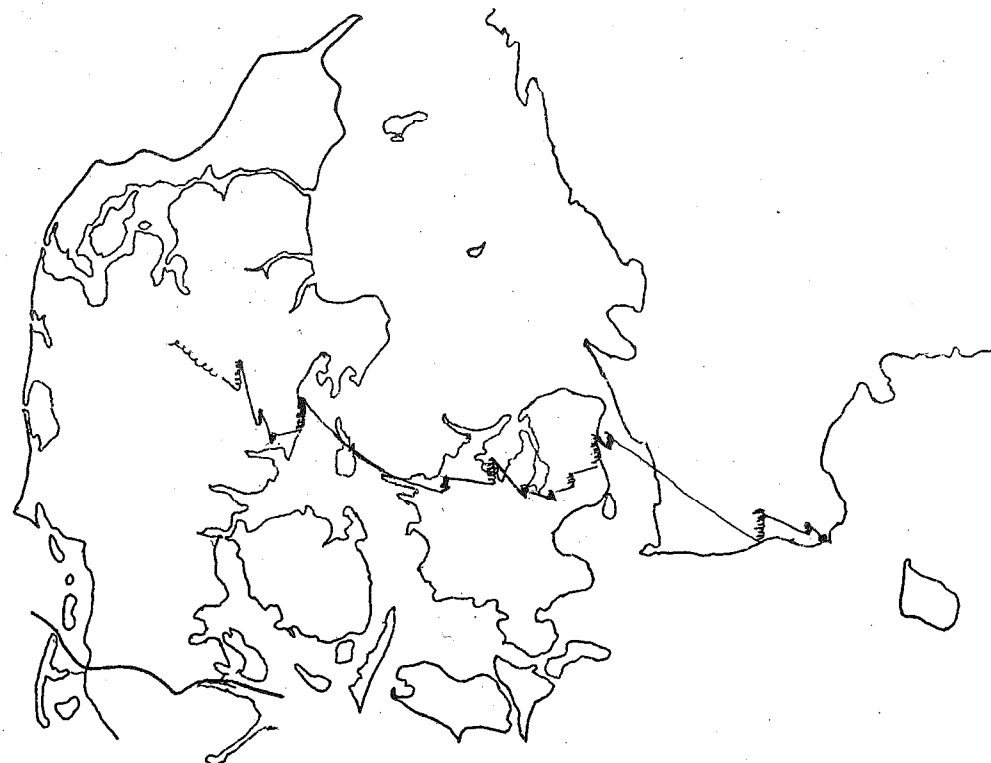
Fra Silkeborg gled jeg ned til nogle mellemstore cu nord for Horsens Fjord. De var imidlertid døende. Derfor satte jeg kursen mod en bedre looking sky i nærheden af Odder, og her var der gevinst. 2600 meter gav den. Derpå kurs SØ ud over Samsø, hvor en cu dog ikke kunne hjælpe mig højere op. Der så langt, langt ud over til Røsnæs og Kalundborg. Men der var jo ingen fidus i at lande på Samsø, så med tanke på den gode rygvind fortsatte jeg.

Meisen gled og gled. Ind over Røsnæs. Lavere og lavere. Kalundborg. Ikke en krusning i luften. Videre.

Ca. 7-8 kilometer øst for Kalundborg: "Nå, - du bliver nok nødt til at lande her." En god mark og et drej op i vinden. "Hov, - hvad var det? Stig. Forsigtigt rundt med kassen. Jo søreme, den er konstant."

Og så gik det videre. 1800 meter ved Holbæk. Derefter i en bue via nogle mindre cu til nord for København, hvor jeg steg til 2600 meter og senere lidt ude over Øresund til 3000 meter. (Sådan een drømte jeg om skulle stå på Sveriges kyst overfor Bornholm.)

Næste stop for refueling var Ystad på Sveriges sydkyst: 2200 meter. Dernæst



Den fulgte rute. Unægtelig nogle pæne glid for et fly med glidetæl 25!





år, må vi nemlig nok se i øjnene, at vi ikke kan fortsætte på det nuværende trykkested. Ganske vist plejer Poul Richard at hjælpe til med trykningen, men da han af gode grunde først kan komme, når han har klaret sit almindelige arbejde kl. 17, kan vi ikke regne med at læsse hele trykke-arbejdet over på ham.

