

SVÆVENYT



Nr. 9
September 1980
19. årgang

Læs endelig ikke dette!

Det handler ikke om dig. Men det er dog utroligt, at der stadig findes medlemmer i klubben, der ikke kan lægge to ganske almindelige, små tal sammen! Det skulle vel ikke være nødvendigt med den udvidede ledvogtereksamen (den med to linier og skiftespor) for at kunne lægge f.eks. 12 til 5623. Men ikke desto mindre viser det sig, at een eller anden har været i stand til at få resultatet 6635 ud af denne lille, simple addition. Vips - 1000 ekstra starter i logbogen!

Ifølge Cramers lille røde regnebog skulle resultatet give 5635, men det enestående resultat nævnt herover viser sig ved nærmere eftersyn ikke at være så enestående endda. For ved en mindre stikprøveundersøgelse i et par andre logbøger fandtes fejl på godt 500 starter, et sted blev et sjusket skrevet 5-tal til et 6-tal osv. osv.

Omend man må frygte, at det er nytteløst, så skal de gode journalførere endnu en gang opfordres til at forsøge at regne rigtigt. Eller, hvis det er for svært, at overlade arbejdet til nogen, der kan!



Forsidebilledet:

E 7 og Gert klar til start.

Foto: E.Frikke.

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

IGLER!

At flyve flere sammen på en opgave er oftest en hyggelig oplevelse. Man har store muligheder for at hjælpe hinanden, og i svagt vejr er det måske endda muligt at gennemføre opgaver sammen, som man ikke ville have haft store chancer for at klare alene.

Men flyver man konkurrence - for at vinde - kan det blive ganske irriterende, hvis en del andre piloter blot følger efter en favorit - i sikker forvisning om, at han nok skal vise den hurtigste vej rundt.

Een af de piloter, der altid er favorit i de store konkurrencer, George Moffat, har i "Soaring" skrevet lidt om, hvordan det føles af have en hel flåde på slæb efter sig. Han giver disse favorit-nassere det rammende navn Iglerne.

"Noget af det, jeg holder mest af ved svæveflyvninger friheden, afhængigheden af pilotens egen enve til at nå herfra og dertil, og det, jeg sætter højest hos konkurrencepiloter, er den enorme selvtillid hos Johnson'er, Strie-

deck'er og Butler'er. Disse og mange andre er piloter med urokkelig tro på sig selv og i besiddelse af en stærk trang til at finde nye veje og nye opgaver at løse.

Uheldigvis synes vi at fremavle, både her og i Europa, en hel race af en ganske anden type konkurrencepilot. Der er mange navne på dem blandt de bedre placerede - kun få af dem værd at nævne, men jeg vil kalde dem snyltere.

Disse "piloter" konkurrerer ikke. I stedet for udvælger de sig et eller andet anerkendt konkurrence-nummer og følger dette blindt på slæb mil' efter mil' uden nogensinde selv at tage en beslutning, uden nogensinde selv at tage initiativ til en bevægelse.

Nogle af disse luftbørne parasitter er tilfredse med at slutte sig til den første den bedste sværm. De mere ondartede (desværre stigende i antal) går i venteposition højt oppe over startstedet, klar til at kaste sig over en uheldig favorit.

Snylteri har der altid været. Selv tilbage i tresserne var der visse piloter, som var berygtede derfor, men sidst i halvfjerdserne nærmede de sig epidemiske antal, især i 15 m-klassen, hvor flere og flere piloter fik rådighed over højt-lydende fly.



af
George Moffat

Det ser ud til, at fine placeringer i konkurrencerne mere og mere bliver til en statussag, og at et stigende antal piloter satser på at placere sig i gruppen mellem 5 og 20 af de bedste i stedet for at være med i egentlig konkurrence. Mon de værste af disse medløbere gør sig nogen forestilling om, hvilken foragt de fremkalder hos de bedre piloter, også selv om de ved ihærdigt snylteri lejlighedsvis opnår placeringer blandt de ti bedste? Et sådant omdømme glemmes sent.

Er der mon noget reelt problem ved den slags stimer af småfisk, som er for sky til selv at tage beslutninger? Er de kun en plage?

I Adrian sidste sommer blev jeg mere og mere overbevist om, at påhængen er blevet en alvorlig fare. Enhver, der har prøvet at følge trop i halen af et andet fly i en tætpakket boble, ved, at det er meget vanskeligt og kræver fuld opmærksomhed, specielt når lederofret gør sit allerbedste for at placere sig i snylterens blinde vinkel. Den slags forfølgelse giver kun lidt tid til at holde ordentligt udkik og forøger meget faren for sammenstød i luften. I Adrian indtraf der et usædvanlig stort antal near-misses, alt for ofte med bestemte konkurrencenumre indblandet. Man husker A.J. Smiths irriterede: "Det er tredje gang, du krydser min bane, XYZ!"

Snylterne volder også tærskelvogterne store problemer. Charlie Spratt fortalte mig, at han gruedes ved at høre en bestemt velkendt pilots startmelding, for så vidste han, at en stime på 30 småfisk ville prøve at klemme sig over tærskelen næsren samtidig i hælene på deres favorit. Tærsklinger med tophastigheder og alles øjne stift rettet mod lederen fremmer ikke flyvesikkerheden.

