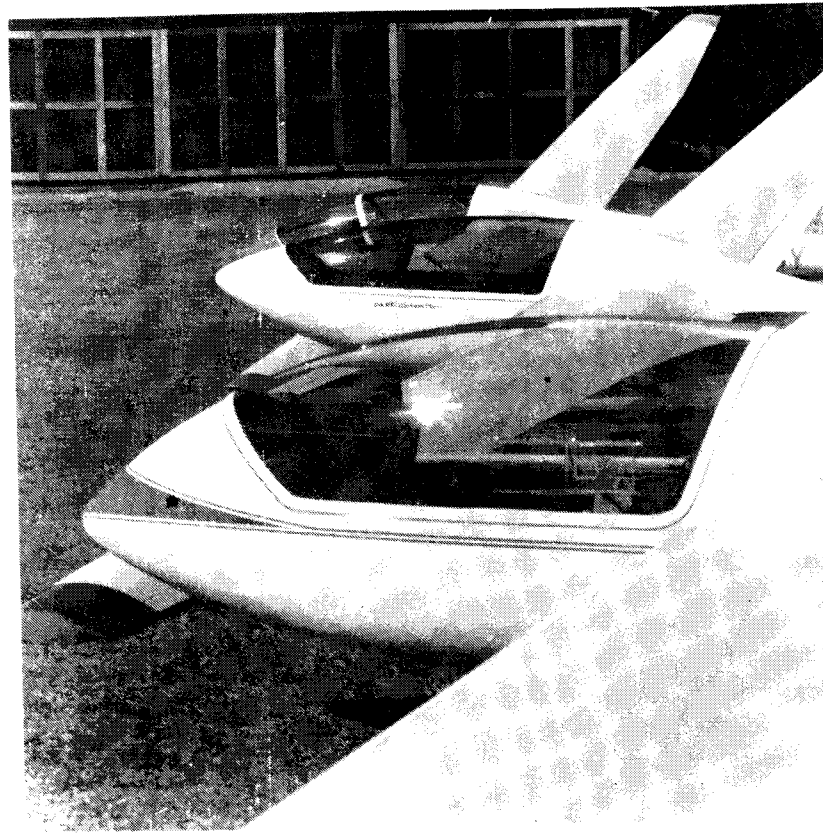


SVÆVENYT



Nr. 2
Februar 1981
20. årgang

GENERALFORSAMLING d. 14/3 1981

Som besluttet ved sidste års generalforsamling, hvor der var flertal for at ændre vedtægterne for klubben, afholdes generalforsamlingen i år i marts måned, den 14. marts kl. 13.00 i klubhuset.

Dagsordenen vil være i henhold til vedtægterne, § 7, stk. 2 i. Det skal herunder bemærkes, at forslag skal være bestyrelsen i hænde skriftligt senest 14 dage før generalforsamlingen. Det er vigtigt at overholde denne frist, da forslagene ellers ikke kan nå at komme ud til alle medlemmer inden generalforsamlingen.

Med hensyn til valg af bestyrelsesmedlemmer kan det oplyses, at følgende er på valg:

Ordinært i.h.t. vedtægterne:

Kasserer	Gitte Vasegaard	modtager	genvalg
2. bestyr.m.	Gert Frikke	-	-
4. bestyr.m.	Børge Nielsen	-	-
5. bestyr.m.	Poul R. Kristensen	-	-
2. suppl.	Tage Havsager	-	-
2. revisor	Mie Frikke	-	-

Ekstraordinært p.g.a. frafald:

1. bestyr.m. (Per Madsen)
3. bestyr.m. (Bjarne Jakobsen)
1. suppl. (Karsten Sjørslev)

Til sidst skal der blot erindres om, at medlemmer med mere end 2 måneders kontingentrestance ikke har stemmeret ved generalforsamlingen. Der vil være mulighed for indbetaling af restancer før generalforsamlingens begyndelse, men kassereren vil foretrække, at indbetalingerne foretages pr. giro i god tid i forvejen - det letter papirarbejdet væsentligt.

Bestyrelsen

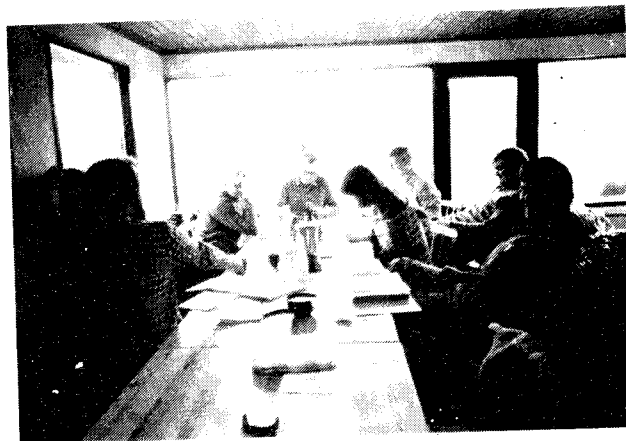
Forsidebilledet:

Hvad mon de tænker på?

Foto: E.Frikke.

NYT FRA BESTYRELSEN.

Til stede ved bestyrelsesmødet var: NS, GF, GV, PRK, BN, TH, KS.



Det vigtigste punkt på dagsordenen var planlægning af generalforsamlingen i marts, herunder gennemgang af årsregnskab, bestyrelsesmedlemmer på valg, forslag til nye gebyrer etc.

Regnskabet er vedlagt dette nummer af Svævenyt til gennemsyn inden generalforsamlingen, og andetsteds i bladet findes indkaldelse til generalforsamlingen.

Med hensyn til regnskabet bemærkedes specielt, at værkstedet på nuværende tidspunkt har kostet godt 48.000 kr. Da budgettet lød på 38.000 + moms, og vi stadig mangler at betale ca. 8.000 kr., betyder det, at vi har overholdt budgettet, bortset fra, at vi har investeret lidt mere i et ordentligt opvarmningssystem end beregnet.

