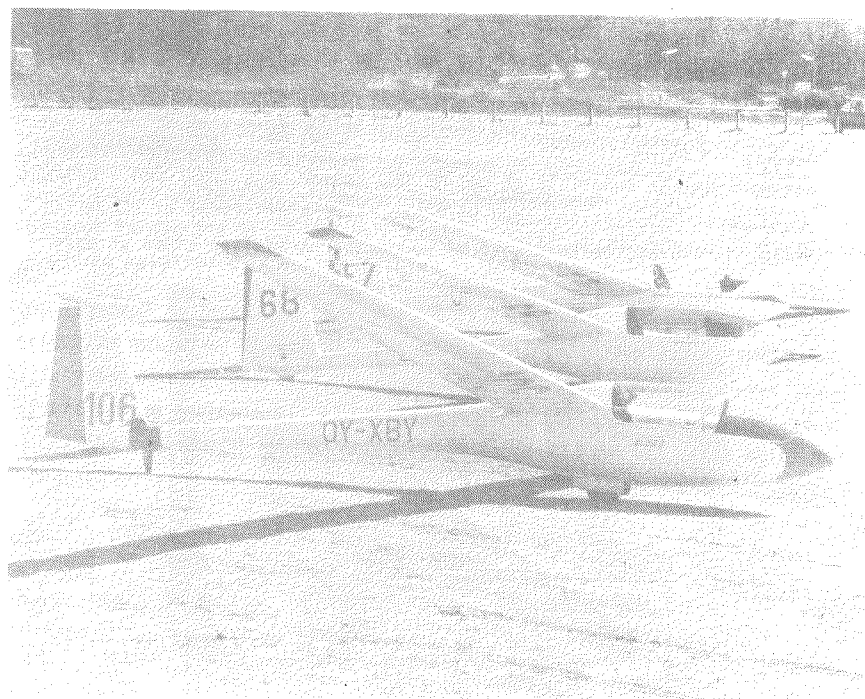


# SVÄVENYT



**Nr. 12**  
**December 1980**  
**19. årgang**

Værkstedbyggeriet nærmer sig sin endelige afslutning, og vi har prøvet at regne lidt på, hvad den totale regning kommer til at lyde på. Ganske vist mangler der endnu nogle poster, bl.a. regning for en del materiale til el-installationen, men i hovedtrækkene kommer regningen til at se således ud:

Sokkel, mure, tag	26.977,88 kr.
Isolering, loft, porte	7.756,69 -
Varme	10.243,64 -
Søm, skruer, beslag etc.	1.371,23 -
Lys, el (N.B.)	770,90 -
Maling m.m.	247,28 -
Diverse	593,51 -
Ialt	47.961,13 -
+ anslået rest på el m.m.	7.000,00 -
Totalt	54.961,13 -

Det oprindelige budget lå på ca. 48.000 kroner, men tager man i betragtning, at varmeinstallationen med vort køb af varmluftsfyret er blevet ca. 6.000 kr. dyrere end beregnet, så må budgetoverskridelsen siges at være meget beskedent.

Iøvrigt er der nu både lys og varme i værkstedet. Fyret er udstyret med uge-automatik, således at det altid kan stilles til at sørge for et dejligt varmt rum, inden folk møder til vinterarbejdet. Desuden ryddede energiske mennesker i sidste week-end op i værkstedet, så fly-arbejdet nu kan startes for fulde sejl. (Se mere herom senere i bladet.)

Forsidebilledet:

Hele glas-flåden opstillet til parade! Og i anledning af den tilstundende jul i farver.

Med endnu ét af Eriks gode billeder ønsker Svævenyt alle annoncører, læsere og venner en god jul og et godt, termik-bringende nyt år.



## Vinterarbejde.

Fra Tage Havsager har vi fået brev om det forestående vinterarbejde. Der har jo været indkaldt til møde desangående, og hele 15 medlemmer mødte op i klubhuset. Tage skriver:

Hermed sender jeg de ting, vi blev enige om på det talmæssigt enormt store møde, som vi holdt d. 15/11 på EK-VH. Jeg ved ikke, om det store fremmøde, - 15 ialt, hang sammen med, at man ikke kunne tænke sig at drikke en øl på klubbens regning, eller om det var fordi, man var bange for at få tildelt en



opgave i forbindelse med vinterarbejdet. Men så meget kan jeg sige, at mange af dem, der blev væk, desværre også var dem, der fløj en masse i sommer!

Nu vil jeg håbe, mine tanker bliver gjort til skamme, ved at alle møder op til vinterarbejdet, henholdsvis på EK-VH og på Nørholmsvej i Ålborg. Vi lægger ud begge steder snarest (er startet på Nørholmsvej, starter i week-enden 6-7/12 på EK-VH). På Nørholmsvej arbejdes hver tirsdag fra kl. 19.00 og hver lørdag fra kl. 9.00. Hvad angår arbejdet på EK-VH, så bedes de forskellige holdledere indbyrdes aftale, hvilken rækkefølge arbejdet skal ske i.



Til slut vil jeg sige tak til dem, der mødte op ved mødet på flyvepladsen. Der er da trods alt nogle, der kan se, at flyvning om sommeren også betyder arbejde om vinteren!

Herunder følger listerne over de forskellige arbejdshold. Måske er der enkelte, der ikke er blevet sat på noget hold, men har vi glemt nogen, så fritager det naturligvis ikke disse for at gøre en del af arbejdet. Man må i så fald blot selv sørge for at "sætte" sig på et hold!