Iglestimer kan have deres muntre sider. Mens det kan være irriterende at blive fulgt mil efter mil, nyder jeg altid til slut at få held til at ryste en parasit af mig, en der måske har holdt sig på højde med mig 250 km, og se ham sinket en halv time på de sidste 80. Forfølgeren er ofte helt fortabt, når lederen forsvinder, fordi han har haft for travlt med at hænge på til at ofre navigationen nogen opmærksomhed. Den bedste historie fra Adrian drejer sig om en gruppe, som Karl Striedeck havde haft på slæb under hele turen. Med endnu 30 disse kilometer at tilbagelægge, indledte Karl sit slutglid. De andre noterede kursen, men tog for en sikkerheds skyld et par fuldkredse mere, før de genoptog forfølgelsen. Efter at have tilbagelagt 3-4 km, blev Karl klar over, at hans kurs var 20 grader ved siden af. Forfølgerflokkens bemærkede på grund af disen ikke, at han korrigerede sin kurs, og endte med at måtte lande 8 km øst for flyvepladsen - til Karls største tilfredshed. En nyankommen, Barney Johnston, der sluttede sig til flokken undervejs, netop da de andre stak af, så forbavset på dem, konsulterede sit kort en ekstra gang, satte den rigtige kurs og blev dagens nr. to. →

En anden dag fløj Eric Mozer (amerikasmester -79) og jeg med en indbyrdes afstand på godt 1½ kilometer, idet vi anførte hver sin gruppe af en enorm stime. Eric krængede nogle få grader til venstre. Øjeblikkeligt gjorde ti andre fly det samme. Få sekunder senere drejede Eric tilbage på kursen. Havde han kommanderet: "Execute!" (udførelsesordre) over radioen, kunne han ikke have opnået bedre synkronisering hos sine følgesvende. De reagerede som en flåde af bombefly i den 2. verdenskrig.



Karl Striedeck

Er stimeflyvning altid af det onde? Der er visse forhold, under hvilke kun tåber flyver alene. Når loftet når ned under 650 meter, og termikken er usikker, er intelligent gruppeflyvning særdeles fornuftig. Iglerne udviser ingen fornuft. I stedet for at sprede sig lateralt på kursen, som de bedre piloter, følger de slavisk i førerens kølvand, frygtelig bange for, at han skal slippe fra dem. Dette mindsker selvfølgelig hele gruppens chance for at klare skærene..

For en ny pilot er det at følge en erfaren en storartet måde at lære noget på. Indlæringen opfører i samme øjeblik, den nye får så travlt med at følge trop, at han ophører med at tænke selv, ophører med at spekulere over, hvorfor den erfarne pilot gjorde dette eller hint. Efter at have fulgt med til nogle få gode bobler bør eleven udarbejde sin egen plan, følge den og se, hvordan han kan klare sig alene.

For megen følgen efter udmarver selvtiltiden og frastøder toppiloten, der sædvanligvis er meget glad for at kunne hjælpe en begynder, som har en ærlig vilje til at forsøge sig. Jeg husker Eric Mozers første store konkurrence i de regnplagede amerikasmesterskaber i 1973 i Chester. Han var sammen med Ben Greene, A.J., Paul Bikle og mig på et langsomt, chancebetonet slutben. Efter nogle få bobler, i hvilke vi alle undtagen Eric efter tur havde taget føringen, lød der en stemme (var det Bens?) i radioen: "OK, Herb. Nu er det din tur!" Eric's "OK" lød alt andet end selvsikker, men da han satte kursen ud i mørket, vidste vi alle, at her var der en, man skulle lægge mærke til.

Jeg holder af at følge nogle af toppiloterne, især de yngre, nogle få mil fra tid til anden, blot for at se, om de har fundet ud af en eller anden ny fremgangsmåde. Jeg husker, at jeg blev meget imponeret i Caddo 1977 over at se, hvor smukt Dick Butler fløj sin super 604 - aldrig særlig hurtigt, med en hel del sideværts afvigelse i sin søgen efter formindsket synk. Det var en perfekt metode til optimering af flyets allerede ubegribelige ydedygtighed. →

Min bedste dag i Adrian var en flyvning på næsten 160 km sammen med Karl Striedeck, idet vi begge desperat prøvede at ryste den anden af sig, men tilfældigvis valgte omtrent identiske ruter på en strækning, der udgjorde mere end opgavens ene bøn, før afvigende ideer skilte os ad.

Hvad skal vi gøre ved iglerne? For at sige det rent ud, jeg ved det ikke. Jeg prøver altid på at gøre livet så besværligt for dem som muligt og føler mig særlig vel til mode, når jeg har haft held til at udelande nogle af dem.

Måske vil en mere åben debat om problemet få klæberne til at indse, at de ikke narrer nogen og betaler en høj foragtens pris for nogle få trin højere oppe på resultatavlen. Måske vil nogle begynde at indse, hvor meget sådan flyvning øger faren for dem selv og andre.

*

*



Tlf. **62 11 22**

Himmerlands største center for



BYGNINGSARTIKLER

Chr. Hjortkjær & Co.^{a/s}
HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9600 AARS · TLF. 62 11 22

*

*

Særlige præstationer

- 1/8: Finn Jonassen 5-timer 10 min på K-6.
- 3/8: Bøgelund omskolet til LS-1.
- 9/8: Finn Jonassen omskolet til Astir.
- 9/8: Bent Kirkegaard omskolet til PIK 20.
- 10/8: Kenneth og Anders M. Andersen sølvstræk til EK-RD.
- 10/8: Karsten Sjørsløv og Per Eriksen 106 km trekant på hhv. LS-1 og SH-1.
- 10/8: Kaner 8 timer 20 min. på PIK 16 (Ny klubrekord ?)
- 10/8: Anders M. Andersen omskolet til Astir.
- 11/8: Karsten Sjørsløv og Tage Havsager 106 km trekant på hhv. PIK 20 og LS-1.
- 15/8: Poul Erik Thomsen omskolet til K-6.
- 16/8: Steen Lee Christensen omskolet til K-6.
- 23/8: Finn Jonassen sølv-C færdigt med stræk til EK-RD.
- 26/8: Karsten Sjørsløv og Per Eriksen 104 km trekant på hhv. PIK 20 og Astir.