Som det ses af regnskabet, har KZ-7'eren derimod ikke overholdt sit budget, idet vi tilstræber at få den til at hvile i sig selv. Ved generalforsamlingen vil bestyrelsen derfor fremlægge forslag til reviderede takster, og det vil derefter blive op til generalforsamlingen at afgøre, om vi skal forsøge at få regnskabet til at balancere endnu et år eller om vi skal aflevere den igen med tak for lån.

Herudover blev der behandlet enkelte andre emner:

- Vi vil stadig forsøge at sælge PIK-20'en, hvis vi kan få en rimelig pris
- Vi vil i år forsøge at få så mange som muligt på instruktørkursus i følgende rækkefølge: F. Vasegaard, Kim Jensen, Birgit A. Eriksen og G. Vasegaard (HI) og Gert Frikke og Poul R. Kristensen (FI), men forventer dog kun at få 2 HI + 1 FI afsted.

Gitte

Fra "readers Digest" har vi lånt følgende beretning.



I SVÆVEFLY MOD VERDENSREKORDEN

Det var hans 27. forsøg. Skulle det endelig lykkes? Pludselig tabte han højde, gled ned mod det tunge, grå skytæppe, der tilhylede New Zealands højeste bjergtinder, men så lød en kendt stemme i radioen . . .

forsøg på 14 år. Den 16. april 1974 havde vesttyskeren Hans Werner Grosse forbedret rekorden til 1231,6 km, og det efterlod de newzealandske svæveflyvere kun 23 km, hvis de ville slå rekorden i deres eget land.

Georgeson greb telefonen igen for at samle sit hold. Efter 13 soloforsøg var han gået over til at jage rekorden som medlem af en tremands-eskadrilje. David Speight, der havde været med ni gange, svarede fra sin lære-farm ved Tower Peak på Syd-øen. Vejret var godt nok hårdt . . . men han var da villig til at gøre et nyt forsøg.

Derefter aftalte Georgeson med holdets tredjemand, Bruce Drake, at de to skulle mødes i Christchurchs lufthavn. „Jeg kan låne en Cessna 4185,” sagde Drake, „men vi må

skynde os, hvis vi skal nå ned til Tower Peak, inden det bliver mørkt.” Tower Peak skulle være startsted for flyvningen næste dag. De tre svævefly var tidligere bragt derned: tyske Nimbus II-fly med et vingefang på 20,3 m og udstyret med iltanlæg, HF- og VHF-radio.

Næste morgen var blæsten stadig så kraftig og buldrende, at den vækkede Dick Georgeson allerede ved firetiden. Han lå og stirrede anspændt ud i mørket og tænkte på den forestående flyvning. Her i den newzealandske midsommertid kunne han regne med højst 15 timers dagslys. Det var ensbetydende med, at de skulle tilbage-lægge de 1255 km med en gennemsnitsfart af over 80 km/t – en droj opgave.

„Det er en fantastisk oplevelse,” sagde Georgeson, „at kunne flyve over et så stort område. Det er som at være en lille flyvebåd på et stort hav. Det er en fantastisk oplevelse, og jeg vil gerne gøre det igen.” Georgeson var en af de få mennesker, der havde flyvet over New Zealands højeste bjergtinder, men så lød en kendt stemme i radioen. „Det er en fantastisk oplevelse,” sagde Drake, „at kunne flyve over et så stort område. Det er som at være en lille flyvebåd på et stort hav. Det er en fantastisk oplevelse, og jeg vil gerne gøre det igen.”

Det var måske Georgesons sidste chance for at sætte ny verdensrekord i mållflyvning med ensartet svævefly. Den længste strækning i New Zealand, man kan svæveflyve i lige linje over land, er de 1255 km fra den sydlige ende af Syd-øen til Hicks Bay på østkysten af Nord-øen. Selv om den 56-årige Dick Georgeson havde sat flere verdensrekorder, var det aldrig lykkedes ham at slå rekorden i mållflyvning – fra et nærmere bestemt startpunkt til et fastsat mål – trods 26



Han vækkede de andre, men inden flyvne var gået startklar og slæbe- og støvsuger tilrettelagt, var der til hans bestyrelse gået over to timer. Klokken var 17, da han i 150 meters højde trak i motorkædet, der trigjorde slæbeflyet til klæbet. Der var nu knap 15 timers dagslys tilbage.

Han koncentrerede sig om den forvende, men også spændende opgave, som lå forude, og lyttede til luftkommunikationens langs skroget, radioens skratten og de knappe meldinger fra Speight og Drake. Alle tre piloter havde fundet gode opvind, langs de 1950 m høje Takimua-bjerge og steg stot til 2000 meters højde. Forude lå Wakatipu-øen og De sydnivealandske Alper.

En time var gået. Over radioen diskuterede de tre svæveflyvere, om de skulle lave „skrånt-flyvning” hen over Remarkable-bjergenes vestlige udløbere ved Wakatipu-øens bred eller prøve på at fange den store luftbolge, som efter skyformationerne at domme var ved at danne sig syd for søen.

De valgte luftbolgen. Men næsten en times søgen og kredsen med bratte krængninger og kraftige rystelser i den urolige luft gav ingen mærkbar opdrift.

Endelig, over den gamle guldmine-by Queenstown, fandt de en opdriftstrøm: Remarkable-bjergenes tinder, som havde været foruroligende tæt på, sank bort under dem. I 3000 meters højde tog Dick Georgeson sin iltmaske på og åbnede for ilten.

Så begik Georgeson en alvorlig fejl. Mens Speight og Drake valgte at svæve vest om alperne for at undgå skyerne, red han på toppen af luftbolgen mod øst. Men kort efter begyndte hans fly at tabe højde, og nærmest et lag af tætte, grå skyer. Under skylaget lå et voldsomt terræn af sne, is og stejle klippetoppe. Og forude, indhyllet i lumskt skyer, kredsede nogle af New Zealands højeste bjerge med takkede tinder på over 3000 meters højde. Til alt held viste der sig en åbning i skylaget østpå. Uden tøven dykkede Georgeson ned mod denne oase over en solbeskinnat dal.