K - 7:

Leder: Birgit A. Eriksen  
Henning Christensen  
Lars Knudsen  
Clausson Kaaes  
Søren Brask

Finn Jonassen  
Poul Hedemand  
Henning Hegelund  
Søren Bang Møller  
Anders Graae Rasmussen

K - 8: Lima

Leder: Henrik Kristensen  
Hans Andersen  
Anders M. Andersen  
Anders Hansen  
Bent Kirkegaard  
Kenneth Nytofte

K - 8: Golf

Leder: Finn Østergaard  
Poul E. Bøgelund

K - 6:

Leder: Kaj Olesen  
Steener  
G + F Vasegaard  
Ove Rønbjerg Christensen  
Erik Frikke  
Kaner  
J. B. Lassen

Spil, traktorer, transportvoqne:

Leder: Linnemann Kristensen  
P.R. Kristensen  
Finn Hougaard  
Brian Frederiksen  
Lars Knudsen

Klubhus, hangar:

Leder: Børge Nielsen  
Chr. Lomborg  
Poul E. Thomsen

Diverse radioer etc:

Leder: Gert Frikke

VHF-bevis:

Benny Svendsen

KZ - 7:

Poul Erik Laursen  
Gorm Ø. Johansen  
Knud D. Johanson

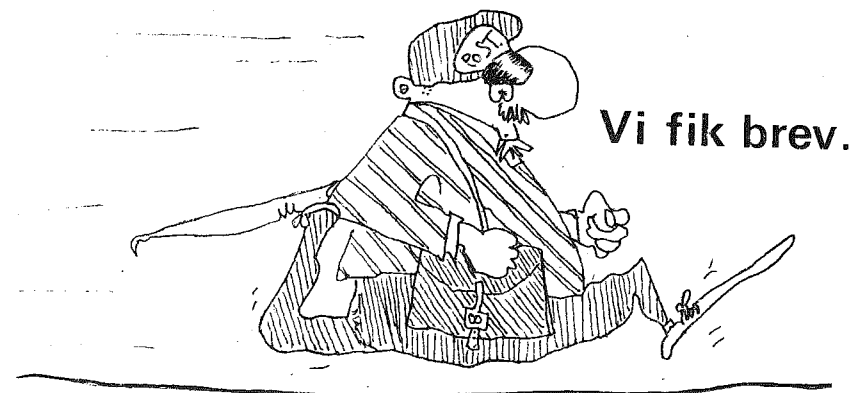
Glasflyene (3. stk):

Leder: Tage Havsager  
Stefan Bank  
David Cecil  
Steen Lee Christensen  
Per Eriksen  
Claus Grøngaard  
Tommy Hjeds  
Bent Erik Thomsen

Bent Jensen  
Kim Jensen  
Jens Klæstrup  
Flemming Mikkelsen  
Finn H. Odderskov  
Karsten Sjørøsløv  
Jens Ole Sørensen

Sejstrup står som materielkontrollant og over-konsulent i det hele taget.

Til allersidst skal det tilføjes, at man, når man er færdig med een arbejdsopgave selvfølgelig gerne må give en hånd med på de andre!



Fra Poul Richard Kristensen har vi fået følgende indlæg efter to artikler i sidste nummer:

Jeg vil gerne fremkomme med nogle bemærkninger til Flemmings og Bøgelunds indlæg.

Først Bøgelunds. Der er nogle ting, Bøgelund åbenbart ikke er klar over: Instruktørerne har det direkte ansvar for den pågældende dags flyvning, - derfor kan de ikke bare overlade de såkaldte "ældre" s-piloter til sig selv. Nok skal instruktøren primært tage sig af uddannelsen til svæveflyver, men denne uddannelse gælder også "ældre s-piloter", som kunne havde det fornødent.

Og det er der så sandelig nogle, der har haft fornøden i år, hvor der er en hel del s-piloter, som ikke helt selv har kunnet finde ud af deres flyvning og begrænsninger. Jeg håber, det skyldes den noget dårlige flyvesæson, men det er alligevel en meget kedelig sag, at man glemmer at flyve under ansvar, men bare flyver. Jeg er meget ked af, som instruktør at skulle stå med løftet pegefinger eller direkte at skulle uddele disciplinære straffe, fordi strengen bliver overskredet, og jeg tror nok, jeg også her taler på mine medinstruktørers vegne.

Angående dette med at slæbe fly over på startstedet: Jeg ville håbe, at nogle af de såkaldte "ældre s-piloter" ville læse lidt mere i Svæveflyvehåndbogen under det afsnit, der hedder meteorologi, - så kunne de måske bedømme, hvornår det var tid for at slæbe glasflyene med på stedet. Og ville de så endda holde en ordentlig startstedsorganisation. Flyene er smidt hulter til bulter, flyene er møgbeskidte, og så flyves der ofte kun én start pr. fly. Hvem står tilbage med flyene til aften? Nogle få stykker til at sætte dem i hangar, - for man tager da ikke flyene med hjem igen, - det kunne jo være, man lige skulle have en pladsrunde mere!

Flemmings indlæg kan jeg fuldkommen tilslutte mig - plus nogle få tilføjelser: Det irriterer mig grænseløst, at hver gang, der skal udføres et stykke



arbejde, så skal man først over i klubhuset og direkte have hevet folk op af sofaen, - og så går der endda en halv time, inden de kommer.

Det er gået nogenlunde med værkstedsbyggeriet, - det vil sige ikke på det sidste, - det er som om, folk har glemt, at det også skal gøres færdigt.

Derfor: Mød op og hjælp også med det sidste, - glem ikke, hvad I lovede til generalforsamlingen. Glem heller ikke, at det er vinterarbejdet, der står for døren nu.

Nå, - der er da også mange positive ting ved siden af disse negative. Tænk over det i vinter under vinterklargøringen, - hvordan vi bliver bedre til at hjælpes ad med opgaverne, hver især.

Hilsen  
Poul Richard

Tlf. **62 11 22**

.....

**Himmerlands største  
center for**



**BYGNINGSARTIKLER**

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

## Vi gentar:



Du skal ikke sige det til nogen, men....