Godt klaret, svende! Og så er det vist endnu engang understreget, at det gode flyvevejr altid ligger udenfor den normale ferietid!!



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

Medlemsnyt

Finn Odderskov har fået ny adresse:
Stengade 14 IV.
9000 Alborg C.
Tlf. 08123408

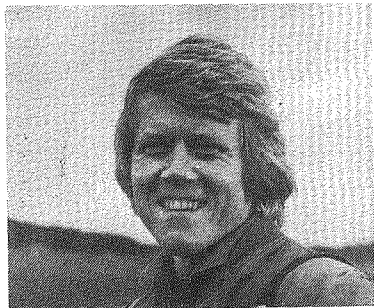
Adressen er sådan set den samme, - det er kun etagen, der er ændret. Men som følge deraf er der osse kommet et andet telefonnummer.

Maria Duus er meldt passiv og flyttet til
3. Boulevard Prince Felix
Kirchberg
G.D. de Luxembourg
Tlf. 009 352 435759

Nyt medlem:

Anders Graae Rasmussen
Nr. Truevej 13
Vebbestrup
9500 Hobro.

Udmeldt pr. 1/9:



Bjarne Jakobsen. Bjarne nåede i løbet af den forholdsvis korte tid, han var i klubben at manifestere sig som en overordentlig dygtig pilot, - hvad man måske også kunne vente med hans baggrund. Desuden har han i et par år været medlem af bestyrelsen.

At han nu forlader os skyldes, at han skal til at flyve flyvevåbnets ny legetøj, F 16, istedet for som hidtil F 104 Starfigh-ter. Vi håber dog på, at vi af og til ser ham på EK-VH alligevel. Og ser nogen en F 16, der vinker venligt ved forbifart, så er det sikkert ham!



FEST lørdag d. 13.9.

Den traditionsrige høstfest står nu for døren. Og som tidligere omtalt løber den af stablen LØRDAG d. 13. september. I håb om godt flyvevejr har festkomiteen fastsat tidspunktet til kl. 19.30 slet. I tilfælde af dårligt vejr må man være indstillet på at vente på maden til det givne tidspunkt!

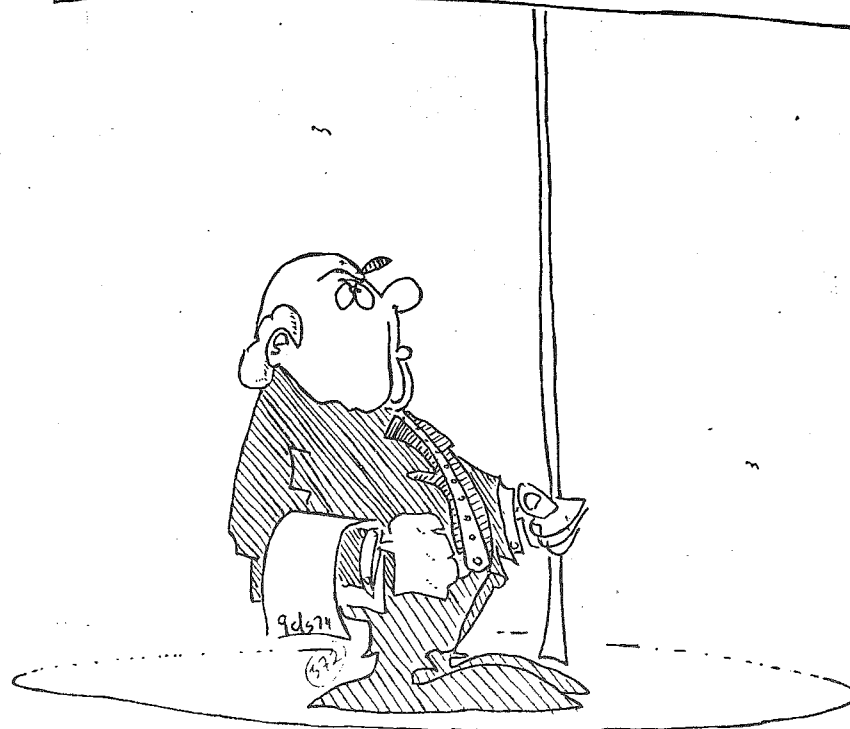
Prisen forventes at komme til at ligge mellem 30 og 40 kr. Tilmelding snarest - og senest 12/9 - til Henrik Kristensen, tlf. 08 293432.