Men nu drev han hjælpeløst for vinden og tabte hele tiden højde. Kl. 13.30 befandt han sig kun 600 m over Canterbury-sletten. Nedslået meddelte han kontrolltårnet i Christchurch, at han blev nødt til at lande.

Men pludselig lød hans kone Helens stemme i radioen. Hun fulgte flyvningen i sin bil. „Hold op med det sludder om at lande, Dick,” sagde hun. „Se at komme videre!”

I over en time kredsede Georgeson stædigt, halede sig møjsommeligt op i 1000 meters højde – og så en tak mere. Flyvelederen i Christchurch meddelte ham, at Speight og Drake var på vej ud over Cook-strædet mod Nord-øen.

Georgeson så på sit ur. Klokken var præcis 15.00. For at nå Te Araroa på østspidsen af Nord-øen, inden det blev mørkt, skulle han holde en gennemsnitsfart af 160 km/t. Der var stadig en spinkel chance. Endelig fangede han en opadgående luftstrøm og red lettet nordpå på en vældig, usynlig bølge med den næsten utrolige fart af 200 km/t.

Han skiftede over til kontrolltårnet i

Wellington og gled ud over Cook-strædet i et langt, fladt dyk. Speight og Drake havde stadig et godt forspring, men han vandt hurtigt ind på dem. Tårnet i Wellington målte hans flyvehastighed over strædet til 240 km/t og gav ham „forkørselsret” gennem de korridorer, der normalt er forbeholdt kommercielle rutefly.

Georgeson strog hen over indsejlingen til havnen i Wellington, men begyndte så at tabe højde, da han satte kursen østpå mod Wairarapa-øen. Fortvivlelsen greb ham, da viseren på højdemåleren krøb ned på 2500 m – i marts året før var han blevet tvunget til at lande netop her, bedst som det så ud til, at rekorden var inden for rækkevidde.

Nu valgte Georgeson at sætte kurs mod Tararua-bjergenes tætte kratbevoksninger



ville Dick Georgeson efter 14 år og 27 forsøg omsider bide sig i den? Klokken var nu næsten 18; han havde kun to og en halv time til de sidste 400 km.

Speight og Drake opmuntrede ham over radioen og gav gode råd. Han fandt den kampestro, linseformede sky, som hans kammerater havde døbt „Giganten”, og lod sig bære videre på dens vældige forkant.

Med lidt over en times dagslys til sin rådighed – og stadig over 200 km fra målet – begyndte han at krædse for at vinde størst mulig højde. Kun ved at komme tilstrækkelig højt op kunne han gøre sig noget håb om en andel i rekorden.

I denne kritiske stund var vindforholdene med ham. Han steg og steg. I 8000 meters højde dannede der sig rimfrost på indersiden af cockpitets plexiglas-kuppel. Han fortsatte med at søge, og kort efter var hele hættens dækket af et tyndt lag glitrende iskrystaller. Temperaturen sank til minus 41 grader.

Radioens skratten og en begejstret stemme brod pludselig ind i hans tyste cismohed. Drake var landet ved målet og havde slået verdensrekorden. Speight forventedes at lande i løbet af ti minutter. Klokken var 19.20, og Georgeson manglede endnu knap 200 km i at være fremme.

Han begyndte den lange nedstigning, og rimlaget på cockpit-hætten smeltede bort. Forude så han Hicks Bay og Te Araroa.

Koncentreret og anspændt strøg Georgeson i tusmørket ned mod landingsfeltet foran Hotel Kawa Kawa. I et øjeblik efter landingen holdt svævelyet balancen med vandrette vinger; så tippede det over som en træt fugl og lagde blidt venstre vinge til hvile på græsset. Klokken var 20.15 på en lun, subtropisk aften. Efter tolv og en halv time i luften var Dick Georgeson kommet mørket i forkøbet med bare 20 minutter.

Smilende maori-børn flokkedes om svævelyet, men først da Speight og Drake kom løbende, gik det rigtig op for Georgeson, at verdensrekorden langt om længe var deres. „Vi lo med tårer i øjnene. Og vi snakkede til langt ud på natten,“ husker han. „At starte på sådan en ferd med gode kammerater, at nå frem til målet og være sammen igen – det kan man kalde en oplevelse!“





Tlf. 62 11 22

• • • • •

Himmerlands største center for



BYGNINGSARTIKLER

Chr. Hjortkjær & Co.^{a/s}

HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9600 AARS · TLF. 62 11 22

Flyve med handicap – umuligt?

Herhjemme kan man af og til få den idé, at vore lovgivere og bureaukrater tænker noget i retning af: "Alt, hvad jeg ikke selv kan forstå, – det må vi hellere få forbudt." ! I hvert fald kan både udøvere af vor sport og folk indenfor andre grene af flyvesporten snakke med om tilsyneladende helt meningsløse bestemmelser og forordninger. Specielt hvis man sammenligner med de regler, der gælder for visse andre forhold.

Her behøver man blot at tænke på det vanvittige misforhold, der er mellem de helbredskrav, der stilles til henholdsvis piloter på småfly og bilister. En svævepilot skal mindst hvert andet år gennem en tilbundsgående helbredsundersøgelse (der er dyr og unødvendig for størstepartens vedkommende), mens den 18-årige, friske unge mand, der lige har taget kørekort, først atter behøver at begive sig til lægen som 70-årig. – Og ingen bekymrer sig om, om sidstnævnte i mellemtiden er blevet måske både senil, blind og tosset! (Ikke lægen, – den unge mand altså.)



Og mens svæveflyveren (eller A-piloten) skal være pokkers uheldig for at ramle ned i hovedet på sagesløse borgere, så har man jo talrige eksempler på, at ældre bilister har afstedkommet alvorlige uheld på grund af deres manglende evne til at føre bil på betryggende vis.