VI HOLDER JULEFROKOST LØRDAG d. 20/12 kl. 19.00 !



Det kommer i år til at foregå på restaurant Messingjens i Alborg. Det er et mindre sted, som vi så nogenlunde kan have for os selv. Men der er iøvrigt hvad der skal være af barer, dansemuligheder osv.



Menuen er det traditionelle julebord med alt, hvad dertil hører.

Prisen er kr. 68,00 - og så hedder det: Spis, til du revner !

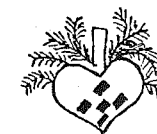
Øl og spiritus til normale restaurationspriser.



### TILMELDING:

Senest 10/12 til Henrik Kristensen, 08 293432  
eller Fl. Vasegaard 06 103336.

Reservér altså allerede nu hele week-enden (af hensyn til eventuelle tømmermænd) 20/12. Og husk at få meldt dig til inden den 10/12.



## Internationalt VHF



Endnu inden han er færdig med denne vinters elevhold til nationalt VHF-bevis tilbyder den utrættelige Benny Svendsen atter at oprette et hold med henblik på opnåelse af internationalt VHF-bevis!

Da tilbudet sidst blev givet meldte der sig ikke et tilstrækkeligt antal deltagere, men nu forsøges der endnu en gang.

Så vidt vides er mindst 4 Aviatorfolk interesserede, så vore egne medlemmer må være på dupperne, hvis de vil med.

Under forudsætning af tilstrækkelig tilslutning (hvilket det altså kan tyde på, at der bliver denne gang) startes kurset den 2. marts - 81. Undervisningen foregår som sædvanlig på flyvestationen kl. 19-22.

Forudsætning for deltagelse er besiddelse af nationalt VHF-bevis samt et nogenlunde kendskab til engelsk. Tilmelding snarest til Benny Svendsen

Tlf. 08 269104



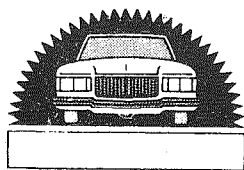
BP AARS DEPOT  
**BENT KROGH**

Vestre Boulevard  
PETROLEUM  
FYRINGSGASOLIE  
MOTORGASOLIE  
TRAKTORBENZIN  
SMØREOLIER  
OLIEFYR  
VARME UNIT'S  
BP GAS  
RENGØRINGSMIDLER



**62 19 88**

... Deres direkte  
olieledning!



**VODSKOV NY  
AUTOVÆRKSTED**

Follisvej 13 - Vodskov  
Telefon (08) 29 35 67

**BRUGTE BILER**

**3 mdr. fuld garanti**

Vi har fået brev fra Werner Kohlwey, der gæstede vor plads i foråret. Werner, der bor i Gladbeck i Ruhrdistriktet blev så begejstret for vor plads og menneskene på den (hrrrm - det siger han faktisk selv!), at han gerne



vil besøge os endnu en gang, - denne gang i selskab med 4 svæveflyvenner og en klubejet Astir CS.

Werner og vennerne vil gerne komme i en af vore sommerlejre, og han spørger i samme anledning, om der er nogen mulighed for at leje/låne en campingvogn i perio-

den. Han og hans kone foretrækker en vogn, hvis det er muligt at skaffe een, mens vennerne regner med at sove i telt. Så kan du skaffe en ledig vogn, så giv besked til redaktøren.

Iøvrigt er det muligt, at vi ser Werner på EK-VH allerede i april næste år. Een af hans venner ejer en Piper Dakota og planlægger en tur til Danmark i den. Hvis muligt kommer Werner så med.

Til slut fortæller Werner i sit brev, at FAI endelig har godkendt hans sidste diamant til guld-C'et. Den fik han for 6900 meters højdevinding i Sydfrankrig i april i år.

Werner beder os ønske klubben og specielt de medlemmer, han kender, en god jul og et lykkebringende nyt år.

*Matik* **INDUSTRI**

8280 TRIGE - AARHUS

DREJEARBEJDE  
REVOLVERDREJNING  
AUTOMATDREJNING  
MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

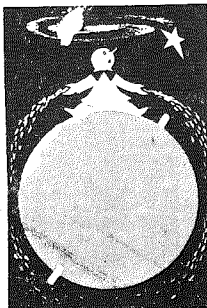
## SMÅNYT

Ansporet af vor notits i sidste nummer af Svævenyt har Bent Erik Thomsen lovet, at han fremover vil påtage sig at sende smånyt ind til FLYVs gule blade, - altså dem med nyt fra klubberne. Vi takker.

Det er nævnt tidligere, men skal åbenbart helst gentages: ALLE flyvebøger skal sendes til Henrik Kristensen til gennemgang i vinter. Sidste frist er de. 15. december! Henriks adresse:

Syrenvej 31  
9310 Vodskov.

Helt uden tanke på dem, der flyver en masse om sommeren og så glemmer at arbejde om vinteren:



Din visdom er vel så som så  
og din fornuft beskeden,  
men du har mer at bygge på:  
Din egoisme bør forslå  
til hele menneskeheden.

