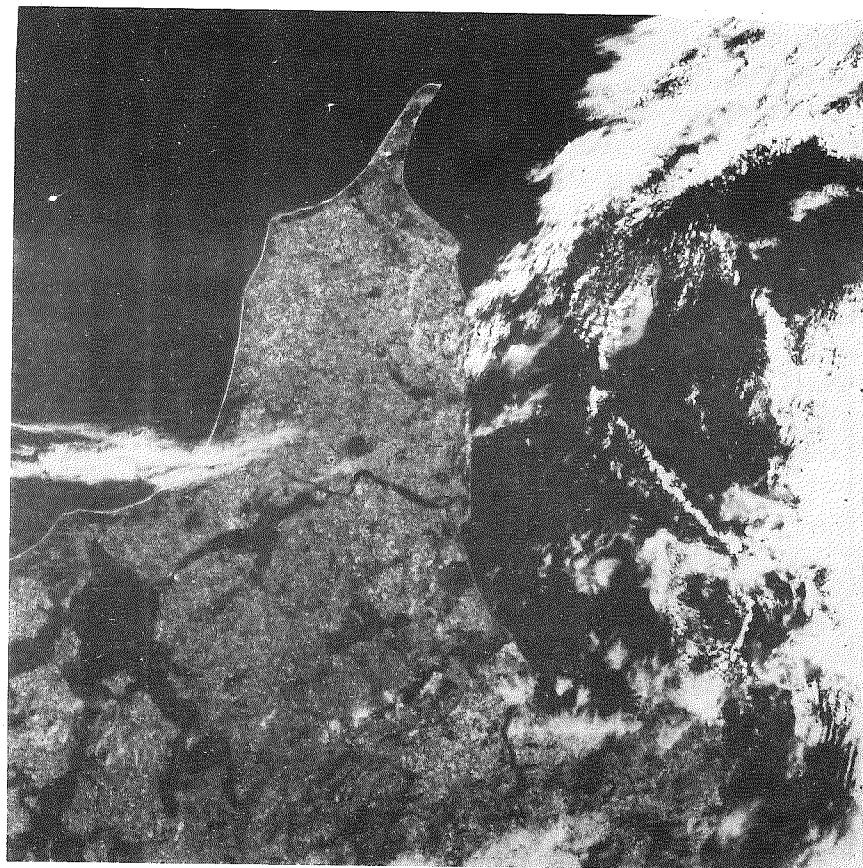


X

SWAEWYTT



Nr. 3
Marts 1980
19. årgang

Bestyrelsesmøde

Følgende bestyrelsesmedlemmer var til stede: Niels Sejstrup, Borge, Gert, Poul Richard, Bjarne og undertegnede.

Ved mødet blev forslaget til nye love gennemarbejdet og modificeret på enkelte punkter.

Derefter blev generalforsamlingens punkter gennemgået, herunder fordeling af klubbens pokaler. Fordelingen fremgår af referatet fra generalforsamlingen.

Endelig blev tilskudsordningen til de af klubbens medlemmer, der deltag i HI- og FI-kurser på Arnborg diskuteret. Da der har været tvivl om, hvilke udgifter, der dækkes af klubben, blev det besluttet, at klubben fremover dækker selve kursusgebyret samt yder kørselstilskud på kr. 100,00, medens øvrige udgifter afholdes af kursusdeltageren.

Gitte

Forsidebilledet:

En dag, redaktøren fik lidt ekstra højde på, knipsede han dette billede! Onde tunger påstår ganske vist, at det er taget fra satellitten Landsat 2, men det er selvfølgelig bare af misundelse.

Fakta er: Billedet er taget d. 4. september 1972 kl. 09.58.10 fra godt 300 kilometers højde. Billedets centrum ligger på 57° 9 min. nordlig bredde, 10° 19 min. østlig længde. Solen stod 37 grader over horisonten og billedet er taget i det sub-infrarøde område på MSS-bånd 5. Det er hentet ned via en jordstation i Alaska.

På det originale foto kan f.eks. Tirstrup og Alborg lufthavne tydeligt ses, ligesom også havnemøllerne i Frederikshavn, Skagen og Hirtshals ses. Og med lup er det endog muligt at finde EK-VH! Da billedets opløsning højst kan synliggøre genstande på 50 x 50 meter, kan vi desværre ikke se hangaren, men det firkantede stykke skov, der ligger vest for klubhuset mellem hovedbanen og skovvejen, kan let identificeres.

En del af detaljerne forsvinder desværre ved trykning og omsætning til raster, men måske kan Tirstrup anes også på forsidebilledet.

Kopier af billedet kan bestilles hos redaktøren. Det måler ca. 20 x 20 cm og er mægtig dekorativt i en skifteramme.

GENERALFORSAMLING

Den ordinære generalforsamling 1980 fandt sted i klubhuset den 23/2.

Første punkt på dagsordenen var valg af dirigent. Flemming Vasegaard blev valgt.

Formandens beretning.