Et andet eksempel på himmelråbende mangel på konsekvens mødte kassøsen og undertegnede, da vi for snart to år siden blev klar over, at vi ventede familieførogelse. For det viser sig, at der i anvisningerne til lægen, der foretager den almindelige

Terry Frazier's ben blev i Vietnam. Men idag flyver han solo med kunstige ben.

S-helbredsundersøgelse, blandt andet står at "graviditet, konstateret eller formodet (det står der altså) diskvalificerer til opnåelsen af certifikat/fornyelse".

Direkte adspurgt har flere læger, - deriblandt en anerkendt lægebrevkasse-redaktør på en stor avis, erklæret, at de ikke kunne finde nogen saglig grund for dette forbehold. En enkelt mente dog, at det kunne bunde i et ønske om at beskytte fosteret mod eventuelle bump ved landingen!!! (Havde den gravide nu en afsindig lyst til at hoppe i sjippetov, - ville man så osse forbyde det?)

Sammenlign bare dette med, at ingen da har tænkt på at forbyde en gravid kvindelig chauffør i at køre indtil bare få dage før fødslen. (Dette specielle med graviditeter er også med til at understrege, at det er mænd, der lovgiver.)

Som antydning med det foregående billede, skulle denne artikel egentlig handle om noget andet, - nemlig om muligheden for at kunne få handicappede op at flyve.

Det kan lade sig gøre at få handicappede op at flyve i Danmark, jovist, - så længe de bare er i sikker afstand fra styregrejserne. Og at handicap under vor helbredsundersøgelse virkelig forstås i bredest mulig forstand, ser man, når man når til punktet, der omhandler vore tænder: "Antal manglende" - står der. Betyder mon interessen for gebissets tilstand mon, at man ikke kan flyve, hvis gebisset virkelig er et gebis? Man skulle selvfølgelig nødig få det galt i halsen i turbulent vejr.

Men tilbage til det, vi oftest forstår ved et handicap (fysisk). Hvis viljen hos såvel myndigheder som hos den



handicappede, - hvorfor skulle han/hun så ikke kunne flyve aktivt? De to billeder, der ledsager denne artikel, viser, at det er muligt.

Bruce Mc Ghie er lammet fra hoften og ned efter en faldulykke. Han har nedsat styrke i armene. Men ved hjælp af et specielt udviklet styresystem flyver han solo i denne Schweizer 2 - 33. I Danmark ville hverken han eller Terry Frazier nogensinde komme til at føre et fly!!

De to piloter, der er omtalt i artiklen (Soaring), hvorfra disse billeder stammer, er begge alvorligt fysisk handicappede. Men begge har de via stædighed og optimisme opnået den tilfredsstillelse, det altid må være at overvinde sit handicap: De flyver.

Begge har ingen mulighed for på normal måde at betjene siderorspedalerne. Den ene har kunnet klare sig med sine kunstige ben, mens den anden har måttet udvikle en ny styrepind, hvor også siderorsbevægelserne kan udføres med samme hånd, således at venstre hånd er fri til betjening af luftbremser.

Naturligvis skal sådanne specialarrangementer godkendes af de vedkommende myndigheder, men i USA har disse så nogenlunde den opfattelse, at man kan gøre, hvad man vil, så længe man blot kan bevise, at det er "safe". (Jvf. "Experimental-flyveklassen" hvor i USA 100 -vis af forunderlige flyvejern boltrer sig under henvisning til, at man da skal have lov til at eksperimentere, hvis man skal fremad).

Men hjem igen til Danmark. Må vi da slet ingenting?

Desværre må man næsten eentydigt svare NEJ. Vi må praktisk taget intet foretage os indenfor den lette flyvning, hvis de udøvende piloter ikke på alle måder er "normale". Der har fra forskellig side af og til været gjort forsøg på at presse myndighederne til at ændre signaler, hvad angår de alt for skræppe helbredskrav, men indtil videre med ringe held. Hvad det angår, så må vi i vore egne rækker stadig prøve at påvirke de besluttende instanser i fornuftigere retning.

Men i et udadrettet arbejde kan vi fra vor klub gøre noget. Uden særlige problemer.

Min idé er, at vi faktisk sagtens kunne invitere mennesker, der normalt aldrig ville kunne komme ud at flyve i svævefly, på en tur i vore fly. Hvis en håndfuld piloter med passagertilladelse og en tilsvarende flok hjælpere ville være med, - så er jeg sikker på, at vi kunne give nogle af vore mindre mobile medmennesker en rar oplevelse ved at byde på en flyvetur over EK-VH. I samarbejde med f.eks. Ars eller Ålborg kommune kunne vi sikkert lave et arrangement, der kunne være til glæde for vore gæster og være med til at sprede forståelse for vor sport.

Man kunne tænke sig, at vi afsatte et par aftener i vor påskeferie (eller sommerferie) til at flyve med handicappede gæster. Dette ville vi let kunne afvikle på nogle timer efter den almindelige flyvedag.

Jeg har selv prøvet at flyve med en næsten blind 12-års dreng, og det er faktisk mindet herom kombineret med den omtalte artikel i "Soaring" der har fået mig til at skrive denne artikel. For større glæde, end denne dreng havde af sin første lydløse flyvetur, - det kan næsten ikke opleves.

Synes I, ideen er god, så giv lyd snarest!