Måske vil noget vise sig, men indtil videre må vi regne med en kraftig stigning i vore udgifter i løbet af året. Der er derfor stadig god grund til at regne med en vis udgift for klubben og mindst ligeså god grund til, at vore læsere beflitter sig på at skaffe annoncører.

Men iøvrigt tak for et godt år. Tak for mange læserindlæg og tak for både ros og kritik. Så længe, vi får mange reaktioner fra vore læsere, er det sjovt at lave bladet, og det er faktisk den allervigtigste forudsætning for, at det overhovedet er her!

Kærlig hilsen  
Svævenyt.

P.S. Svævenyts regnskabsbog vil stå til rådighed for gennemsyn ved generalforsamlingen. Nogen egentlig revision er ikke foretaget.

## Medlemsnyt

Peter Bager Christensen har meldt sig  $\frac{1}{2}$ -aktiv. Den gode Boss-man forbereder sig på at flytte til sit gods på Djursland og er bange for, at han ikke får så megen tid til svæveflyvningen som han kunne ønske.

Jes Buus og Jette Christensen har meldt sig ud af klubben. De syntes ikke, de kunne få så megen tid, som de egentlig gerne ville til flyvningen.

## Bestyrelsesmøde

Følgende bestyrelsesmedlemmer var til stede ved mødet: Niels Sejstrup, Gitte Vasegaard, Bjarne Jakobsen, Gert Frikke, Poul Richard Kristensen og Børge Nielsen.

Hovedemnet på mødet var den kommende generalforsamling, som blev beråmet til at finde sted den 23. februar 1980 kl. 13.00.

Endvidere blev det besluttet, at STANDERHEJSNINGEN i år vil blive LØRDAG den 22. marts, og vi håber, at vinterarbejdet vil blive afsluttet i god tid inden denne dato.

Hvad bestyrelsen i øvrigt fik tiden til at gå med ved det fire timer lange møde vil medlemmerne erfare ved generalforsamlingen.

Ref. Gitte



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

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

### EFTERLYSNING!

Nøglen til telefonen i klubhuset er sporløst forsvundet. Sidst kendte opholdssted: tuttekassen. Har du nogen anelse om, hvor den befinder sig, bedes du kontakte mig.

Gitte.



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



**62 19 88**  
... Deres direkte  
olieledning!

## Annonce

Så har kassereren atter

SVÆVEFLYVEHANDBOGEN

på lager til en yderst favorabel pris. Normalpris  
i forretninger kr. 155,00. Klubbens tilbudspris

kr. 130,00

inkl. moms og levering (på flyvepladsen).

Svæveflyvehåndbogen er uundværlig for enhver svæveflyver, og det anbefales alle nye elever at anskaffe et eksemplar. Men også 'gamle' svæveflyvere kan have glæde af at anskaffe en nyere udgave end den, de blev lært op efter. Der er sket ændringer, og blandt andet strækflyvningen bliver nu behandlet mere udførligt.

Der vil blive mulighed for at købe Svæveflyvehåndbogen ved generalforsamlingen. Derudover kan den altid rekvireres hos undertegnede.

Gitte



N.B.: Der er fri parkering ved klubhuset!

## VÆRKSTED?

Som omtalt i tidligere numre af Svævenyt har vi haft forhandlinger i gang med Ars Kommune vedrørende værkstedstilbygning til hangaren. Det ser nu ud til, at tingene falder på plads.

Vi finansierer i første omgang tilbygningen mod at sidde huslejfrit i hangaren i 4 år. Herefter vil vi komme til at betale en samlet leje for hangar og værksted, der ligger knap kr. 200,- pr. måned over den nuværende husleje for hangaren.

Vi har allerede fået byggetilladelsen fra Ars Kommune og mangler kun at få generalforsamlingens godkendelse for at slutte endelig aftale med kommunen og komme i gang.

Bestyrelsen er ikke i tvivl om, at forslaget vil blive vedtaget på generalforsamlingen, da alle ganske givet kan se, hvor vigtig anskaffelsen af et værksted er for den fortsatte vedligeholdelse af vor flypark (og for en effektivisering af det på nuværende tidspunkt temmelig sløvt fremadskridende vinterarbejde).

Bestyrelsen opfordrer derfor alle til, inden generalforsamlingen at overveje, på hvilke områder han/hun kan gøre sig mest nyttig i forbindelse med indkøb af materialer til og bygning af værkstedet.

Det er tanken, at arbejdet skal sættes i gang straks efter generalforsamlingen, idet vi allerede på nuværende tidspunkt kan begynde svejsningen af den bærende konstruktion.