Formanden kunne se tilbage på ikke blot en afsluttet sæson, men også et afsluttet årti, der har bragt mange ændringer til vor klub. Blandt andet nævnte han: Udflytningen til EK-VH, bygning af hangar og klubhus, anskaffelse af 4 ny fly, 3 transportvogne og meget andet udstyr, samt ikke

mindst en forøgelse af medlemstallet som efter først i -70'erne at have været nede på 27 nu ligger omkring de 60. Om de næste 10 år vil bringe lige så store fremskridt, er nok tvivlsomt.

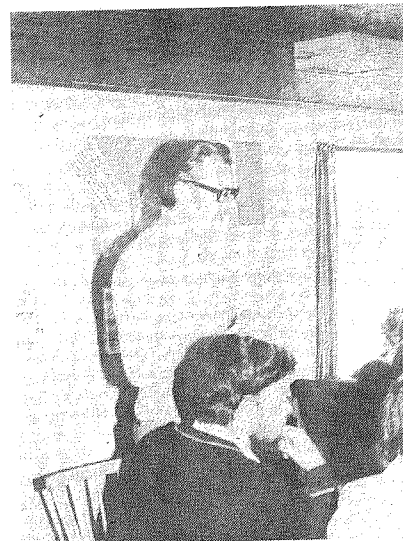
Medlemstallet er nu stagnerende, vi er nu 58 aktive mod 62 i 1978. Tilgangen har været på 12 og 14 har meldt sig ud. Altså stadig et temmelig stort gennentæk. 2 er meldt halvaktive og 2 passive.

Af nedenstående opstilling ses, at erfaringsniveauet har været en smule stigende, men 11 elever ikke solo ved en sæsons afslutning synes for højt. Har eleverne være for sløve,

eller har instruktørerne? Iøvrigt efterlystes som sædvanlig det næste guld-C.

Status år	79	78	77	76	75
Ikke solo	11	17	7	6	10
Solo ej S	5	8	4	4	8
S-certifikat	43	40	41	39	31
Sølv-C	26	25	27	20	12
Guld-C	1	1	1	1	1
FI	7	5	5	4	3
HI	4	6	8	6	8
Omskolinger	20 samt 4 passagertilladelser.				

Formanden nævnte iøvrigt, at vi havde haft vel mange små-uheld med vort spil. Der må gøres en indsats for at forhindre dette. Endelig nævnte han, at vi måske skal tage vor forbindelse med flyveklubben i Brilon op til ny overvejelse.



Hvad flyvningen angik, kunne man jo ikke netop se tilbage på en rekord-sæson, men aktiviteten har trods vejret været god. Og heldigvis er vor økonomi ikke afhængig af fløjne timer og starter. Se herunder:

	79	78	77
Flyvedage	80	107	95
Starter/timer	2793/1008	3196/1082	2690/898
Stræk/km	31/1438	80/8354	48/4694
Solo'er	5	7	5
Udstedte S	6	5	4
Ny C-diplomer	4	5	4
Ny sølv-C	1	1	4

Flyvevåbnets Soldaterforenings pokal vandtes i år af FSN Skrydstrup. Fra vores klub indsendtes ikke ét eneste resultat, hvorfor det kan konstateres, at deltagelse er afhængig af en konkurrenceleder, der med fast hånd kan styre papirarbejdet.

Følgende klubmedlemmer har deltaget i diverse konkurrencer:

Nordjysk mesterskab: Glasklassen: Nr. 3 F.W. Thomsen
 Nr. 4 Gitte Vasegaard
 Nr. 5 Flemming Vasegaard

Klubklassen: Nr. 1 Karsten Sjørsløv
 Nr. 2 Birgit A. Eriksen

Danmarks mesterskab: 15 m klassen Nr. 2 Niels Sejstrup

Klubbens pokaler blev af bestyrelsen fordelt således:

Distancepokalen: Flemming Vasegaard for 180 km.
 Varighedsfadet: Per Madsen 13 timer 30 min.
 Hastighedspokalen: Niels Sejstrup for 106 km trekant med 85 km/t.
 Santos Dumont-pokalen: Per Eriksen.
 Peter Bo^s mindebøger: Anders M. Andersen.



Sikkerhedsmæssigt har vi været forskånet for større uheld i sæsonen 79, men et par mindre uheld med K-8 og K-7 skyldtes sløsethed/uopmærksomhed og burde derfor være undgået. Også småskader sket i hangar eller ved ind/udtagning af transportvogne bør undgås.

Hvad angår materiellet var der ikke stort at nævne, bortset fra det glædelige i, at KZ-7'eren i år har givet et lille overskud. Det er dog ikke nok, hvis det i fremtiden også skal kunne dække f.eks. et hovedeftersyn.

Om vinterarbejdet på fly og spil nævntes det sædvanlige, - især dog det store arbejde, der er under udførelse på spillet.

Vor egen kursusvirksomhed i 1979 har givet 9 medlemmer S-teorien. Mere opsigtsvækkende var det imidlertid, at VHF-kurset under Bennys ledelse var en stor succes, idet alle - hvilket er temmelig uhørt - bestod i første omgang.