Lidt statistik

Ifølge Henriks opgørelser skulle den endelige flyvestatistik for de forskellige fly se således ud for 1980:

	Starter.	Timer.	Km.
2 G	77	6.30	
Polyt	73	13.15	
K - 7	1277	229.55	
Tosædede ialt	1427	249.40	
K - 8 XFL	295	134.20	259
K - 8 XFG	340	132.05	587
K - 6	314	166.05	306
Astir	266	135.50	103
LS 1	184	185.35	2219
PIK 20	215	104.25	325
Eensædede ialt	1614	858.20	3799
Klubfly ialt	3055	1108.00	3799

Sammenligner vi med de sidste par år, så er denne statistik ganske pæn, når man tager det elendige sommervejr i betragtning. Ganske vist når vi ikke helt op på tallene fra 1978 (der i parentes bemærket absolut heller ikke var velsignet af godt vejr), men vi har dog, hvad angår vor foretagsomhed vedrørende starter og timer haft den næstbedste sæson nogensinde. Antallet af strækilometer skal nok ikke tages alt for alvorligt. Vi mangler stadig i klubben en helt klar norm for, hvordan og hvilke strækilometer, man skal skrive i logbogen. Kommer der mon snart en klar tilkendegivelse på dette felt?

Statistikken for de foregående 5 år ser til sammenligning sådan ud:

	Starter.	Timer.	Km.
1975	2318	797.50	3616
1976	2422	814.20	4425
1977	2755	898.30	5042
1978	3274	1113.30	8632
1979	2894	1093.35	1759
1980	3055	1108.00	3799



SMÅNYT.

Det ser nu ud til, at det i år lykkes at få startet et kursus til opnåelse af internationalt VHF-bevis. Kurset starter den 3/3, og tilmelding skal ske til Benny Svendsen inden 15/2 - 81. Tlf. 08 269104.

✱

Vi håber på, at sæsonstarten i år kan foregå lørdag den 28. marts. (Hvis banen da er ovenvande.) Dette kan naturligvis kun ske, hvis materiellet er i orden, og der skal derfor endnu engang opfordres til, at alle giver en hånd med ved vinterklargøringen. Og i værkstedet sker der da også hele tiden noget.



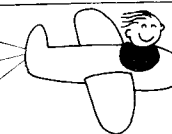
Her har K 6-holdet vendt bunden i vejret på det gode, gamle fly. Der skal lappes en smule i bunden på det, - omkring hjulbrønden, hvor småskader længe har trængt til reparation. Det er kun småting, men det kræver alligevel omhu og akkuratse at få lagt krydsfinerslapperne rigtigt på plads.

Ved siden af er også K-6' erens vinger under behandling. De trængte til afpuddning og maling hist og her.

Endelig er, som det ses på det nederste billede også SH - 1 holdet (læs: Per) igang

med arbejdet. Også på dette fly er der kun tale om mindre reparationer.

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
Delikatessafdeling
Cafeteria »Spisekrogen»



Klubhuset kunne efterhånden godt trænge til en opfriskning indendørs, og det har bl.a. Betteanders og Bettebent sørget for i den sidste tid. På nuværende tidspunkt skulle de være færdige med at male overalt indendørs, - i hvert fald på væggene.

Ganske vist har de også malet dørkarmene hvide, - men de siger, at de nu bagefter atter skal males sorte. Hvorefter væggene så formodentlig igen vil trænge til at blive malet hvide. Hvornæst karmene sikkert skal males sorte igen. Og så

Men uanset hvilken metode, de har anvendt, så har de gjort et pænt stykke arbejde, og hver for sig kan de jo så sige: "I did it my way"!

Matik INDUSTRI

8280 TRIGE - AARHUS

DREJARBEJDE
REVOLVERDREJNING
AUTOMATDREJNING
MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

Udenfor klubhus og hangar ser det ligeså trist ud, som det plejer på denne årstid. Tåget, gråt og koldt. Og med dele af banen under vand. Alligevel



er der mindre end to måneder til, at vi atter håber at kunne boltre os under en blå himmel. Og der er kun tre måneder til, at det som regel fremragende aprilvejr atter lokker med 3 - 5 meter bobler og skybase i 1500 - 2000 meter! Husk blot forsidebilledet fra sidste nummer af Svævenyt.

*

Efter en spind-ulykke med en LS 1C (magen til vores) har det vist sig, at der er grund til at være opmærksom på en fejlmulighed ved flyets trimanordning. Ulykken fandt sted i England, men oplysningerne har selvfølgelig også gyldighed herhjemme.

Trimsystemet er permanent gemt væk inde i kroppen og inspektion er ikke mulig uden ved at skære huller i denne. I den nederste ende af trim-håndtaget er der et hul, hvori der sidder en lille fjeder. Denne fjeder skal hjælpe med til at regulere de kræfter, der virker på pinden, når der trimmes. Enden af fjederen er formet som et "c" ~~curve~~, og det er klart, at den åbne ende af løkken på et tidspunkt kan blive træt eller ganske simpelt vrikke sig ud.

Ved ulykken i England formoder man, at fjederen er hoppet af sit fæste, hvorefter styrepinden pludselig er blevet trukket fremad med en kraft på ca. 3 kg. Dvs. at der skulle en kraft på 3 kg til at føre pinden tilbage til neutral stilling (mod det normale ca. 0.75 kg.). Resultatet af denne fejlfunktion (som skete i lav højde) har sikkert været ukontrollerede bevægelser i pinden, hvilket resulterede i mistet herredømme over flyet.

*

Smånyt etc.

Den endelige indvielse af vort værksted har efterhånden trukket længe ud. Den skulle have fundet sted i forbindelse med landingskonkurrencen men da ikke alt var færdigt på dette tidspunkt, blev det udsat. Men der håbes nu på, at den endelige overdragelse til Års Kommune kan ske i anledning af vort 10-års jubilæum på Vesthimmerlands Flyveplads den 11. april i år.

NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB! NB!

Lørdag den 14. februar vil Birgits arbejds hold sammen med Sejstrup grundigt gennemgå, hvorledes man laver vintereftersyn på et lærredsfly. Alle deltagere på holdet samt alle andre, der trænger til lidt manuduktion, bedes møde op. Det vil blive gennemgået i detaljer, hvorledes man laver alle de småting, man sagtens kan lave, når blot man har set det gjort een gang. Det er derfor vigtigt, at alle, der endnu er usikre på disse ting, viser sig.