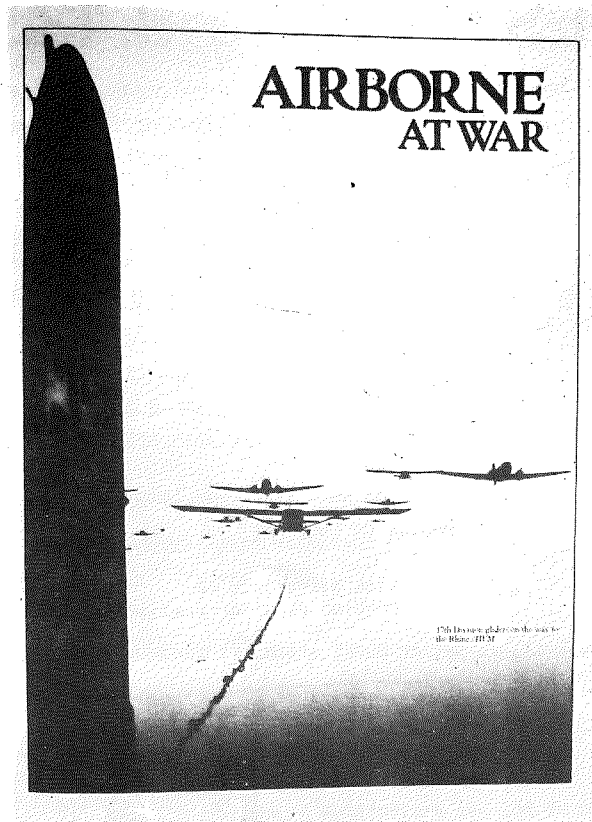
M E N U:

Oeufs Jacqueline
Carré de porc avec champignons et tomates
Mousse de chokolat

Vins differents ou
houblon danois

Og husk så, at det er DENNE aften, vi stemmer om nyt bmærke!





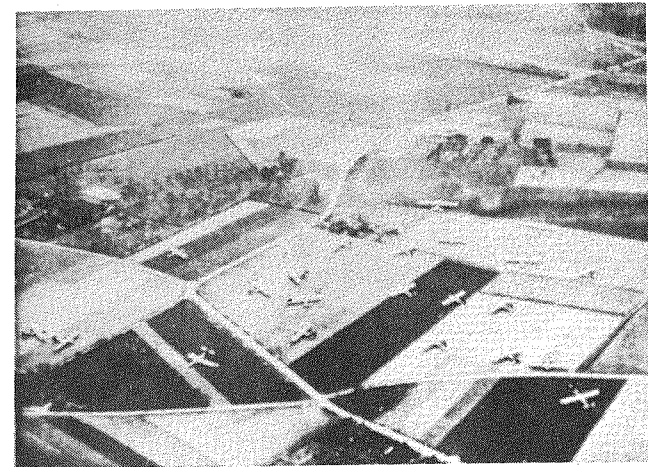
Med dette titelbillede indleder vi her en artikelserie om svæveflyvnin-
gens (eller rettere: glideflyvningens) udvikling og betydning under og efter
2. Verdenskrig. Heldigvis (eller desværre ?) er udviklingen nu forlængst
løbet fra svæveflyene, hvad angår krigsmæssig indsats. Menneskene har alle-
rede fundet meget bedre og mere rationelle måder at transportere solda-
ter og krigsmateriel på. Og svæveflyene har atter fået lov til at fungere
i den fredelige rolle, vi alle meget bedre kan li'. Men som svæveflyver kan
man næppe undgå at blive fascineret af beretningerne om de mere eller mindre
eksotiske flytyper, der under den sidste krig så dagens lys. Og blandt de
mere specielle er adskillige svævefly, - transportgliderne.

Første artikel er skrevet af Erik Frikke.

(Billedet herover viser den 17. luftbårne U.S.-division på vej mod Rhinen i
Horsa-glidere på slæb efter C-47'ere.) →

EN VÅBENARTS OPSTÅEN OG HENDØEN

Brugen af svæveplaner til våben- og troppetransport varede ikke mere end
godt 10 år. Det begyndte i Tyskland i slutningen af trediveerne og sluttede
i Sovjetunionen i begyndelsen af halvtredserne.



Troppelandsætning med massevis af glidere, D-dag - 6/6 1940

Fra det lille én-gangs fly til præcisionslandning med 6-7 soldater gik
udviklingen mod et dyrt og stort fly, som kunne transportere tungt mate-
riel, men som krævede store arealer at lande på.

Under udviklingen af de sidste transportglidere gik man mere op i aero-
dynamiske raffinementer, og de simple og kluntet udseende transportglidere,
der indtil da var lavet af lærredsbeklædt træ og stål rør, blev afløst af
mere avancerede helmetal-konstruktioner.

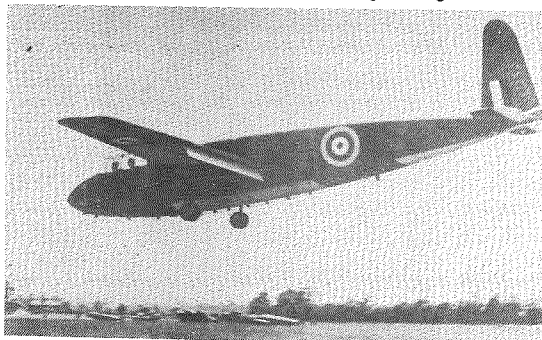
Ved fremkomsten af transporthelikoptere havde angrebsglideren udspillet
sin rolle, og da transportflyene udviklede sig til at kunne lande tungt
gods på små flyvepladser (i stil med C-130 Hercules), blev også de store
glidere overflødige.

Den sidste metalglider, Chase XG-20, fløj i april 1950. Den blev senere
udstyret med 2 turbojets og blev dermed USAs første jet-transportfly.

Jeg kalder med vilje flyene for glidere, da der ikke er tale om termik-flyvning, men om en hurtig og lydløs landsætning af tropper på et meget begrænset område, f.eks. ved erobring af en bro.

Vi vil herefter kort gennemgå en del af de ca. 50 forskellige glidere, der blev udviklet.

Den første udgave af Hotspur var de allieredes første angrebsglider, udviklet og bygget efter en specifikation, som foreskrev 1 pilot og syv udrustede soldater. Første flyvning foregik i november 1940.