Fremtiden

Trods stigende priser på snart sagt alt, troede formanden alligevel på en fortsat udvikling i klubben, - måske dog i et lidt langsommere tempo. Men som det fremgik af antallet af udmeldelser, kan vi ikke slække på uddannelsen af ny piloter, hvis vi ønsker at opretholde et medlemstal på ca. 60.

Vi vil stadig arbejde for NOM, men den største opgave i det kommende år bliver opførelsen af vores ny værksted. Her det nødvendigt, at alle hjælper med. Også spørgsmålet om køb af 2-sædet glas-fly trænger sig på.

Til slut takkede formanden alle, der i årets løb har gjort en indsats for klubben og ønskede, at sæsonen 1980 ville give os lidt af det, der må være tilgode af flyvning fra -79!

Forsamlingen tog denne beretning til efterretning uden kommentarer.

Gennemgang af regnskab og budget.

Kassereren gennemgik regnskaberne for det forløbne år. Disse og det for 1980 opstillede budget godkendtes uden kommentarer.

Fastsættelse af kontingent m.v.

Bestyrelsens forslag om uændrede takster blev vedtaget. Desuden vedtoges det, at kontingentrestancer for eftertiden vil blive pålagt en rente på 2 % pr. måned. (Mere herom senere.) 31 stemte for, 1 imod.

Behandling af skriftlige forslag.

Kun bestyrelsen havde forslag. Efter en kort debat med få ændringer til følge blev det af bestyrelsen ny-udarbejdede vedtægtssæt vedtaget med 30 stemmer for, 0 imod og 3 blanke. Da disse stemmer udgjorde et kvalificeret flertal efter klubbens vedtægter, blev de foreslåede ændringer vedtaget. Optryk af de ny vedtægter vil blive sendt til medlemmerne.

Herefter drøftedes bestyrelsens tanker om hangar-tilbygningen. Der var stor enighed for, at vi skal påbegynde værkstedsbyggeriet, idet 31 stemte for bestyrelsens forslag, 0 imod og 2 stemte ikke.

Diskussionen om anskaffelse af nyt fly mundede ud i en principbeslutning om, at klubbens næste fly skal være et tosædet glasfly, men af hensyn til finansieringen (mange renter) skal vi vente lidt endnu.

Valg af bestyrelse.

Samtlige bestyrelsens forslag blev vedtaget med akklamation, - der blev ikke opstillet modkandidater. Heraf følger: Formand: Niels Sejstrup (genvalg), kasserer: Gitte Vasegaard (genvalg), 1. bestyrelsesmedlem: Bjarne Jakobsen (genvalg), 1 revisor: Mie Frikke (genvalg), 2. bestyrelsesmedlem: Børge Nielsen (nyvalg), 1. suppleant: Karsten Sjørslev (nyvalg), 2. suppleant: Tage Havsager (nyvalg).

Under eventuelt.

Forelæggelse af tuttens regnskab. Der kunne præsteres et overskud på ca. 8000 kr. Heraf er der investeret for ca. 2500 kr, resten er varelager og kontant beholdning. Den gamle tuttebestyrelse, Flemming Mikkelsen og Bent Erik Thomsen takkede af, og som ny tutte-chef er udpeget Henrik Kristensen.

Det blev iøvrigt nævnt, at slæbepilotturnus'en ikke altid havde kørt lige godt i 1979. I 1980 får vi uddannet i hvert fald endnu en slæbepilot, hvilket nok skal hjælpe en del.

Sommerlejrene blev fastlagt til følgende tidspunkter:

- 1: Uge 23. 2/6 - 8/6
- 2: Uge 28+29 7/7- 20/7
- 3: Uge 32. 4/8 - 10/8.

Endelig blev det vedtaget, at bestyrelsen skulle optage kontakt med faldskærmsspringerne angående deres mange, planlagte aktiviteter på EK-VH i 1980.

Og efter en problemløs og ret kørtvarig generalforsamling kunne formanden takke forsamlingen for dette.

Dagen sluttedes med håndmadder og drikkeelse.

Deadline næste nummer: 22. marts.

EFTERLYSNING!

Det er beklageligt at måtte indrømme det, men redaktørens hukommelse er ikke, hvad den burde være.

Svævenyt stod igen i år for bestillingen af den tyske svæveflyvekalender, og 4 medlemmer bestilte den. Men desværre er sedlen, hvor disse fires navne stod på, blevet ganske borte og væk. Og han kan kun huske, hvem de 3 var. De har osse alle betalt kalenderen. Men hvem var den sidste? Vi må ydmygest bede dig om at træde frem, så vi kan få fornøjelsen af at sende dig en regning og et girokort! Du kan jo have den bedste samvittighed, idet du endnu ingen regning har fået.

FV.

VHF-kursus.


For sidste gang mindes de piloter, der ikke har VHF-bevis, om, at det er NU, det skal ske, hvis man vil have dette bevis i år. Når man tænker på, at vi stadig har mange medlemmer uden VHF-bevis, er det faktisk fantastisk, at ikke én eneste har meldt sig efter Bennys opfordring i sidste nummer. Det har derimod 10 Borup-folk! Vil du med, skal det altså ske snarest.