Erik Frikke har nu i agt at fremstille en serie streamers med svæveflyemotiv til bil-bagruder etc. Desuden vil der blive lavet postkort og evt. klistermærker med flyvemotiver, som vil kunne købes i tutten. Mere herom senere.

✱

Finn Hougaard har fået telefon: 08 663226 og (nyt nummer)
det har Steen Lee Christensen osse 08 173974

✱



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



62 1988
... Deres direkte
olieledning!



**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Røllikevej 13 · Vodskov
Telefon (08) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

V I G T I G T !

S-teori bliver i år afholdt af Aviator. Kurset starter mandag den 2. februar i værkstedet på Nørholmsvej i Ålborg. (Bygningen kendes på Aviators klubblem på gavlen.) Tilmelding SNAREST til Søren Storm, tlf. 08 520244.

UDSALG

alt skal væk!

Som du måske har bemærket ved læsning af sidste nummer af FLYV er der netop udkommet en ny udgave af

Svæveflyvehåndbogen

Jeg har endnu enkelte eksemplarer af den 'gamle' udgave tilbage, som jeg derfor tilbyder til den yderst favorable pris

Kr. 90,00

(Billigere end hos KDA !)

Til orientering koster den ny udgave kr. 194,00 hos forlaget.

P.S. Den 'gamle' udgave kan udmærket bruges ved vinterens teoriundervisning.

HENVENDELSE:

Gitte Vasegaard
Tlf. 06-10 33 36

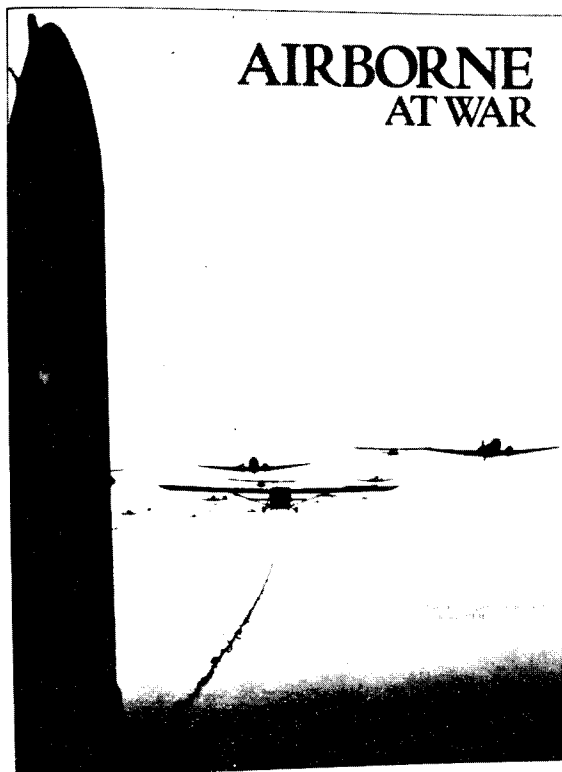


**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASHING**



Scheel Paulsen
BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN



Måske var russerne de allerførste til at udvikle glidefly til brug i krigsmæssig henseende. I hvert fald er det sikkert, at den sovjetiske regering allerede i 1923 begyndte at støtte svæveflyvningen.

Mens man i 20'erne nok mest inetrerede sig for den sportslige side af sagen, så blev det i 1931 med den 9. partikongres klart, at Komsomol (ungdomsafdelingen af det kommunistiske parti) bl.a. havde fået til opgave at intensivere indsatsen på flyveområdet på 3 måder: 1. Man skulle opbygge en meget stor styrke af uddannede gli-

derpiloter, - 2. Der skulle forskes kraftigt i ny glidermodeller med det håb, at man derigennem kunne opnå nyttig viden om aerodynamik, 3. Der skulle laves så mange ny verdensrekorder for glidere som vel muligt.

Regeringen byggede en helt ny glider-fabrik nær Moskva. Målet var at producere 900 primær-trænere og 300 fly til videregående træning. Om året!!!

Chef blev Oleg K. Antonov, - et navn der nok vil være bekendt for de fleste, der interesserer sig for russisk flyvning.

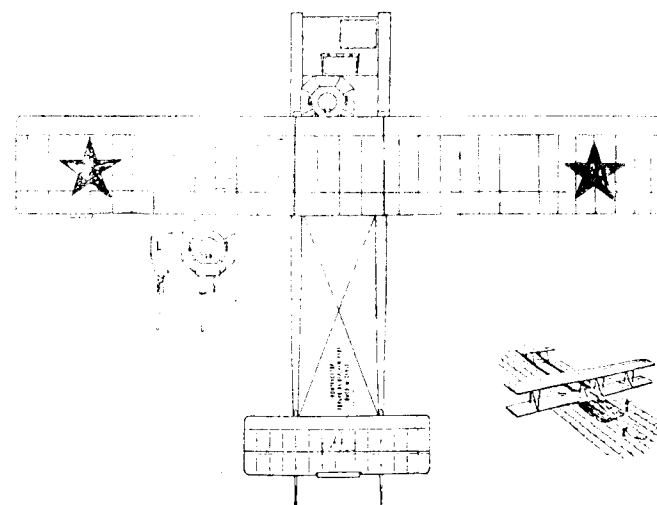
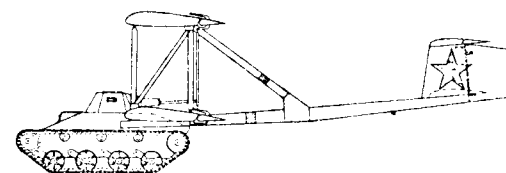
I nogle måneder i 1932 mødtes de bedste russiske piloter og konstruktører for at afprøve de 7 forskellige typer, der på det tidspunkt var for hånden. Blandt de mere specielle ting, man foretog sig, var en flyvning, hvor piloten loopede 115 gange i træk(!), men formålet var selvfølgelig først og fremmest at teste flyene. Resultaterne begyndte at vise sig i 1934, da den første egentlige transportglider blev bygget. GN 4-flyet kunne transportere 5 passagerer.