Hvis du brænder af gode ideer og arbejdslyst og ikke kan vente til generalforsamlingen, er du velkommen til at kontakte bestyrelsens byggeudvalg, som består af Gert Frikke og Børge Nielsen.

**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**

## SMÅNYT.

Frank har nu afsluttet flyvevåbnets grundlæggende træning på flyvestation Avnø. Han blev i al beskedenhed den bedste på holdet! Vejen til U.S.A. og F 16 skulle dermed ståben for ham. Men Frank har alligevel valgt at søge ind hos Hærens Flyvetropper, hvor han formentlig vil komme til at flyve Hughes helikoptere eller T 17 (Saab MFI 17).

Indtil nu har han fløjet 19 timer på T 17 og er gået solo. Den 2/1 tog han til Vandel på kursus, og han skal dernæst til Oksbøl på officerssskole.

O.B. Hansen flytter til Aarhus. Han skal i det næste 1½ år undervise i mikro-computer-brug på Teknologisk Institut. Han regner med indtil videre at beholde sin gamle adresse i Ålborg. Og han har iøvrigt fået telefon: 08 167041.

Flemming Mikkelsen kan nu med lidt held træffes på Ålborg Universitets Center på telefon 08 159111, lokal nr. 116 i dagtimerne.

Henning Hegelund har fået ny adresse:

Aggersundvej 103  
9600 Års.

Og det er såmænd hos vor gamle ven, Holger.

Vinterarbejdet skrider så småt fremad. I Ålborg er man færdige med PIK 20, Astir og LS-1. Sidstnævnte har fået forkanterne af vingerne slebet helt ned og fået repareret de mange smårevner i gel-coaten. Vingerne er derefter atter malet.

Da gruppen åbenbart savnede noget at rive i, har man også i Ålborg taget den ene Ka-8'er under behandling.

I værkstedet i hangaren skulle Ka-7'eren på nuværende tidspunkt være færdig. Den har fået repareret talrige smårevner og -skader på vinger og krop.

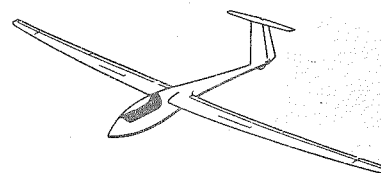
Linnemann har puslet med snedige tanker omkring spillet. Det skal som bekendt have indbygget den ny Buick-motor med dyna-flow gearkasse. Da det er temmelig besværligt at at pille motoren ud af spillet som det er nu, har spillet nu fremstillet en ramme, hvorpå motoren monteres. Til denne ramme laves der på selve spillet nogle skinner, hvori motoren kan køres på plads. Næste gang, man får brug for at tage motoren ud, kan man så blot løsne rammen og køre hele herligheden ud via skinnerne. Keine Hexerei - nur Behändigkeit!

Iøvrigt har Poul Richard kigget dynamoen efter, startmotoren har fået ny lejer og kul, motoren skal have nyt ledningsnet, der samles i ét stik for at

## SMÅNYT.

lette afmontering, tromlernes nav skal laves om, en ny kardanaksel skal fremstilles, betjeningshåndtaget til gearene skal laves om og endelig fornyes termostat, oliefilter tændrør etc. som ved et almindeligt hovedeftersyn. Jo, - de har nok at se til på spilholdet.

Fra Erik Holten har vi modtaget nyt om udvidelser i Schleichers program. Den vellykkede AS-W 19 får en "lillebror" i form af AS-W 19 Club. Som navnet siger, er den tænkt en anvendelse i klubklassen. Den har derfor fast understel og mangler ballast-systemet. Hjulet



er ikke affjedret, men er iøvrigt udført på samme måde som på standard-udgaven, og det er da også muligt ret let at ændre ophænget til indtrækkeligt hjul.

Luftbremserne er blevet forbedrede for at gøre landingen endnu nemmere, men ellers er alle data som hos den almindelige 19'er. Glidetallet med det faste hjul er dog naturligvis lidt lavere. Det opgives til 36.

Men Schleicher har også store tanker i hovedet. Jungletrommerne fortæller, at næste fly i rækken, efter den ny 17-meters AS-W 20 L, skal være en AS-W 22 med 24 meters spændvidde og et glidetall på "ikke under 55"! Prisen skulle komme til at ligge omkring 100.000 DM (300.000 kroner), så det bliver ikke allemandseje. Men det påstås, at Hans Werner Grosse, som ikke er en hr. hvemsomhelst, skal have det første eksemplar, så han kan få forbedret sin fri distance rekord på 1461 kilometer.