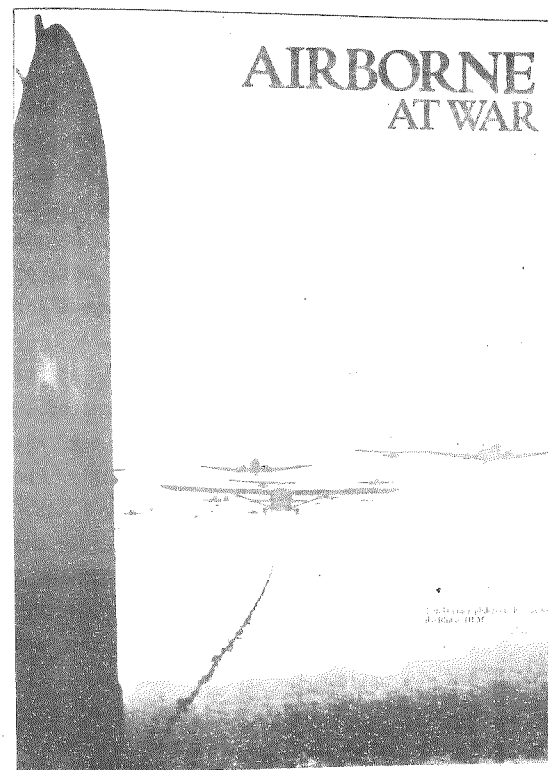
**MODERNE MÅLETEKNIK  
FOR NØJAGTIG,  
BRILLE-TILPASNING**

**Scheel Poulsen**

tilsluttet OPTIKER RINGEN BRØDREGADE 20  
RANDERS - TLF. 42 17 49

DEADLINE næste nummer: 2/1 - 1981.

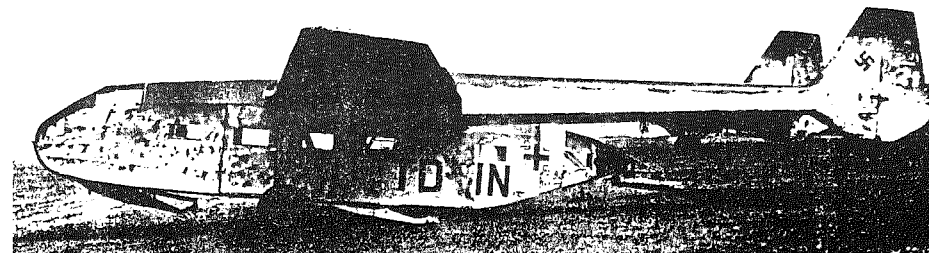
GOTHA Go-242.



. Denne alsidige glider blev meget brugt under anden verdenskrig af de tyske hær- og flyveenheder både på østfronten og i Nordafrika. Den blev produceret af Gothaer Waggonfabrik, som ellers lavede jernbanevogne.

Udviklingen og udformningen af Go-242 skyldtes et krav om en større last-glider end DFS-230, der blev omtalt i foregående artikel. Den skulle kunne skaffe store mængder af hårdt tiltrængt materiel, våben og biler til fronten i stor hast. Luftwaffe modtog den første Go-242 i midten af 1941.

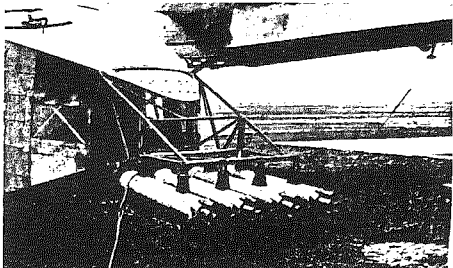
Flyet var højvinget med dobbelt halebom og centralt placeret krop. Såkaldte lift-spoilere var placeret på oversiderne af vingerne. Vingerne, halebommene og selve halen var lavet af træ, mens kroppen var af lærredsbeklædte stålrør. Det bagerste af kroppen var hængslet for oven og kunne hæves, så lange og store ting kunne anbringes. Tidlige udgaver havde et kastbart understel og meder under krop-



pen,- senere blev det normalt med fast hjulunderstel med næsehjul. Glideren kunne rumme 22 soldater og 2 piloter. Sæderne og gulvet under dem var af 8 mm panserstål til beskyttelse af piloterne.

Selvom den oprindelige model forblev uændret resten af krigen, blev der lavet 9 forskellige eksperimentaludgaver. 2 af dem blev ændret, så man kunne kaste faldskærmstropper ud fra glideren, - d.v.s. at der kunne landsættes det dobbelte antal soldater med transportflyene, der så også fungerede som slæbefly. Glideren blev da hængende efter slæbeflyet under hele turen. Desuden blev der foretaget en del ændringer ved understellet. Man lavede f.eks. et nekelt forsøg med en slags plov monteret under glideren. Denne kunne piloten udløse lige efter landingen for at bringe flyet til hurtig standsning.

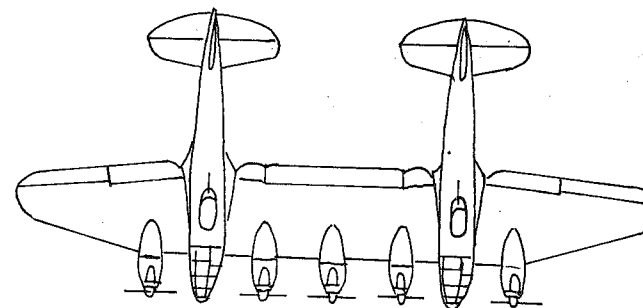
Endelig prøvede man at sætte raketter på flyet for at hjælpe ved starten. Først prøvede man 4 stk. Rheinmetall RI 502 raketter med fast brændstof. Dis-



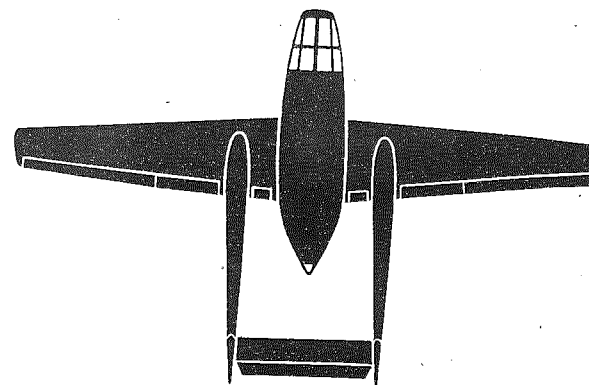
se blev monteret ved siden af hinanden under den bagerste del af kroppen. En anden løsning var 2 stk. Walter RI 202b raketter under vingerne helt inde ved kroppen. Disse kunne brænde i 30 sekunder og ydede et tryk på 500 kp. Begge forsøg fandt sted i Rechlin i sommeren 1942 og

viste sig meget succesfulde. Desværre viste det sig i praksis, at det krævede for meget hjælpepersonel med tankvogne og pumpeudstyr. Senere satte man to franske 750 hk Gnome 14M stjernemotorer på vingerne i forlængelse af halebommene. Derved fik man en effektiv transportmaskine, som mest blev brugt i det nordvestlige Afrika. Denne udgave hed Go-244 og blev bygget i 133 eksemplarer.