I 1934 var der i Sovjet 10 svæveflyveskoler, 230 svæveflyvepladser og ikke mindre end 57.000 uddannede piloter. Disse piloters uddannelse skulle givet også ses som en genvej til at uddanne motor-piloter.

I midten af 30-erne kom en ny plan til udførelse. På grund af de enorme afstande var transport af materiel altid et fremtrædende problem i Rusland. En konstruktør fik da den idé, at man kunne bygge et let fly med en slags hjælpemotor. Flyet blev slæbt i luften af et motor-fly, og når det først var airborne, kunne det så fortsætte mod målet på den mindre motor alene.

Fra disse fly udvikledes endelig en 20-passagers glider, G - 31. Det siges, at en tysk flyvergeneral, der var på besøg i Sovjet i 1935 fik forevist nogle af disse store fly i flyslæb, hvilket ved hjemkomsten fik ham til at presse på med udviklingen af den første tyske transportglider, DFS 230, som vi tidligere har omtalt.

Et af de mest specielle projekter indenfor transportglidernes æra var den sovjetiske flyvende tank, KT (Kryliaty Tank). Udviklingen startede i



1939-40 og systemet blev prøvefløjet i 1941.

Formålet med den helt specielle glider var at muliggøre indsættelse af en let kampvogn bag fjendens linier på hurtig og overraskende måde. På en T 60 tank blev monteret en dobbelt krop med et fælles haleplan og to side rotor. Over tanken var to kraftige vinger, hvilket var nødvendigt for at bære den store vægt. (En T 60 vejede 6 tons.) Størstedelen af tanken stak frem foran vingernes forkant for at få tyngdepunktet tilstrækkeligt nær ved opdriftspunktet. Under slæbet pegede tankens kanon bagud og glideren blev styret inde fra tanken. Krop og vinger kunne smides meget hurtigt efter landingen. De var iøvrigt lavet helt af træ og lærred, idet enhver form for metal var en mangelvare på det tidspunkt.

I 1941 startede så den første testtur med piloten Sergei Anokin ved pin-den på den vingede tank. Som slæbefly anvendtes den 4-motorede bomber TB-3. Starten gik planmæssigt, men i løbet af ret kort tid begyndte bomberens motorer at overophedes på grund af det store arbejde. Glideren måtte udløse, og piloten forberedte sig på landingen. Anokin startede tankens motor og i ca. 200 fods højde accelererede han larvebåndene til maximal hastighed. Denne svarede nogenlunde til flyets landingshastighed, og hele systemet landede da også smertefrit, hvorefter piloten bragte det til stop. I løbet af få øjeblikke var tanken frigjort, og den var klar til indsats.

Til trods for denne første flyvnings succes, fandt der ikke flere sted, angiveligt fordi der var mangel på tilstrækkelig kraftige slæbefly. Et problem som jo også tyskerne kendte og forsøgte at klare ved bygningen af den 5-motorede Heinkel 111Z.

**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

Tlf. 08-66 10 01



20 år.

For snart 20 år siden stiftedes Ålborg Svæveflyveklub. Ganske vist havde man på dette tidspunkt allerede i nogle år fløjet svæveflyvning på Flyvestation Ålborg, men hidtil havde man klaret sig med en løs organisation omkring selve dette at flyve. Men den også den gang allestedsnærværende Sejstrup havde indset, at tiden var moden for stiftelsen af en egentlig klub, og med det formål blev der indkaldt til generalforsamling. Ålborg Svæveflyveklub blev oprettet den 28. maj 1962.

Omtrent ligeså vigtigt (set med en redaktørs øjne) var det imidlertid, at også det allerførste klubblad så dagens lys. Det første nummer, der hed "CLIMB" ses herunder. (Vi beklager den dårlige gengivelse.)

ÅLBORG SVÆVEFLYVEKLUB Nr. 1.
den 14/8 1962

"CLIMB"

Torsdag den 28/5 1962 kl 19.30 var 20 unge svævere til generalforsamling om en masse til for at drøfte mulighederne om oprettelse af en svæveflyveklub. Ledet af det oprindelige var Sejstrup og Stahr var protokolfører. Sejstrup indledte med en del bevingede ord om en eventuel klubs formål og yndelige formåle. Ved den følgende afstemning om at starte en klub stemte 14 for og 7 imod at starte.

Efter nogen diskussion blev man enige om at kalde klubben for: ÅLBORG SVÆVEFLYVEKLUB.

At Sejstrup havde håbet, at det blev til noget med en klub kunne se af den store snak før, han havde udtrokket, da var dog ikke verre, end at alle blev vedtaget ved afstemning.

Ligeledes var der afstemning om kontingentets størrelse, der blev fastsat halvtårligt til:

10 kr. for Juniorer (menige)
20 kr. for Seniorer,
der inkluderer holdelse af den 1/6 og 1/12.

Til bestyrelsen blev valgt:

Formand	J. Sejstrup
Bestyrelsesmedlem	H. Jepsen
Protokolfører	N. Stahr
Bestyrelsesmedlem	J. Jensen
Bestyrelsesmedlem	J. Jensen
Bestyrelsesmedlem	J. Jensen
Bestyrelsesmedlem	J. Jensen
Bestyrelsesmedlem	J. Jensen
Bestyrelsesmedlem	J. Jensen
Bestyrelsesmedlem	J. Jensen