General Aircraft Hotspur.

Hotspur I var lavet af krydsfiner og var midtvinget. Spændvidden var 18,87 m, og største vægt var 1.565 kg. Specifikationen foreskrev endvidere, at det skulle være i stand til at glide 100 miles (161 km) på en udløsningshøjde på 20.000 fod (6.096 m). Det skulle give et glidetal på 28.

Dette viste sig at være mere end praktisk muligt, idet

Hotspur I kunne glide 134 km fra 6.096 m (glidetal 22). En ændring i planerne resulterede imidlertid i en ændring af konstruktionen, idet det blev besluttet kun at bruge den til operativ træning. Derfor blev der kun lavet 18 Hotspur I.

Cockpittet blev herefter ændret til at tage 2 piloter i tandem. Desuden ændredes flaps og krængror, samtidig med at spændvidden reduceredes kraftigt for at øge synkehastigheden. Af denne udgave (Hotspur II) blev der fremstillet 998 eksemplarer. spændvidden var 13,99 m, længden 12,11 m, planarealet 25,27



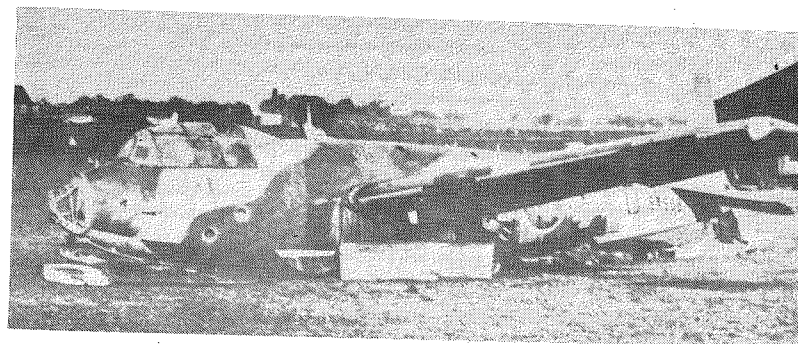
Der var plads til 7 soldater i kroppen.

m², tomvægten 753 kg, fuldvægten 1.632 kg, slæbehastigheden 210 km/t og glide-

hastigheden 145 km/t.

En sidste variant er Twin Hotspur, som fremkom i et forsøg på at øge lastkapaciteten ved at bruge komponenter fra den eksisterende Hotspur II træner. I 1942 sammenbyggede man 2 Hotspur II kroppe ved hjælp af et lille vingestykke og et nyt højderor. Den skulle flyves fra den venstre krop og kunne rumme 15 soldater. Prototypen havarerede imidlertid, og der blev ikke lavet flere eksemplarer.

Desværre eksisterer der ikke en Hotspur i dag. Den sidste blev brugt til en brandøvelse på RAF-basen Hatfield den 9. november 1949. Det siger sig



Sidste Hotspurs endeligt: Skydemål og brandøvelse!

selv, at et fly lavet af krydsfiner ikke holder mange minutter til en sådan behandling.

Det er ærgerligt, at flyet ikke findes på et museum i dag. Dels var det den første engelske militærglider, dels har det en tilpas lille størrelse, således at det skulle have været muligt at få plads til det. De fleste andre glidere havde jo helt andre dimensioner - men herom senere.

*

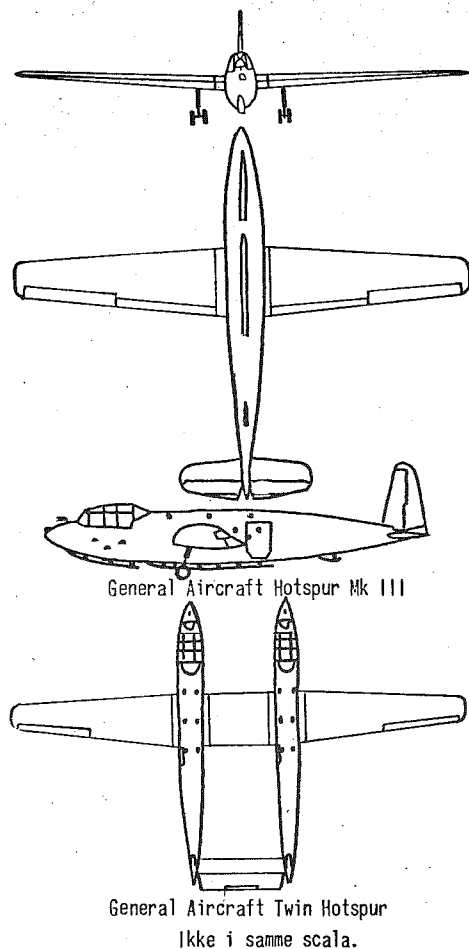
TILSLUTTET

TYRRESTRUP
RADIO & TV

Antennemål
GEMINOR
APPARATER
1958


salg service rep.

Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11



✱✱

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



- så vi siger velkommen i

Brugsen Aars Tlf. 62 15 33

Egnens største supermarked
Dedikationsafdeling
Cafeteria »Spisekrogene«

Smånyt.

Fra værkstedsbyggeriet er der ikke de store nyheder. Men sagen skrider stadig fremad! Pudsningen/vandskuringen af væggene skulle nu være afsluttet såvel udvendigt som indvendigt. Isættelsen af vinduer er påbegyndt, - bl.a. er vestgavlen nu helt lukket. Loftopsætningen kan snart afsluttes og de elektriske installationer er godt på vej.

