

SVÆVENYT



Nr. 3
Marts 1981
20. årgang



Hovsa, - det var knap så elegant! Men bemærk, hvor hurtigt fiskehejren er igang med at redde situationen, da den tynde gren knækker under den: Vinger og flaps i "flyv langsomt-stilling" og fuldt højderor for at få næsen op.

Forsidebilledet:

Efter en lang og kold vinter er det atter på tide at se frem mod den sæson-start, der gerne skulle komme i indeværende måned.

Foto: E. Frikke.

Fra kassereren.

Lige et par ord inden generalforsamlingen. Først vil jeg sige, at jeg er skuffet over slet ingen forslag at have modtaget fra medlemmerne til en løsning på vort kontingentrestance-problem, på trods af en tidligere kraftig opfordring og den rekordagtige kontingent-restance, regnskabet udviste.

Jeg har dog hørt megen mumlen i krogene om, at det vist nu er blevet for galt, og resultatet bliver givet en langt strengere kurs overfor skyldnere. Men mere herom ved generalforsamlingen.

Med hensyn til regnskabet er det måske faldet medlemmerne for brystet, at vores formand åbenbart ikke vil lægge navn og ryg til årets regnskab. Det skyldes dog ikke uvilje fra formandens side, men forglemmelse fra kassererens, og de, der måtte ønske at lade sig overbevise om denne påstands rigtighed, vil ved generalforsamlingen kunne bese et behørigt underskrevet regnskab.

Herudover vil jeg bare sige - vel mødt til generalforsamlingen.

Gitte.

Tlf. **62 11 22**

•••••

**Himmerlands største
center for**

BYGNINGSARTIKLER

Chr. Hjortkjær & Co.^{a/s}

HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9600 AARS · TLF. 62 11 22

Fra Carl Ulrichs bog "OY-BYX - ET SVÆVEFLYS HISTORIE" har vi fået lov til at "klippe" følgende uddrag, der bl.a. omhandler en beretning fra Ib Braes om den tur i Argentina, hvor det lykkedes ham at nå den af mange så eftertragtede diamanthøjde på 5.000 meter:

VM-1963 i Junin

29 lande med 81 piloter deltog, og de, der kom langvejs fra, fik rundhåndet støtte af den argentinske stat, hvilket bl.a. kom det danske hold til gode.

Verdensmesterskaberne fandt sted i Junin vest for Buenos Aires fra d. 10. til 24. februar med træning fra d. 3. februar.

Cowboy ville flyve sin LO-150, som transporteredes med skib fra New York til Buenos Aires, mens de to andre ville udnytte det billige lejetilbud på Ka-6'ere. Disse var Niels Sejstrup og Ib Braes, der trådte til, da Ole Dirriksen ikke mente at have tid eller råd til at være med. Den tidligere VM-pilot Aksel Feddersen tog med som holdleder.

De 25 blå Ka-6'ere, som den argentinske stat lejede ud mod en forsikringspræmie på 600 kr., var blevet indkøbt, fordi man ville benytte en svæveflyveruddannelse som udgangspunkt for træning af militærpiloter. Således kom både Sejstrup og Braes til at flyve et svæveplan, som de var fortrolige med på forhånd. Begge opnåede også at vinde en dag, selv om Braeses sejr ikke kom til at tælle med i pointsummen.

Sejstrup vandt en dag, da der blev udskrevet en 300 km trekant. Ingen gennemførte på grund af voldsomme regnskyl, men Sejstrup havde været oppe i 3500 meters højde efter første vendepunkt og landede på det andet. I standardklassen nåede han dog længst af alle.

Da Ib Braes gennemførte som den eneste af hele flokken, ville han have vundet, ikke blot sin højdediamant (5000 meter højdevinding), men også 1000 point, hvis bare to mere havde klaret en distance på 100 km. Flyveturen var en stor oplevelse, som han senere delagtiggjorde andre i, dels ved at skrive om den, dels gennem lysbilledforedrag rundt om i svæveflyveklubberne.

Og her følger så Ib Braeses beskrivelse af den bemærkelsesværdige flyvning den 13. februar, da han ene af 65 af verdens bedste svæveflyvere gennemførte dagens opgave:

Laguna de Gomez, d. 13/2-63

Uden at være overtroisk var det alligevel med en vis spænding, at vi den 13. februar gik til briefing kl. 11.

Vejret var på dette tidspunkt allerede ved at udvikle sig til noget stort. Cumulusserne skød rask tilvejs, og der blæste en frisk vind fra nord. - Hvad ville opgaven blive?



Ib Braes, Aviator

Afsløringen kom hurtigt: Returflyvning til 9 de Julio, en flyveplads, der lå 82,5 km stik syd for Laguna de Gomez (LGD). - Meteorologen lovede os ud på eftermiddagen cumulo-nimbusser til 8 km's højde, samtidig med at han velsignede os med en nordenvind (330°) på ca. 40 km/t i 1000 m højde, stigende til 75-100 km/t i 8000 m højde, idet der i dette område strakte sig en jetstream ned over landet. Startlinjen var åben fra kl. 12.30. Det lød jo egentlig vældig spændende, og jeg skal også love for, at det blev det!! - Da vi kl. 11.45 kom ud fra briefing, var det tydeligt, at vejret udviklede sig hurtigere end beregnet, og de fleste fik travlt

med at få gjort klar til afgang.