Af operative flyvninger kan nævnes, at flyene leverede hårdt tiltrængt udstyr til de indesluttede tyske styrker ved Kholm på østfronten i begyndelsen af 1942 og til en ligeledes indesluttet panserarmé ved Podolsk. De evakuerede også tropper fra Krim ved Sortehavet. Desuden blev de flittigt brugt af jager- og bombeenheder som flyvende værksteder med drejebænke, visse reservedele og andet udstyr permanent installeret. Andre enheder brugte dem som stabsoperationsrum. Som slæbefly blev oftest benyttet Ju-52 og Heinkel 111Z, det sidste et monstrum af et fly, - eller rettere to, da de var bygget sammen vinge til vinge med en ny centersektion, hvorpå der var placeret en 5. motor.



Heinkel He-111Z



Gotha Go-242.

Tekniske data: Spændvidde.....24,0 meter. Max. slæbehast....245 km/t  
 Længde.....16,0 meter. Normal slæbehast..215 km/t  
 Tomvægt.....3,5 ton. Max. fri hast.....290 km/t  
 Last.....4,0 tons.  
 Bevæbning (defensiv) .... 4 - 8 maskingeværer.  
 Bygget i 1528 eksemplarer (Go-242) og 133 ekspl. (Go-244)



## Læseropgaven.

Traditionen tro bringer vi osse i dette års julenummer en læseropgave. Dels ville det jo være synd at skuffe vore trofaste læsere, - dels er juleopgaven os en kærkommen anledning til at kontrollere læsernes åndelige habitus endnu engang. Kort sagt: Vi får efterprøvet, om de virkelig er ligeså dumme, som vi tror!

Nå, - efter dén indledning, er der formentlig ingen, der ikke brænder efter at vise, at netop han/hun kan løse denne juls op- ekstra lette opgave.

Præmien er i år et eksemplar af den tidligere omtalte fuglebog "Fugle, - færdigheder, flugt og fart". Den vil efter lodtrækning blandt de indsendte, rigtige løsninger tilfalde vinderen. Løsninger ind-

sendes senest 3/1 - 81.

Men hør nu blot:

"Det var en kold og stormfuld nat. Vinden ruskede i et par sokker, der hang til tørre. Det gøs i træ- og gulerodstoppene!

Langsomt gik natten over i en trist og grå dagning, og en kendt formand stak forsøgsvis næsen op over kanten af dynen. Han trak den dog skyndsomst atter til sig, vendte sig  $\frac{1}{2}$  omgang og besluttede sig til at drømme endnu en halv time om dejlige sommerdage, blomstrende cumulusser og den sagte hvislen af lun luft over silkeblød glasfiber.

Men udenfor lurede mørke magter! Ikke så langt borte, i et stort, til-lukket udseende hus, havde magtfulde mænd besluttet sig. Man ville oprette et kartotek!!!!

For selvom man på forhånd vidste alt, hvad der var værd at vide, også om den pågældende formand, alt - inklusive hat- og flipnummer, - så ville man vide endnu mēr.

Diskrete ordrer til det kæmpemæssige dataanlæg satte komplicerede meka-nismer igang, spørgeskemaer blev udskrevet, adresser ligeså og konvolutter fyldt med skrivelser. Inden en time bugnede det nærmeste posthus' skranker af breve.

Og ca. 14 dage senere kæmpede et postbud sig mod vinden, op ad trappen til formandens hus, - frem til brevsprækken. Og så er vi just fremme ved den omtalte grå morgen.

Det var nu lykkedes formanden at kæmpe sig ud fra søvnens ingenmandsland, og iført slåbrok og kameluldssutter bøjede han sin protesterende ryg ned og samlede rudekuverten op fra gulvet. "Ilde nyt" - tænkte han.

Febrilsk gennemgik han i tankerne sit synderegister, men kunne ikke u-middelbart huske andet, end at han skyldte naboen to pilsnere og en kop sukker.

Han rev kuverten op og stirrede lamslået på det første ark papir:

### SPØRGESKEMA !

I henhold til lov nr. 10082 af 30/2 - 79, jvf. cirkulære nr. 220 C, prgf. 28 stk 4 b. mm, fremsendes hermed spørgeskema til brug for en eventuel fremtidig kategorisering af svæveflyveformænd med henblik på en mulig klassificering af åndsevner (nærmere defineret i hoslagte skrivelser, side 18) etc. etc. etc.....

Formanden åndede lettet op, - der kunne ikke være meget at hente hos ham. Han så dernæst på spørgeskemaets første punkter:

Dato:

Stamoplysninger: a. Fødselsdato og år (Hvornår, hvor og hvorfor ?

Hæ - hæ, tænkte formanden, - Det kan de sgu selv regne ud. Og han skrev:

Det er nu 1980. For to dage siden var jeg 50 år gammel. Næste år fylder jeg 53. Hvilken dato er det idag, og hvornår har jeg fødselsdag ?

For formanden var det naturligvis let at give svaret på disse spørgsmål. Men de store maskiner inde i datacentret var slet ikke indrettet på den slags problemer, så de måtte snart give op. Og for de ansatte gik det ikke meget bedre. Også de var for længe vænnet af med at tænke selv. Kort og godt gik sagen i hårdknude. Men for dog at gøre noget, skyndte datamaskinen sig at skrive en check på 41 millioner til formanden!