Budgettet ser stadig ud til at holde, og med en kraftig indsats i de sidste måneder af flyvesæsonen vil vort ny værksted være færdig til vinterarbejdet.

*

Vi har fået brev fra Wolfgang Wiedenroth i Brilon/Meschede. Han kan berette, at vejret i Sauerland i år har været både bedre og værre end sidste år. I maj i år havde man på pladsen i Brilon besøg af det franske nationalmandskab, der ønskede at forberede sig bedst muligt til verdensmesterskaberne i Paderborn i 1981. Paderborn ligger kun ca. 100 km fra Brilon. Og i maj vis-

Von Brilon aus fast ein Tausender

Die Equipe de France trainierte in Brilon/Hochsauerland

Sauerland sig fra sin bedste side: På een uge fløj de seks franske piloter tilsammen 18.625 stræk-kilometer, - heriblandt et par bemærkelsesværdige enkeltflyvninger. Jacques Rantet startede lørdag den 17. maj på Nimbus 2C på en 1000-km ud/hjem-flyvning fra Brilon til Bray-sur-Seine, cirka 60 km sydøst for Paris. Men vejret blev ikke helt så godt som ventet, så efter 910 km måtte Rantet lande i Dierdorf-Wienau, 90 km for kort. 2 dage senere forsøgte han samme opgave, men måtte vende om før målet og nåede tilbage til Brilon efter godt 800 km.

Det ses altså, at Brilon også kan byde på ganske udmærket flyvevejr. At vore Tysklandsfarere så to år i træk har været uheldige med vejret, bør ikke afholde nogen fra at prøve et besøg dernede. Man kan nok generelt sige, at når vejret i Tyskland er dårligt, så ligner det dansk dårligt vejr, - men nåe det er godt, så er det en hel del bedre. Og normalen er vist dog, at de i Brilon har flere gode dage, end vi har herhjemme. Osse selvom denne sommer har været usædvanlig våd.

*

Forresten havde vi i slutningen af juli besøg fra Tyskland. En blå/hvid Motorfalke brummede en dag ned til os og hilste på. Det viste sig, at to piloter fra Bremen-området var på besøg i Danmark, og de havde så fået lyst til at se lidt af Nordjylland.

Gæsterne blev behørigt beværtet og fik med Gert en start på 2 G. Det lod

SMÅNYT

dem, som alle andre, ganske stumme af begejstring. De skyndte sig at invitere alle vore medlemmer til deres plads, hvis vejen skulle falde forbi.

Klubbens adresse er:

Luftsportclub Niederweser
Lindenstrasse 51
D 2820 Bremen 70.

Adressen i Bremen bevirker jo, at man ikke skal rejse så forfærdelig langt fra den danske grænse, hvis man har lyst til at kigge ind. Og hvis man som redaktøren har prøvet at hilse på i tyske klubber, så vil man vide, at man sjældent bliver skuffet.

*

Og å propos udenlandske adresser, så har Tage Havsager fra en pilot i PFG - Polyteknisk Flyvegruppe - fået en adresseliste over franske klubber, der gerne modtager besøg fra Danmark. Fra flere af pladserne er det muligt at dyrke bølgeflyvning i vintermånederne, og om sommeren skulle det franske flyvevejr være noget af det bedste i Europa.

Er der nogen, der har lyst til at vove springet ud i bølgerne denne vinter, så er det nok ikke for tidligt at få startet forberedelserne. Det er jo ikke sikkert, man får svar på et brev til een af klubberne samme måned, som man har skrevet.

Listen bringes herunder. Poul Gregert Jensen fra PFG har til nogen af klubadresserne knyttet et par personlige kommentarer.

Fladland:

Aero-Club d'Issoudun
B.P. 48
F-36100 Issoudun

Jeg har selv fløjet fra pladsen, som er udmærket. I højsæsonen er der stationeret 60-70 fly, så der er tryk på. Der står lidt om pladsen i Aerokurier 4/1975 side 268.

Centre Velivole du Valle de L'Eure
Aerodrome Bailleau-Armenonville
F-28230 Gallardon

Stor og ny plads. Er omtalt i Aerokurier 1/1977 side 24.

Aeroclub de Moulins
Aerodrome
F-03000 Moulins

Jeg har været på besøg på pladsen. Den er ret lille, og der er kraftig faldskærmsaktivitet. Til gengæld ligger den nærmere ved et lidt mere bakket terræn, som er nok så charmerende som det helt flade agerland.

Bjergland:

Centre Savoyard de Vol a Voile Alpin
Route de Barby
F-73190 Challes les Eaux

Association Aeronautique
Provence Cote d'Azur
F-83440 Fayence

Association Aeronautique
Verdon Alpilles
Aerodrome de Vinon
F-83730 Vinon-sur-Verdon

Centre de Vol a Voile de Haute
Provence
Aerodrome de Sisteron-Theze
F-04200 Vaumeilh

Her afholdes de uofficielle verdensmesterskaber i bjergflyvning hver sommer.

Jeg har selv fløjet fra denne plads to gange. Vejrforholdene er prima. Der flyves mest (bjerg-)termik, men der er også muligheder for skræntflyvning og bølger, se Aerokurier 12/1978. Da vi var der sidst i 1976, var de sanitære installationer lidt primitive, men det skulle være blevet bedre. Endelig kan nævnes, at priserne ligger under middel (gjorde i hvert fald i 1976 og 1977).