Iøvrigt må man regne med, at det sikkert i løbet af få år bliver påbudt med radio i alle fly, og så skal man selvfølgelig kunne bruge den korrekt. Man kan altså imødesee: 0 VHF-bevis = 0 flyvning! Desuden bliver benzin til transporten til undervisningslokalerne på flyvestationen garanteret heller ikke billigere med tiden.

Det var meningen, at undervisningen skulle være begyndt allerede, så ring flux til Benny på 08 269104 (privat) eller 08 132300 lok. 375 (arb.).

DET ER FORBUDT AT BRUGE RADIOEN UDEN VHF-BEVIS!!!

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
Delikatessafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

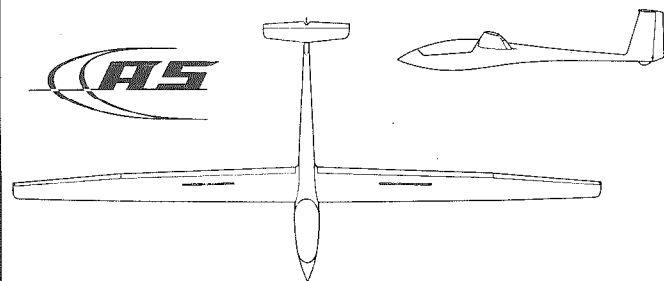
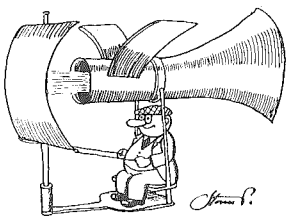
ASW 19 B ASW 19 CLUB ASW 20 ASW 20 L ASK 21 ASW 22

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.

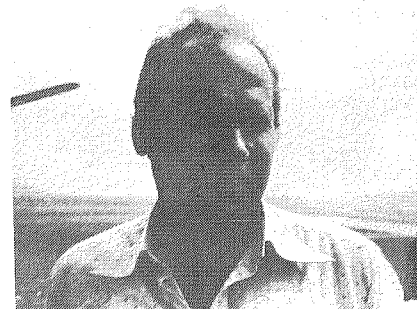
Ring og få tilsendt et prospekt!

ERIK HOLTEN Solvang 23A 3450 Allerød Tlf.: 03-276700/03-273933

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

Brev fra Sigggi

Vi har fået brev fra Sigggi Gross i Essen. Vi havde bedt ham fortælle lidt om sine erfaringer med bølgeflyvning i Sydfrankrig. Måske er der en dag nogle friske medlemmer, der vil med på en vinterekspedition til et bølgeflyvningsområde, så derfor har vi fået Sigggi til at fortælle lidt om muligheder, priser o.s.v. i Issoire. Han har de sidste 6-7 år hver vinter tilbragt 14 dage på denne flyveplads, der ligger 30 kilometer syd for den

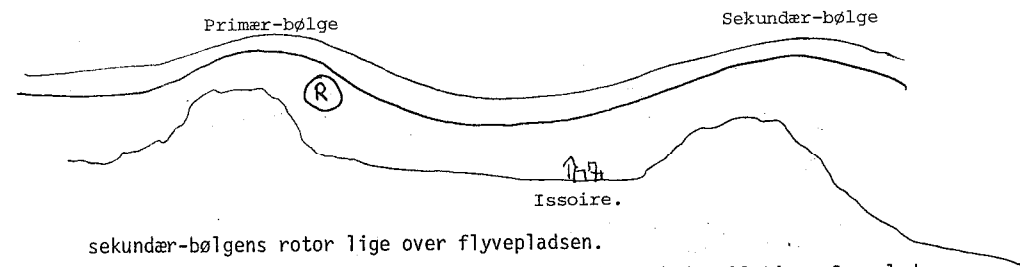


store by Clermont Ferrand i udkanten af Frankrigs Massiv Central - bjerge. Flyvepladsen ligger i 2000 meters højde på en slette mellem 2 bjergrygge. Man tager gerne mod gæster fra Danmark. Et gæstemedlemsskab koster pr. år 70 Fr. (ca. 93 kroner). Der slæbes primært med Rallye fly, og minuttaksten er for tiden 4 Fr. (ca. 5,20 kr.).

Til overnatning råder klubben over en bygning med værelser med 4-5 senge. De koster 10 Fr. pr overnatning. Vaskerum

o.s.v. findes ved siden af. Om sommeren kan der camperes på pladsen og indkøb gøres i Issoire. Mad kan fåes på en nærliggende kro for ca 30 kroner incl. vin (aftensmad).

Så meget om priser. Vi har af Sigggi fået en kontaktadresse i Issoire, så yderligere oplysninger kan skaffes. På nedenstående skitse ses Issoires beliggenhed i forhold til bjergene. De viste bølger optræder her ved nordvesten-vind, men det er også muligt at finde bølger ved vind fra nordøst. Ofte står



sekundær-bølgens rotor lige over flyvepladsen.