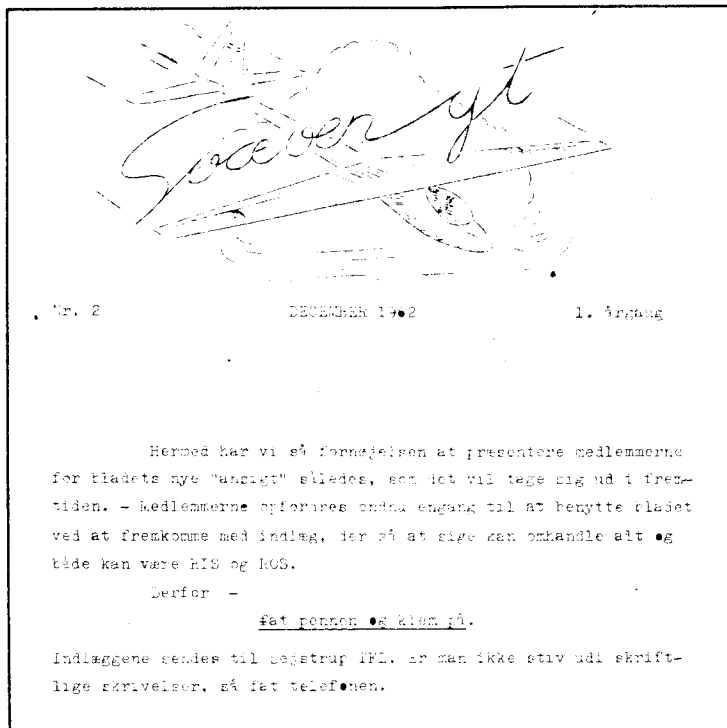
Der var tilsyneladende ingen tvivl om, hvad formanden skulle hedde, men bemærk også allernederst et andet kendt navn - Ole Didriksen.

Det fastsatte kontingents størrelse kan vel kun bringe et lidt bitter-sødt smil frem, men man må betænke, at klubben på det tidspunkt fik faktisk alt sit materiel og sine driftsudgifter betalt af forsvaret.

Bladet udkom de første mange år med 1 - 2 - 3 - 4 sider, duplikeret og uden billeder. Dette har jo senere ændret sig noget, hvilket vel stemmer ganske godt overens med den udvikling, klubben iøvrigt har undergået.

Allerede det andet nummer af den ny klubs blad havde ændret udseende og

navn, idet bladhovedet nu så ud som herunder. (Igen ringe gengivelse.) Navnet "Svævenyt" har altså nu hængt ved i næsten 20 år, og i de første mere end 10 år skete der kun en lille ændring, idet K 8'eren på tegningen på et tidspunkt blev til en SH - 1. For i slutningen af 1967 havde man nemlig købt "61", - som vi jo stadig har i klubben, omend som privat fly.

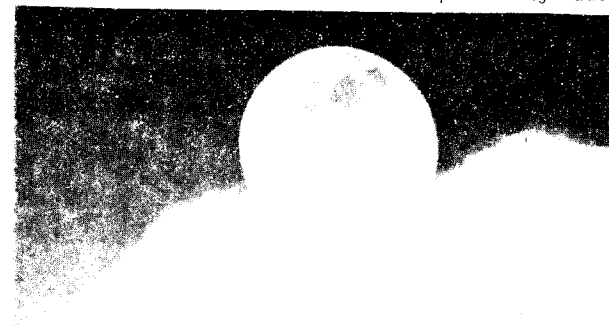


Redaktionen er nu i besiddelse af en mængde af de gamle numre af Svævenyt, og vi vil fra tid til anden bringe små, sjove ting fra gamle dage, - f.eks. beretningen om dengang, Polyttten legede vandflyver i Limfjorden.

Men vi kan vel passende her slutte med at erkende, at ikke så meget måske har ændret sig siden dengang. For før som nu (som det fremgår af ovenstående klip fra 1962) mangler vi altid response fra læserne fra læserne i vort blad, - vi mangler læsernes egne indlæg og kommentarer, - vi mangler ganske enkelt lidt feed back, for nu at bruge helt enkle ord.

Kære venner: At vort blad nu har eksisteret i snart 20 år er i sig selv et tegn på gode kvaliteter. Men alle vore læsere kan hjælpe os med at gøre det endnu bedre. Derfor: Skriv til os. Giv ris og ros - til hinanden og til bladet.

"68 til Søttrup , 68 til Søttrup" ! "I tror det er løgn, men jeg har lige århundredets boble. Faktisk har jeg nu et helt specielt syn udenfor hood'en."



... det er en meget god idé at have et sådant billede i sin bolig, der kan være med til at give en god stemning, der kan være med til at give en god stemning, der kan være med til at give en god stemning.

DEADLINE næste nummer: Søndag den 1. marts.

TILSLUTTEY

TYRRESTRUP

RADIO & TV



Antennemål
for RADIO og TV
APPARATER

salg service rep.

Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11

KUN FOR SPØG....

De kloge er for kloge til
at gide spille magtens spil,
men ofte, ikke desto mindre,
for lidet kloge til at hindre
de ting de mindre kloge vil...



Øhø, - - er det ikke Borup, det her ?

Ah, Karsten, - pas nu godt på dig selv, når
du skal være soldat. Hvis du dør, kan jeg ikke
leve længere!

Det kan jeg heller ikke!



svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!

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...

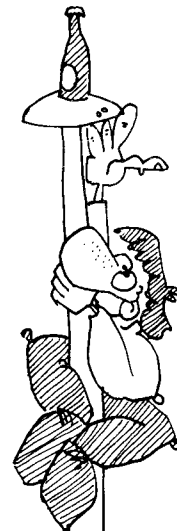
Bevar overblikket -
køb foto hvor du får
den bedste vejledning.

Priser i alle luftlag.

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^s bogtrykkeri.
Kongerslev.

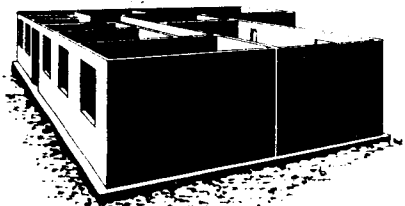
SNART ER
TOPPEN
NÆT...



CERES
ÅRS



Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fræmsend 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 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 Års. Tlf.: 08 661472.