Samme Grosse har forøvrigt føjet endnu en verdensrekord til de mange, han allerede har. Sammen med Hans Heinrich Kohlmeier har gennemført en 1110 km trekant på den to-sædede SB-10. Det foregik selvfølgelig i Australien, og turen varede knap 9 timer. SB-10'eren blev fløjet med 26 meter spændvidde (største spændvidde er 29 meter).

Flyvningen blev fulgt af det tyske fjernsyn. Udsendelsen skulle blive gend sendt på kanal 1 i marts, så de, der har mulighed for at se tysk fjernsyn bør være opmærksomme til den tid.

I det amerikanske blad Soaring ser vi, at selv Superman af og til må lande ude. For ikke engang denne super-helt (personificeret i skuespilleren Christopher Reeve) kan klare sig, når termikken ikke er der. Han har netop fået sit sølv-C, og mellem optagelserne til den ny film Superman II i England, får han tid til at lufte sin ny AS-W 19.

Det er da beroligende at høre, at det ikke kun er os andre, der af og til kan være en uheldig helt!

SMANYT fortsat.

I år var der fra vores klub 5 medlemmer oppe til teorieksamen til S. De bestod alle. De fem var: Anders M. Andersen, Bent Jensen, Steen Lee Christensen, Kurt Lundegård Gundersen og Poul Erik Thomsen. Vi ønsker tillykke!

Inden generalforsamlingen ville det måske være en god idé at finde Svævefly nr. 1, 1979 frem og gen-læse Bill Sculls artikel om de forskellige 2-sædede glas-fly. Det er een af englands mest erfarne piloter og instruktører, der her gør sig nogle tanker vedrørende flyenes forskellige kvaliteter. Nok værd at have i tankerne inden generalforsamlingens sandsynligvis livlige diskussion om emnet.

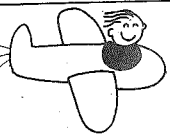
Som nok bekendt har Danmark netop modtaget første eksemplar af flyvevåbnets ny, afsindigt dyre legetøj, - F 16 jageren. Da det jo ikke er nok at have piloter til at flyve dem, må man også uddanne folk til at reparere og vedligeholde flyene, og i den hensigt er jo netop Hans Erik Andersen fra vor klub på et flerårigt ophold i U.S.A. Vi har atter fået brev fra Hans (kendt på jorden som "Kong Hans"), hvori han fortæller lidt om, hvad man foretager sig derovre.

På Nellis Airforce Base i Nevada holder man verdens måske mest realistiske kampøvelser. Angiveligt for at give piloterne så gode muligheder for at lære rigtige krigsforhold at kende som muligt. I krig går der fly og menneskeliv til, - og det gør der også under Red Flag øvelserne.

I 1979 mistedes 16 fly og 18 piloter bare ved Nellis basen, men det betragtes af flyvevåbnet som en acceptabel udgift under træningen. For, som man siger: Hvis piloterne ikke fik denne træning, hvem kan da sige, om de ville have overlevet deres første kamppission? Men hvad nu, hvis man tog og lod være med at lave krig? Nå, - verden af idag viser med al ønskelig tydelighed, at det har "man" ikke til hensigt. Det skulle være en uundgåelig følge af vor såkaldte "udvikling", men måske kan vi om få år iagttage denne "udviklings" slutresultat i et radioaktivt og påfaldende under-udviklet Europa?

Hans beder os hilse alle vennerne.