I de foregående år har Sigggi hver gang fløjet omkring 30 timer fra pladsen, bl.a. fordi der tæt ved pladsen er mulighed for "hang"-flyvning langs bjergryggen. Den kan anflyves fra 4 sider. Men netop i år blev det ikke til megen flyvning, fordi pladsen den største del af tiden var dækket af sne. En flyvning måtte Sigggi afbryde netop som han var ved at få kontakt med bølgen, fordi et tæt skydække var ved at danne sig under ham.

Siggi slutter med varmt at anbefale et besøg i Issoire. "Einmal Issoire, - immer Issoire", som han siger. Desuden truer han endnu engang med at besøge os til sommer med en Motorfalke. Det håber vi sker.

Men mon der er nogen, der har mod på en bølgeekspedition til Sydfrankrig til januar næste år? Der er langt at køre med en flyver på nakken, men der er næsten ligeså langt til de kendte steder i Østrig, Schweiz og Norditalien. Og ganske vist er der også muligheder i Sverige, men næppe så gode. Ved Issoire går bølgen normalt til 6-7000 meter, når vejret er der, og i så tilfælde skulle guldhøjden jo være hjemme. Og på de bedste dage kan også diamanthøjder nåes.

Kom frem af busken, hvis I vil med!

*

FV.

Matik INDUSTRI

8280 TRIGE - AARHUS

DREJEARBEJDE
REVOLVERDREJNING
AUTOMATDREJNING
MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

*



pik 20 carbon fibre

Kassøsen sidste efterår. Har du set hende nu?

12

TOP 10

Vi kan her med nogen forsinkelse bringe varigheds Top-10'en for 1979. Tallene omfatter den samlede varighed af piloternes 3 længste ture fløjet udenfor konkurrence.

1. Per Madsen	13 t 30 min.
2. Niels Sejstrup	12 t 55 min.
3. Per Eriksen	12 t 30 min.
4. Bent Kirkegård	10 t 10 min.
5. Flemming Vasegård	9 t 50 min.
6. Birgit A. Eriksen	9 t 15 min.
Bent Erik Thomsen	9 t 15 min.
8. Kaner	8 t 55 min.
9. Jens H. Jensen	8 t 10 min.
10. Gitte Vasegård	7 t 25 min.

*



**VODSKOV NY
AUTOVERKSTED**
Røllikevej 13 - Vodskov
Telefon (06) 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



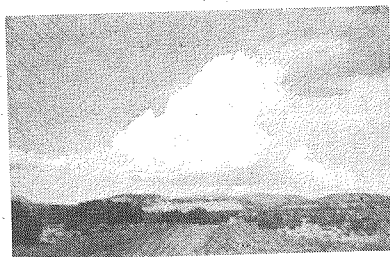
62 19 88
... Deres direkte
olieledning!

Ib Friis Mikkelsen er som tidligere meddelt nu flyttet til Tyskland. Hans ny adresse er: Herman Lönn Strasse 29
2903 Bad Zwischenahn
D - Tyskland.
Han modtager ganske givet gerne masser af breve fra kammeraterne!

13

Der er TERMIK!

Sådan lyder udbruddet ofte, når en flyvedags første cumuluskyer begynder at vise sig over flyvepladsen. Og termik er jo sådan et dejligt, lille trylleord, som vi allesammen mener, vi udmærket ved, hvad betyder. At det betyder opvind og mulighed for lange flyvninger, er selvkklart, men hvor store energier, der egentlig er tale om, er det knap så nemt at danne sig et skøn over. Dog, - lad os prøve at regne lidt på et tænkt eksempel. Du vil garanteret blive overrasket!



Der er termik!

En m^3 atmosfærisk luft vejer ved 15 grader ca. 1,3 kg. Ved en opvarmning på 1 grad bliver den 5 gram lettere. Tænker vi os nu en solbeskinnet plet på 200 meter i diameter, og bliver luften indtil 20 meters højde varmet 2 grader op, så bliver det samlede vægttab hele 6280 kg!

Bliver denne luftmængde nu så let, at trykdifferensen tvinger den til at stige, stiger den ikke blot selv op, men den "suger" også mere luft til. Den lille termikboble bliver til en termik-søjle, der med tilstrækkelig tilførsel af solenergi når fra jorden op til skyerne. Og vi ved jo af erfaring, at sådanne termik-søjler ofte har en levetid på 15-30 minutter.

Forudsætter vi nu, at termiksøjlen rækker til en cumulus' underside i 2000 meters højde, så er der i denne søjle med diameter 200 meter ialt 81640 ton luft i bevægelse!!!

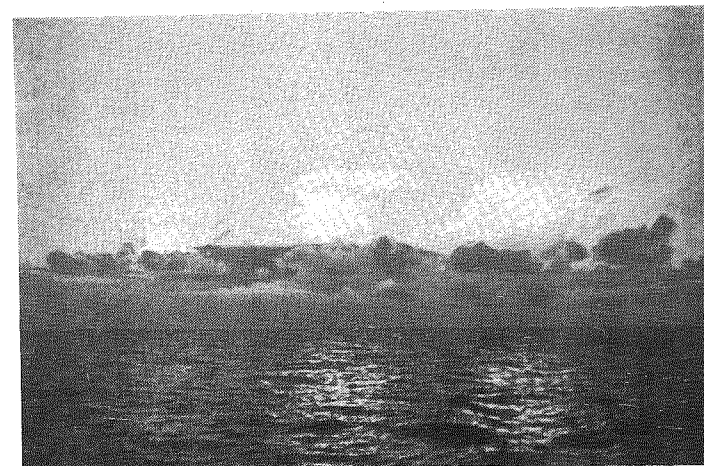
Hvis den gennemsnitlige stighastighed er 2,5 m/s, nåes bunden af skyen efter godt 13 minutter. Eller sagt på en anden måde: Så længe termiksøjlen med et tværmål på 200 meter og et stig på $2\frac{1}{2}$ m/s lever, så løftes hvert 13. minut 81640 ton luft til skyerne!