Så kan nogen hjælpe os gåde samt med at finde mas, - så skriv straks korrekt løsning har du den førømtalte præmie.



med svarene på den stillede formandens adresse på Baha-til Svævenyt. Og med en altså chancen for at vin-

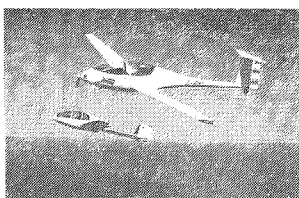


# 1981

nærmer sig hastigt, og det er på høje tid, hvis man skal have bestilt den ny svæveflyve-kalender fra Mauritius Verlag i Tyskland.

Kalenderen rummer 12 store farvefotos, hvilke vi bringer et par eksempler på i sort/hvid herunder. Prisen er i år DM 19,30 + porto, og bestillinger sendes til

Mauritius Verlagsgesellschaft mbH  
Wittelsbacherstrasse 10  
D - 6200 Wiesbaden 1.



## Medlemsnyt

Kurt Gundersen      udmeldt  
Hans M. Andersen    udmeldt

Ny adresser:      Bent Erik Thomsen  
                          Vangen 237    3.  
                          9400 Nr. Sundby.

Niels Sejstrup  
Pomonavej 12  
9230 Svendstrup.  
Tlf. 08 382365

Henning Nordhagen  
Godthåbsvej 37  
4300 Holbæk.

Telefon:            Poul Richard Kristensen  
                          06 911016.



# Byen har sit eget vejr

*Det er dårligere end vejret i omegnen - og vil blive endnu dårligere hvis vi ikke passer på*

Det forhold, der omtales i overskriften, er sikkert kendt af de fleste. Vejret i større byer er virkelig ofte meget forskelligt fra det, der på samme tidspunkt findes umiddelbart udenfor byen. F.eks. har redaktøren ofte kørt fra Århus mod EK-VH i tæt tåge og "tung" luft, for blot få kilometer udenfor at finde det dejligste sommervejr med blå himmel og masser af sol.

Og specielt for Århus' vedkommende gør der sig særlige forhold gældende. Byen ligger i en lavning ud mod havet, - nærmest som et amfiteater. Her vil byens støv og forurening let samle sig, og dette kombineret med kystbrise i morgentimerne, giver tit grimset vejr.

Men at desuden byens topografi ofte giver gode muligheder for termik længere oppe på dagen, vil medlemmerne af Århus Svæveflyveklub kunne skrive under på.

Fra Århus Stiftstidende har vi lånt den følgende artikel:

Byen har sit eget vejr, sit eget klima. Og det adskiller sig mere fra vejret i det åbne land omkring byen end de fleste forestiller sig.

Større byer kan let have 25 procent færre sokskinsdage end deres landdistrikter. De har meget mere tåge. Om vinteren kommer tågen dobbelt så tit, fordi byluftens støv fremmer dråbedannelsen i luften.

I London stjæler tågen halvdelen af sollyset. Byerne har mellem 11 og 18 procent flere dage med torden og let regn og 10 procent mere haglvejr end deres landdistrikter. Der kommer fem til ti procent mere nedbør.

Når ældre mennesker snakker om, at vejret var bedre, da de var børn, behøver det ikke at være, dordi hukommelsen helst fastholder de lyse dage. Antallet af dage med klar himmel over vore større byer er de sidste 50 år gået ned med gennemsnitligt 40 procent, og antallet af skyede dage gået op med 60 procent.

Der bliver varmere i byerne. En storby som Tokyo var i begyndelsen af 1950'erne 2,5 grader varmere end sine omgivelser. 20 år senere var den fire grader varmere i årsgennemsnit.



Århus ligger i en lavning ud mod bugten.

Også byer af mere menneskelig størrelse er blevet tydeligt varmere end deres omgivelser. Gennemsnitstemperaturen i byer som Malmö og Kiel er 1 og 0,7 grader højere end i omegnen.

#### BYSOLEN BRUNER DARLIGT

På en stille dag i London kan der være syv grader varmere i centrum end i omegnen. I små og mellemstore byer er det let at finde temperaturforskelle på mellem en og to grader pr. kilometer fra bymidte og udad, og den kan nå op på fem grader.

I Lund i Sverige, der har 60.000 indbyggere, var der en martsdag temperaturforskelle på to grader pr. kilometer.

Byen er som en varmeø, hvis det ikke blæser for meget. Er luften godt forurenet, suger deris gas og støv solstrålerne til sig. Det kan let drive temperaturen i vejret med fem grader.

Om vinteren er det først og fremmest udslip af varme fra huse, der sætter temperaturen i vejret.

I det indre New York svarer denne varmemængde til, at der i hver kubikmeter luft over området sad to 100 watt pærer.

I Nordeuropas industriområder udgør varmeudslippet om vinteren mellem 20 og 50 procent af sollysets varmetilførsel.

Det er meget sværere at blive solbrændt i byen end på landet. I en industriby opsuges 15-20 procent af det ultraviolette lys af luftforureningen.

18 På gader og pladser i Paris er det ultraviolette lys helt forsvundet.

Alt sammen kan det læses ud af en ny, dansk bog "Byklima". Den er skrevet af urbanklimatologen, lektor, cand. mag. og mag. scient. Ingolf Löffler, Odense.

#### LIVSFARLIGE OPHOLDSSTEDER

I bogen siger han lige ud, at hvis fremtidens storbyer blot bliver forstørrede udgaver af de byer, vi har i dag, bliver de ubehagelige og livsfarlige opholdssteder.

Mange storbyer er allerede i dag så forurenede, at byboere har et tydeligt kortere liv end landboere.