Aero-Club de Romans-St-Paul
et des Environs
Terrain des Chasses
F-26100 Romans-sur-Isere

Union Aeronautique du Centre Aerodrome, 10, Rue le Brix, F-18000 Bourges

Aero-Club de Sologne, 4, Rue des Trois-Rois, F-41000 Romorantin

Aeroclub du Poitou, Aerodrome, F-86000 Poitiers-Biard

Aero-Club Du Blanc, Boite Postale No. 8, F-36300 Le Blanc



VHF-kursus.

På grund af for ringe tilslutning (to tilmeldinger) til internationalt VHF-bevis startes istedet kursus til opnåelse af nationalt VHF-bevis.

Undervisningen vil finde sted på Flyvestationen i Ålborg hver tirsdag kl. 19.00 - 22.00, startende tirsdag den 16. september. Eksamen vil ligge medio februar. Tilmelding kan ske til Benny Svendsen, tlf. 08-26 91 04 eller 08-13 23 00, lok. 375.

KONGERIGET
DANMARK
KINGDOM OF DENMARK

LUFFARTSDIREKTORATET
THE DIRECTORATE OF CIVIL AVIATION

II NATIONALT VHF-TELEFONISTBEVIS
NATIONAL
VHF-RADIOTELEPHONE OPERATOR LICENCE

III Nr. 6061

IV NAME VASEGAARD, Birgitte

VI NATIONALITY: Dansk/Danish

DATE OF BIRTH: 06 NOV 53

XIII Udøvelsen af bevisets rettigheder er begrænset til dansk flyveinformationsområde.

Licence not valid outside Danish flight information region.

VIII Udstedt i overensstemmelse med danske love og bestemmelser samt relevante internationale konventioner.

Issued in accordance with Danish statutory rules and regulations and in accordance with relevant international conventions.

København, den 26 JAN 19 78

x f. DIREKTØREN FOR LUFFARTSVÆSENET
DIRECTOR OF CIVIL AVIATION

at det gik ganske udmærket med at bruge radioen uden VHF-bevis. Men for det første er dette ulovligt, - for det andet fremmer det ikke den nødvendige radiodisciplin, som desværre også mange indehavere af beviset har så svært ved at overholde.

På gode flyvedage er der mildest taget overbefolket på vore frekvenser. Meldinger som: Kom herover, - her er 4 meter! - - Hvad skal vi have til aften? - - Davs Peter, - nå hvad laver du så idag? etc. snik-snak fylder alt for ofte radioen. Og det er faktisk ikke meningen, at de enkelte piloters mund-delirium skal finde udløsning på denne måde.

Kunne vi starte med at sortere de ulovlige brugere fra, ville en del sikkert være nået. Men ligeså vigtigt er det at få stoppet transmitteringen af ulovlige meldinger. For der findes jo helt klare regler for, hvilke typer meldinger, der overhovedet må bringes over vore VHF-radioer. Det må derfor være op til os alle at se til, at den nødvendige selvdisciplin opretholdes.

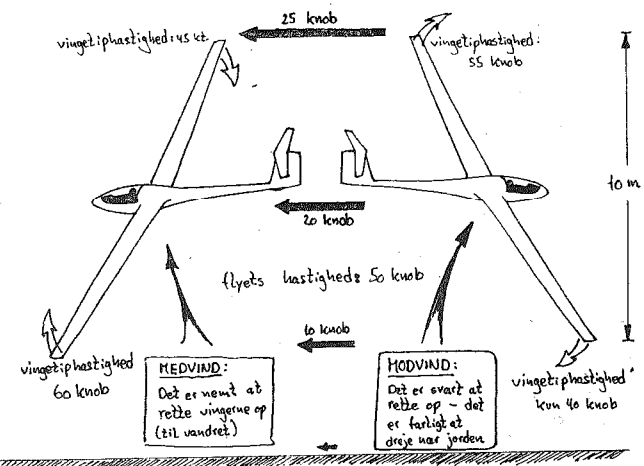
Men for overhovedet at kunne deltage i snakken er det altså nødvendigt at være i besiddelse af gyldigt VHF-bevis! MÅGLER DU DET - SÅ TILMELD DIG NU!!

Tja, - så ser vi endnu engang, at den gode Benny nærmest må tigge folk om at tage mod hans tilbud! Vi har tidligere oplevet, at kun et par stykker fra vor egen klub gad tilmelde sig VHF-kursus, for mange havde da fundet ud af,

Om drej i lav højde

Forårsaget af et par diskussioner i klubhuset angående drej i lav højde, specielt i blæsende vejr bringer vi her et uddrag fra den engelske bog "Understanding Gliding" af Derek Piggot. Piggot er een af Englands mest erfarne piloter og instruktører.

I blæsende eller turbulent vejr kan ethvert drej i lav højde være farligt. Under et drej op i vinden er svævefly, med deres store spændvidder og forholdsvist ringe manøvreedygtighed, specielt udsatte. Under et drej med god krængning kan højdeforskellen mellem vingetipperne være mere end 10 meter, og dette betyder, at luftens hastighed omkring den øverste vinge p.g.a. vindgradienten kan være 10-15 knob større end luftens hastighed omkring den nederste vinge.



Vindgradientens virkning under et lavt drej. Udfør altid finaledrejet med ekstra højde, når der er kraftig vind.