Og så går det endda først rigtig løs inde i skyen. Den varme, der frigøres ved kondensationen, forøger nu temperaturforskellen mellem den omgivende luft og termiksøjlen, og stighastigheden øges. Man ved, at stiget i hvert fald kan blive på 30 m/s. Det svarer til 108 kilometer i timen!

Den tyske svæveflyver Max Kegel stiftede i 1926 bekendtskab med de kræfter, der her er på spil. Han fløj i et åbent fly (som 2 G) over Wasser- →

kuppe, og hans beretning om en udmærket indføring i, hvad det fulde omfang af det harmløse lille ord, termik, kan betyde for en svæveflyver.

"Jeg kurver endnu en gang ind mod uvejret og kommer ind i kraftigt stigende luftmasser. Og det står mig klart, at jeg bliver nødt til at flyve i retning mod Neustadt. Jeg drejer med vinden i ryggen for at komme bort fra den stadig tykkere udseende skymasse. Men beregningen var forkert. Skydannelsen har udviklet sig så hurtigt og i så stort omfang, at jeg ikke mere kan nå ud. I ét sekund er flyet indhyllet i skyer. Det regner - det hagler! Jordsigten er forlængst forsvundet, og enhver orientering er umulig. Vingetipperne er ikke længere synlige. Haglene slår mod ansigtet. Kun med besvær kan jeg aflæse min fartmåler.



Tre af skyfamiliens sværvægttere.

Jeg er i uvejret, - midt i! I hvilken retning skal jeg flyve? Før jeg forsvandt i skyen, havde jeg vinden i ryggen, så egentlig burde jeg hurtigt kunne flyve ud af skyen. Men kursen må have ændret sig. Da jeg udover mit "Schalenkreuz-Anemometer" ingen instrumenter har, er det forståeligt. (Der er tale om en simpel fartmåler i stil med meteorologernes vindmåler. 4 små skovlblade sidder på en fælles akse i korsform. Aksens omdrejningshastighed afhænger da af vindens fart.)

Jeg kender kun alt for godt farerne ved skyflyvning fra motorflyvningen, og jeg undgår derfor alle forsøg på at krænge med flyet.

Jeg føler det vedvarende stig via det skiftende tryk i mine ører. Mit fly flagere som et stykke papir, der bliver hvirvlet op gennem en kamin. Men det stadige stig fjerner i det mindste faren for at ramle ind i et bjerg →

eller nogle træer. Rundt om mig er der dunkelhed og bulder, som stod jeg under et vandfald. Vindstød og hagl får god resonans fra krydsfinerskrop og vinger. Jeg forsøger at gøre påvirkningerne på flyet så små som mulige og prøver derfor at flyve på flyets normalfart, 16 m/s (58 km/t). Men vindstød, der kommer allevegne fra, får farten til at svinge mellem 8 m/s og 30 m/s (29 - 108 km/t).

Nu gælder det: ROLIG, rolig! Jeg brøler højt ROLIG flere gange og prøver atter at flyve de 16 m/s. Pludselig bliver det død stille omkring mig. Farten falder til 4 m/s (14 km/t) og bunden forsvinder under mig. Men fornemmelsen af den rigtige flyvestilling har jeg stadig, og jeg trykker langsomt farten op til 16 m/s. Det gentager sig flere gange.

Smerteligt savner jeg nu en højdemåler, og tiden forekommer mig endeløs. Endnu engang falder flyet lodret, for umiddelbart at stige ligeså lodret. Kunne jeg dog bare få et enkelt blik af jorden for at kunne overbevise mig om, at flyet ligger rigtigt. Det forekommer mig at være timer siden, jeg blev opslugt af den sorte sky.

Men så bliver det lysere. Et hul i skyen suser forbi, men det er nok. Jeg har stadig den rigtige flyvestilling!

Til højre for mig bliver det lysere - endnu et hul i skyen. Et let tryk på sideroret, og jeg flyver i retning mod det. Og med ét hører skyen op. Det skønneste vejr omgiver mig, og dybt nede, måske 1500 - 1800 meter, ligger et solbeskinnat landskab."

Fra: Das Spiel mit dem Aufwind.



(En tilføjelse til de førnævnte udregninger: Ser vi på de 81640 ton luft, der stiger med 2½ m/s, får vi en momentan energiudfoldelse på 2721333 HK! (1 HK er lig den kraft, der kan hæve 75 kilo 1 meter pr. sekund.))