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

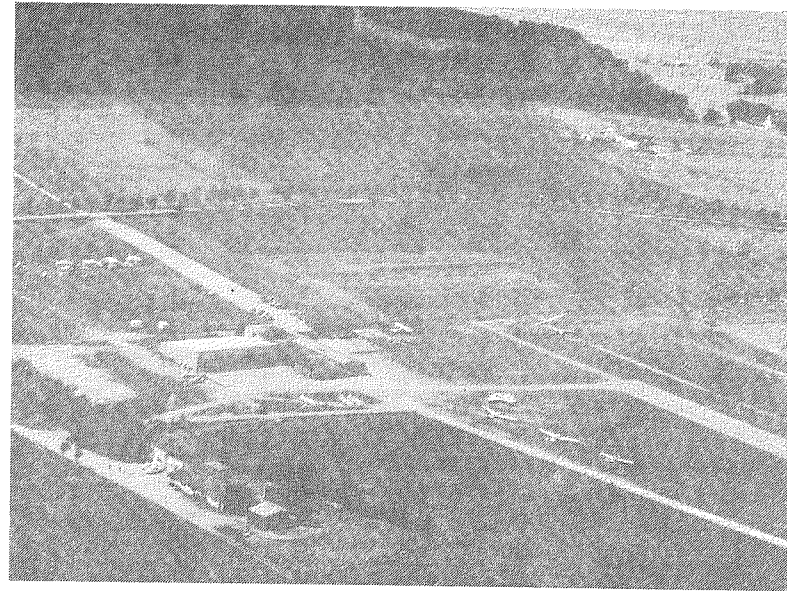


• så vi siger velkommen i

**Brugsen** Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked  
Dekkeseafdelling  
Cafeteria »Spisekrogen«

## Brilon.



Da redaktøren formentlig skal bruge en del af sin sommerferie på at tage kørekort til barnevogn, bliver der ikke tid til at arrangere Tysklandstur i år. Men det forhindrer jo ikke andre i at tage af sted. Såfremt nogen, også i år, skulle gå med planer om at tage udenlands, er det ikke for tidligt at begynde at tænke på planlægningen, tidspunkter osv. Alle, der tidligere har været på besøg i Brilon, vil selvfølgelig stå til rådighed med oplysninger, og bliver der brug for at få breve oversat til tysk, vil kassøsen sikkert være til at tale med. Vor kontaktperson i Brilon er

Wolfgang Wiedenroth  
Im Schwarzem Bruch 87  
5778 Meschede  
Tyskland.

FV.

**MODERNE MÅLETEKNIK**  
FOR NØJAGTIG  
BRILLE-TILPASNING



**Scheel Poulsen**  
BRØDREGADE 20  
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

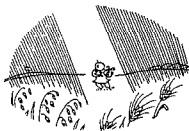
## KUN FOR SPØG....



Jeg kan som regel, hvad jeg vil.  
Men det er ikke altid, jeg vil,  
hvad jeg kan!

Hørt på Hornum Kro:

Tjener, - er her musik?  
Nej, hr. flyvechef.  
Godt, - så gi' mig et horn til kaffen!



### VEJR-IDEAL

Idé til meteorologerne

Hvad vi særlig  
har brug for i Norden  
er et vejrlig  
på sommerens vej,  
som er regn, når det falder  
på jorden,  
og er sol, når det falder  
på mig.

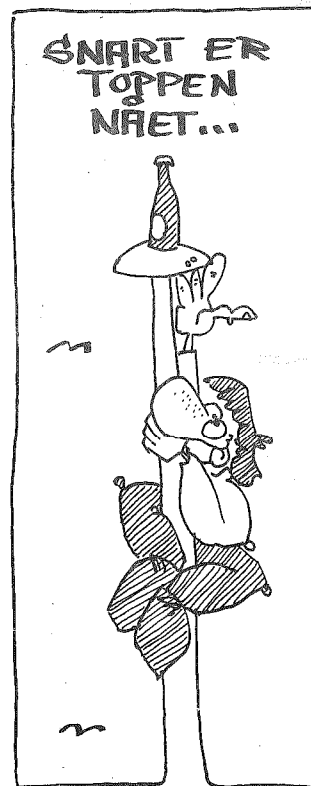
Piet Hein

Har du læst "De tre Musketerer", Karsten?  
Nej, - kun den ene.



## svævenyt<sup>s</sup> venner

støt dem - de støtter os!



CERES  
ÅRS

-ønsker  
opfyldes i AARS  
BANK

for fremtiden

expert



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

Det ligger i luften...

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

Priser i alle luftlag.

### Aars Hotel

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

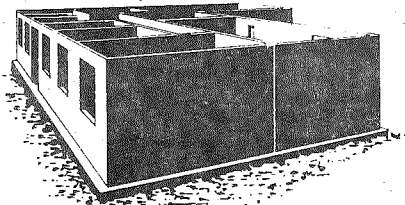
Jette og Poul Thomsen.

Års Hotel 08 621600

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



## Gandrup Elementfabrik



### Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

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

Skivervej 7  
9362 Gandrup  
Telefon 08-25 90 66

**GANDRUP ELEMENTFABRIK** a/s

### 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.