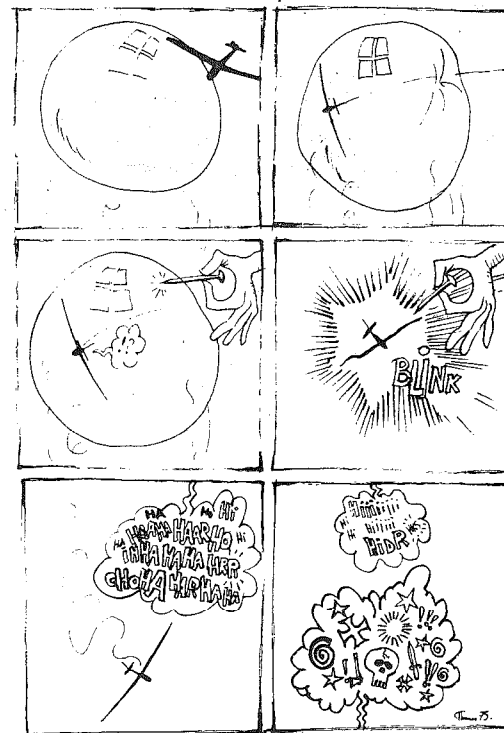
Dette forårsager en alvorlig overkrængningstendens, som gør det svært, til tider umuligt, selv med fuldt rorudslag, at bringe vingerne tilbage til vandret. Dette tab af kontrollen har ikke noget med et stall at gøre og kan forekomme ved alle hastigheder. Resultatet er, at krængerorsvirkningen bliver for lille til at korrigere for, hvad piloten næsten sikkert vil opfatte som et vindstød.

For nogle år siden var jeg yderst heldig at slippe fra en hændelse af denne type. Eleven havde lavet et fornuftigt finaldrej i flere hundrede fod og gik ind til landing med rigelig hastighed. I en højde af 50-60 fod blev flyet krænget over af et pludseligt vindstød. Eleven gav øjeblikkeligt fulde rorudslag, for at bringe vingerne tilbage til vandret, men uden nogen virkning. Nogle få sekunder senere var det "du har den, Derek, jeg kan ikke holde den!" (Lige præcis hvad han regnede med, at jeg kunne udrette, kan jeg ikke forestille mig). På det tidspunkt sidegled flyet ned mod jorden, stadig uden nogen tegn på virkning fra krængerorene, og det var temmelig sandsynligt, at vi ville havarere. Heldigvis havde vi rigelig med hastighed, så jeg opgav forsøget på at få vingerne tilbage til vandret og ændrede sideglidningen til et snævert drej ved at trække pinden tilbage. Til min overraskelse fuldførte vi et drej på 180° med vingetippen lige over jorden. Vingerne blev pludselig vandrette, og vi lavede en overraskende blid medvindslanding. (Når flyet bliver drejet om i medvind opstår den modsatte virkning).

Det er unødvendigt at sige, at den næste landing foregik ved hangaren, og at vi bestemte os til at være en smule mere forsigtige med, hvor kraftig vindstyrke vi ville flyve i.

Delvist fra 'KONTAKT'

*





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**
 Rolikevej 13 - Vodskov
 Telefon (08) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Matik **INDUSTRI**

8280 TRIGE - AARHUS

DREJEARBEJDE
 REVOLVERDREJNING
 AUTOMATDREJNING
 MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

DEADLINE næste nummer: Søndag d. 28/9.

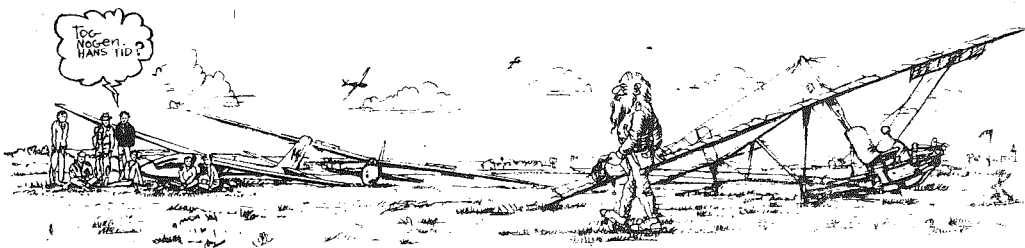
KUN FOR SPØG....



Taknemmelighedens rose er en sjælden blomst.

Enden er nær!

Skønt mennesket allerede består af 90% vand, er tilhængerne af spiritusforbud endnu ikke tilfredse!



Du er flot fyr. Du er klog og modig. Du kan klare enhver situation. Du er virkelig en fin fyr!!

-Karsten - er du færdig med spejlet ?

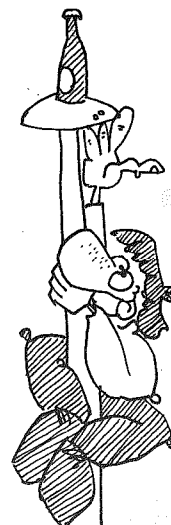


Enden!

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

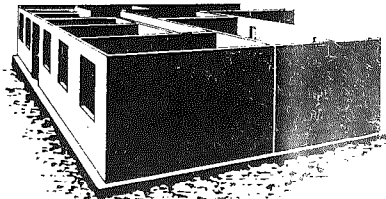
Ny værelser fra kr. 55,00 pr. nat. Indendørs swimmingpool. Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Aars Hotel 08 621600

P. V. Franzen^s 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

ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niel Sejstrup, Godske Lindenows Vej 141,
9210 Alborg SØ. Tlf.: 08 143240.

Næstformand: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Alborg.

Kasserer: Gitte Vasegaard, Jens Baggesens Vej 98
8200 Århus N. Tlf. 06 103336.

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe.
Tlf.: 08 351982.

Klubbens girokonto: 5 11 94 13.

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte & Flemming Vasegaard, Jens Baggesens Vej 98,
8200 Århus N. Tlf.: 06 103336.

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

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55.

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Års. Tlf.: 08 661472.