MAMMUT og GIGANT

Disse to mærkværdige svævefly stammer, naturligvis, kunne man sige, fra Tyskland. Deres historiske baggrund er Tyskland i sidste halvdel af 1940. Visse herrer havde dengang et stærkt ønske om at komme til England, og da den engelske flåde gjorde det umuligt at passere kanalen til vands, hvad ville så være mere naturligt end at gøre det fra luften.

Bl.a. for at dette kunne ske med et tilstrækkeligt kort landingsafløb, måtte man anvende svævefly, og for at det kunne ske i tilstrækkelig mængde, måtte man gøre disse meget store.

Derfor henvendte man sig til flyfabrikkerne Junkers og Messerschmidt, og bad dem hver bygge 200 svævefly, som kunne laste mindst 1 stk. kampvogn med mandskab, og dette skulle ske inden for få måneder.

Junkers byggede vel nok det mest fantastiske svæveplan, som nogensinde har fløjet, det var en flyvende vinge med et vingspand på 60 m, og det var bygget helt i træ. Det skulle starte på afkastelige hjul og lande på en mede - alene de afkastelige hjul blev til en indviklet stålørskonstruktions vejende 8 tons.

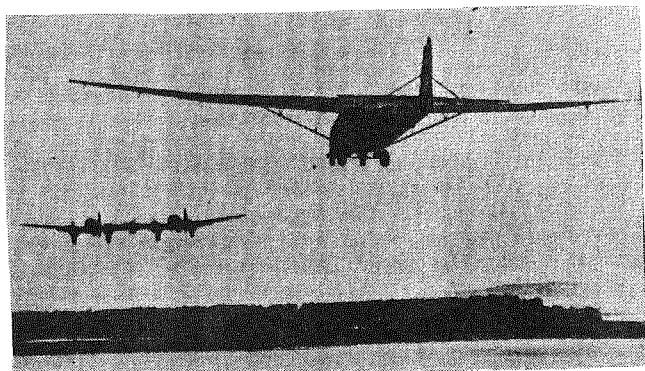
Da den første af Junkers Mammut var færdigbygget, fandt man frem til en firemotoret transportmaskine, som man mente var i stand til at slæbe Mammutten i luften. Dette viste sig også at være tilfældet, men uheldigvis var Mammutten ustabil over tværaksen, så efter nogle vældige op og nedture lykkedes det svævepiloten at koble fri fra slæbeflyet, hvorefter Mammutten blev så stabil, at det lykkedes ham at lande den - efter sigende endda ubeskadiget. Som yderligere data på Mammutten kan nævnes, at den skulle have et glidetal på over 20, hvilket dog ikke er målt.

Efter endnu nogle forsøg med at få Mammutten i luften blev hele projektet opgivet, og de to færdigbyggede planer plus de snesevis mere eller mindre færdige blev anvendt som alternativ energi - hele projektet havde da kostet 45 mill. DM, om disse var ligeså hårde, som de er i dag vides ikke.

Messerschmidts fly gik det derimod lidt bedre. Allerede flyets konstruktion var mere normal. Det havde en stålørskrop beklædt med lærred, vinger med stålørshovedbjælke, træribber, torsionsnæse af krydsfiner og lærredsbeklædning på resten, kort sagt omtrent som en K-8 forstørret 8 gange. Giganten startede på afkastelige hjul og landede på en mede, men havde som en yderligere finesse en bremsefaldskærm med en diameter på ca. 30 meter - flyet var planlagt til totalvægt på 40 ton.

Samme type fly, som var blevet anvendt som slæbefly for Mammutten, blev også med held anvendt til Giganten, i tom tilstand forstås.

Prøveflyvningerne gik udmærket, bortset fra at flyet var noget så umanerlig tung på rorene. Dette besluttede man at rette på senere udgaver ved i disse at give plads for to piloter, som så skulle hjælpes.



"Gigant" i slæb efter 2½ He 111.

Da man skulle prøveflyve flyet med fuld vægt, blev problemet med at finde et egnet slæbefly påtrængende - der fandtes intet. Man besluttede derfor at sammenbygge to Heinkel He 111 bombemaskiner med en ekstra motor som samlingspunkt. Men indtil dette kunststykke blev udført, måtte man finde på noget andet. Dette resulterede i, hvad jeg vil kalde alle tiders flyslæb.

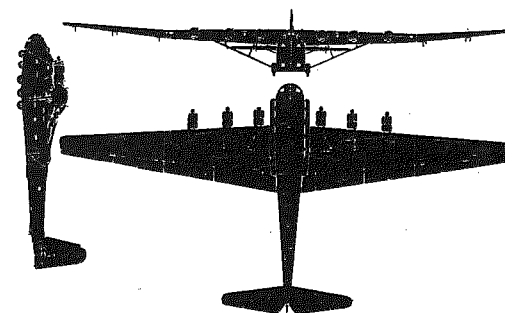
Man anvendte tre Me 110 flyvende i en V-formation forbundet til Giganten med 10 mm stårkabler. Yderligere havde Giganten installeret en klynge booster-raketter på hver stræber for alle tilfældes skyld.