Han gennemgår de mekanismer, der skaber byens særlige klima, og håber, at vore byplanlæggere og politikere i fremtiden vil tage mere hensyn til hans fags erfaringer. Det kan gøre byerne til mere menneskeværdige opholdssteder. Det gælder ikke bare storbyerne, selv om problemerne der er størst og alvorligst, det gælder også almindelige danske provinsbyer.

Det er ofte tilfældigheder, der afgør, hvor grønne områder bliver lagt i vore byer. Kun sjældent tages der hensyn til meteorologiske og topografiske forhold.

Parker og gadetræer virker som store filtre, der i høj grad kan rense luften - og filtervirkningen er størst, når beplantningen er spredt.

Nogle få parker og lidt vejtræer har stor dæmpende virkning på vindhastigheden i en by. Træerne tager også den værste hede af en sommerdag. De fordamper enorme mængder vand, og til fordampningen tager de varme fra luften. Er træerne stedsegrønne, vil de omvendt kunne højne temperaturen mærkbart en vinterdag. Også om vinteren fordamper de vand - og vanddampen fra træerne er varmere end vinterluften.

Kineserne planter i øjeblikket millioner af træer i deres byer for at forbedre byklimaet. I de fleste større europæiske byer går antallet af træer ned. Vesttyskland har således mistet to millioner bytræer.

Træer køler bedst om dagen. Græsplæner om natten. De brede gadegennembrud, der skal lette bilernes vej gennem byen, øger vindhastigheden. Har disse brede gader samme retning som de fremherskende vinde, vil der tit opstå storme gennem dem.

#### 200 VOLT I LUFTEN

Mange byer som Vejle, Randers eller Aarhus ligger lavt omgivet af højdedrag. Den koldere luft fra højderne vil være tilbøjelig til at glide ned i dalen. Her kan den samle sig som en sø af koldluft og sætte folks varmeregning mærkbart i vejret, hvis den ikke kan glide videre ud af byen, fordi der er bygget lange husrækker eller dæmninger til veje og jernbaner på tværs af dalen.

På mere stille dage vil byen få sin egen vind, der fra alle sider går ind mod det opvarmede centrums lavtryk. Er der grønne anlæg, som strækker sig kredsformigt gennem byen, vil der ved parkerne dannes mindre vindsystemer, som hjælper planterne til at rense luften.

I luften på landet er der 10 gange så meget støv som i luften over de store have. Men i små byer er der 35 gange så meget støv og i store byer 150 gange så meget støv. Under særlige forhold kan der være 4000 gange så meget støv i byluften som i havluft. I en stor industriby kan der falde et ton støv pr. kvadratkilometer på en vinterdag. Og i bystøvet er der en lang række stoffer, som er skadelige for mennesker.



Støvet ændrer også de luftelektiske forhold stærkt i byluften. Antallet af små elektrisk ladede partikler (ioner) er halvt så stort som i landluften, mens antallet af store elektrisk ladede partikler tidobles.

Det betyder, at spændingsforskelle i byluften en vinterdag kan komme op på 200 volt pr. meter, mens den på landet kun er 70 volt. Om sommeren, når forureningen er mindre, er spændingsforskellen i byluft 100 volt mod 40 volt i landluft.

Vi ved ikke så meget om, hvad sådanne elektriske ændringer betyder for menneskets velbefindende. Nyere undersøgelser synes at vise, at den store spændingsforskel kan give nogle mennesker hovedpine og kvalme, samtidig med, at den svækker deres evne til at koncentrere sig.

I byluften er der skiftende mængder af svævestøv, svovltriøxyd, svovldiøxyd, kvælstoføxyd, tungmetaller som bly og kviksølv, asbest, kvælstof-nitroseforbindelser, kuløxyd og ozon. Nogle steder kan mængden af disse stoffer i byluften nærme sig de grænser, der er opstillet som antagelige for raske mennesker, hvis det ikke skal fremkalde irritation af slimhinder, skader på nervesystemet eller være med til at fremkalde kræft.

Det er vanskeligt at fastslå klare sammenhænge mellem sygdom og lettere grader af luftforurening.

Amerikanske undersøgelser har peget på, at hver gang man får nedsat luftforureningen med 10 procent, fører det til et fald i dødeligheden på 0,4 procent.

I Nashville, Tennessee lå den samlede kræftdødelighed 25 procent højere i forurenede end i ikke-forurenede områder.

Dødeligheden på grund af kronisk bronchitis skulle kunne bringes ned med mellem 25 og 50 procent, hvis luftforureningen kunne bringes ned på den laveste, der blev målt i området. Lungekræften skulle kunne gå ned med mellem 11 og 44 procent og hjertedød mellem 10 og 15 procent.

En af vejene til renere luft er ikke "in" i øjeblikket. Det er at gå fra kul og olie over til atomkraft. Hvis kernekraftværket ellers fungerer, som det skal, vil det også betyde langt mindre radioaktivitet i byluften. Kul-kraftværket har nemlig et langt større udslip af radioaktive stoffer end kernekraftværket.

Ingolf Löffler: "Byklima -  
Urbanklimatologi"  
Gads Forlag.

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

Et år gik!

Ja, så gik der atter et et år. Der har været meget at skrive om i vort blad, - både skidt og godt. Men heldigvis hele tiden mest godt. Vi i redaktionen siger vore læsere tak for året, der gik, og vi ønsker med denne lille collage over årets overskrifter jer alle sammen en god jul og et godt nytår.

Kærlig hilsen  
Svævenyt

**VINTERARBEJDE**  
BRILON BRILON...  
Fra de "gode gamle" dage  
Har vi glemt at sige tak?  
Fra instruktøerne.  
Plastickirken  
Der er  
TERMICO  
NOM i Skiv i lav højde  
Oh Lunderskov!  
DEBAT!  
Borup-pokalen  
IGLER!  
Et frugtbart forår!  
Wirebrud!  
EN MENING  
VÆRKSTED  
Snart 1984  
De graver  
Wirebrud!  
EN MENING  
VÆRKSTED  
Fin fest! Nyt bomærke!  
NU KAN DET VÆRE NOK!