Det siger sig selv, at et flyslæb af den art var en spændende affære, derfor trænede slæbepiloterne også først med at slæbe en Ju 52 (med motorerne i gang - for en sikkerheds skyld).

På trods af den omend nødtørftige træning slæbepiloterne havde fået, kunne uheld ikke undgås. Man havde af en eller anden grund fyldt Giganten med levende soldater i stedet for en ballast af sand eller vand (måske for at gøre det hele lidt mere realistisk). Under starten kneb det med at få hele arrangementet i luften, hvorfor svæveflypiloten valgte at udkoble og lande ved hjælp af boosterraketterne. Uheldet ville, at kun raketterne i den ene side gik af. Ydermere nåede piloten ikke at koble fri fra slæbeflyene, og samtlige fly faldt ned i en skov ved baneenden med 129 dødsopfre som resultat. Dette var det hidtil største antal dødsopfre ved en flyveulykke. →

Da Giganterne endelig kunne tages i tjeneste var tankerne om en invasion af England blevet opgivet, hvorfor man ville forsøge at anvende dem på østfronten, hvortil de da også ankom efter større vanskeligheder under fragten, der foregik i små hop a 375 km (slæbeflyenes rækkevidde).

Efter denne tur havde man indset, at svævefly af denne størrelse var komplet uegnede til krigsførelse. Derfor blev de transporteret tilbage til Tyskland og hver forsynet med seks motorer, faste hjul og et par maskingeværer hist og her. I denne nye udformning kunne Giganten med en rækkevidde på 750 km laste 12 tons og skyde en fart på mellem 165 og 170 km/t.



"Gigant" efter tilføjelse af 6 motorer.

Nu var man omsider kommet i besiddelse af en udmærket "kæmpetransportmaskine", men beklageligvis fik man samtidig den ide, at de skulle anvendes til at flyve forsyninger, fortrinsvis højoktan benzin, til Rommels betrængte tropper i Nordafrika. Dette blev enden på de maskiner, der deltog i Nordafrikaprojektet, for da de nåede Afrikakysten, blev de mødt af engelske jagere, som havde let spil overfor Giganternes langsomme fart, dårlige manøvrevevne og illusoriske bevæbning.

De få Giganter, der overlevede den første hektiske tid, gjorde tjeneste på mere fornuftig vis resten af krigen, og det kan siges, at Giganten på sin vis var et udmærket fly, som blot blev anvendt forkert,

(Fra "The Worlds Worst Aircraft" og "Kontakt")

Nogle få data for Messerschmidt ME - 321:

Længde: 28,45 meter	Spændvidde: 55,20 meter
Højde: 8,40 meter	Fuld vægt: 35.000 kg.
Nyttelast: 11.000 kg eller 130 kampudrustede soldater.	
Glidetæl: Ca. 20 ved 140 km/t. (Uofficielt)	

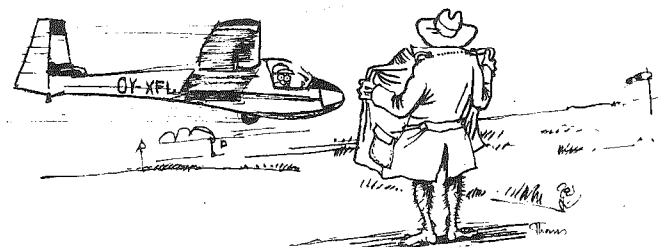
Til sammenligning har C 130 Hercules en spændvidde på 40,25 meter og en længde på 29,70 meter.

KUN FOR SPØG....



Men efter vinter
kommer vår,
vi håber på,
det blir i år.

Jeg glemmer aldrig et ansigt,
hr. formand, - men i deres tilfælde
vil jeg gøre en undtagelse !



Lad ikke uvedkommende ting svække din koncentration i landingsøjeblikket.

Sig mig, - er det dig, der er
manden her i huset ?

Nej, Karsten.

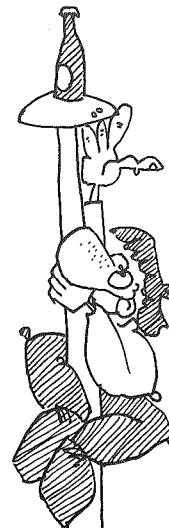
Nå, - men hold så op med at
tale som en idiot!



svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!

SNART ER
TOPPEN
NÆT...



CERES
ÅRS

Her er der plads til en ny annonce.
Kan du skaffe een til denne plads
eller andetsteds i bladet, så gør det!

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

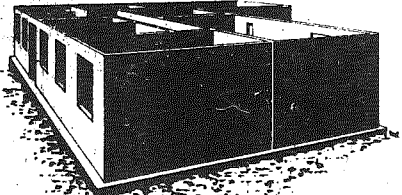
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Års Hotel 08 621600

P. V. Franzen^s bogtrykkeri.
Kongerslev.



Gandrup Elementfabrik



Leca - halvægselementer til boligbyggeri!

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

Skivervej 7
9362 Gandrup
Telefon 08-25 90 66

GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s

ALBORG 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.