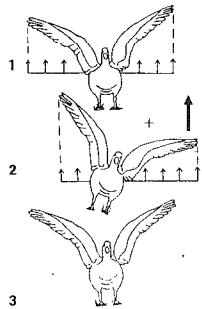
I 2 G over Alperne !!?



Erik Frikke har mest for sjovs skyld lavet et stort "klistermærke" med ovenstående motiv: Enhver 2 G-pilots ønskedrøm. I 2 G over Alperne! Det er i blå/sort/hvid. Interesserede købere kan henvende sig til Erik, der har et mindre oplag til disposition.

**TYRRESTRUP**  
**RADIO & TV**  
TILSLUTTET  
Autonomet  
RADIO & TV  
APPARATER  
salg service rep.  
Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11

Fra bogen "Fugle, - færdigheder, flugt og fart": Landende grågæs.

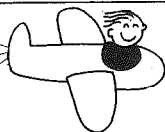


Det er en kendt sag, at et flys flyveegenskaber stabiliseres af en vis V-form på vingerne. Det ser vi da også på alle vore fly.

Og de store tunge grågæs, der på billedet netop har sat understellet ned på vandet, benytter i høj grad V-form på vingerne.

På tegningen her ved siden af ses den virkning, denne vingeform har: Vrides en vinge nedad, øges dens opdrift, mens den modsatte vinges opdrift nedsættes. Dette vil automatisk bringe fuglen (flyet) tilbage mod neutral stilling.

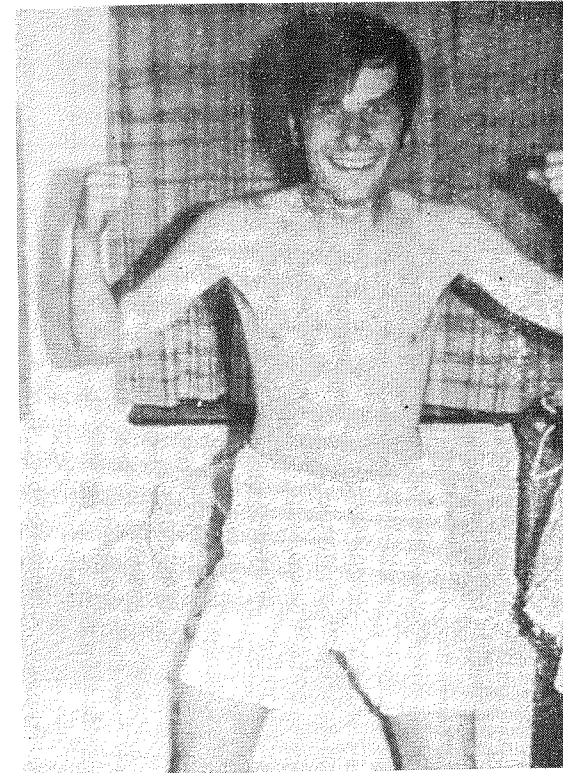
Selv en pilot i et svævefly kan ikke leve af »luft« alene



- så vi siger velkommen i

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

Egenens største supermarked  
Delikatessafdeling  
Cafeteria »Spisekrogen»



Her har vor chef-fotograf for en gangs skyld selv måttet stå foran kameraet. Han er i færd med at demonstrere udgangsstilling for to-personers nærkamp iført forsvarets standard-beklædning for slige situationer.

Billedet er godhedsfuldt udlånt af Eriks kærlige storebror!

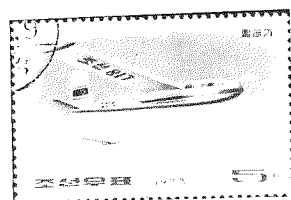
Vi ser i avisen, at der i U.S.A. er oprettet en klub for kedelige mennesker.

Selvom nogen måtte mene, at vi osse her i klubben kunne have et par aspiranter til denne forening, så må vi desværre melde hus forbi. For før optagelse kan finde sted, må man skrive under på, at man ikke dyrker sport, spiser sundhedskost, dyrker svæveflyvning eller går i spraglet tøj!

## KUN FOR SPØG....



Behandl klubbens materiel som  
var det dit eget.  
For det er det jo!



Hørt på Hornum Kro:

Hvordan ønsker De bøffen,  
hr. flyvechef?  
Stor, tak!



Karsten, hvorfor springer fiskene op af  
vandet i regnvejr?

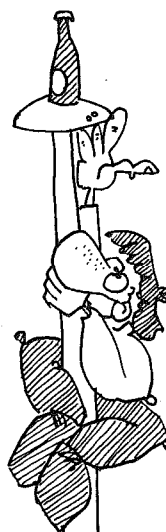
Det er fordi, det er deres eneste chance  
for at få et brusebad, min snut!



## svævenyt<sup>s</sup> 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!

Det ligger i luften...

**expert**



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

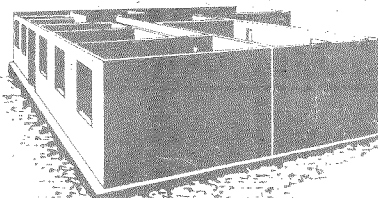
Bevar overblikket -  
køb foto hvor du får  
den bedste vejledning.  
Priser i alle luftlag.

HJÆLP! Her er forsvundet  
endnu en annonce. Hvis du  
fortsat ønsker at få Svæ-  
venyt til en rimelig pris,  
så gør hvad du kan for at  
skaffe annoncer!

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

Næstformand: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Ålborg.

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 Ars. Tlf.: 08 661472.