Omsider - efter i sidste øjeblik at få åbnet for iltflasken - var jeg klar til start kl. 13.00.

Skyerne havde nu leget sig i lange 5-6 km høje skygader eller fronter, strækkende sig omtrent parallelt med kursen, og den ene front (I) beliggende ca. 10-15 km øst for kursen og den anden (II) umiddelbart vest for kursen. Imellem disse to fronter var der spredt cumulusvirksomhed. Det var endvidere tydeligt, at fronterne rullede langsomt mod øst.

Jeg kom godt over startlinjen kl. 13.18, og med den stærke vind i ryggen varede det ikke længe, før jeg nåede front II, der også nu var rullet ind på kurslinjen. - Det så ikke godt ud. Foran mig regnede det, skråt fremad til siderne var det totalt overskyet, med andre ord: fronten var øjensynligt i dette store område i opløsning.

**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

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

Planen undfanges

Jeg turde derfor ikke fortsætte ligefrem, selv om jeg med mine 1000 meters højde kunne glide et godt stykke ned mod vendemærket. Derimod så front I, der lå ca. 15 km længere mod øst, betydelig mere sund ud, ydermere var der fin solindstråling med mindre cumulusser på vejen over til den.

Planen blev hurtigt lagt: Over til den anden front i så stor højde som muligt for at få tilslutning til skyopvinden, derefter så højt til vejrs, at jeg i et stræk kunne flyve igennem den sammenklappede front II og videre hen til vendemærket, med ankomst i 1000 m højde.

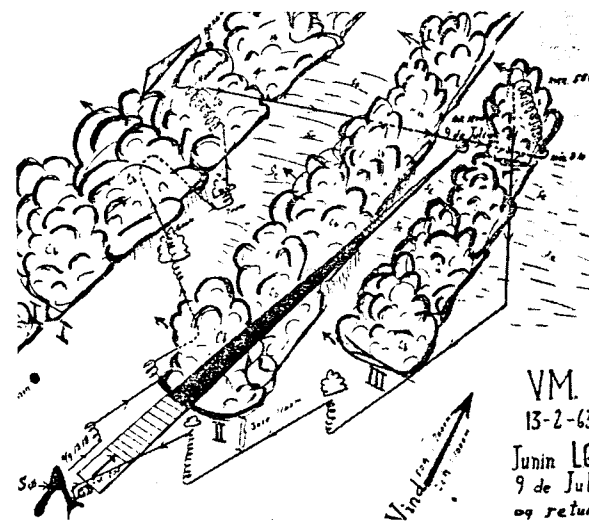
Det var en meget spændende afgørelse, fordi det i konkurrenceflyvning pointmæssigt set er uhyre farligt at forlade kursen; imidlertid ville jeg heller ikke få mange point ved at glide ned og lande på vejen mod vendemærket.

Altså rundt med "kassen" eller rettere "Ka-seksen" og af sted vinkelret ud fra kursen mod den nærmeste cumulus 5-6 km mod øst. - Den gav et par meter, og jeg kravlede så højt, jeg kunne (1600 m) for at kunne angribe fronten i så stor højde som vel muligt. Herfra havde jeg et helt godt overblik over fronten (mente jeg), og jeg gik da på hovedet ind i siden af den nærmeste cumulo-nimbus.

Jeg har aldrig i mit liv fået magen til skylle!!! Ja, det regnede og det haglede, og vandet tapløb ned langs indersiden af cockpittet. Jeg begyndte at nære alvorlig bekymring for, at "Rhön-sejleren" skulle "synke", - nå, hel-

digvis viste variometret kun $\frac{1}{2}$ m synk, så jeg fortsatte i håb om at finde noget stig. Men nej, hvor det regnede, jeg sendte på dette tidspunkt Noah og hans ark en medfølgende tanke.

Da jeg omsider kom ud af bunden af skyen, og variometret fortsat stod på synk, trak jeg igen slukøret ud mod vest, hvor solen stadig skinnede. Jeg var nu igen nede i 6-700 m højde, inden humøret efter et besøg hos en lille cumulus igen steg i takt med højdemåleren.



Fra startpunktet nederst til venstre gik kursen diagonalt til højre. Front II spærrede vejen, hvorfor Braes i front I fik nødvendig højde til at passere vendepunktet og i front III til at nå det meste af vejen frem.

På den igen! - Og den næste cumulo-nimbus lidt længere mod syd fik uanmeldt besøg, - og denne gang var der gevinst: Med typisk argentinsk gæstfrihed var der 4 m/s på "klokken". - Jeg befandt mig ca. 15 km nordvest for byen Bragado, og inden jeg nåede basen, fik jeg beregnet min kurs, fart og udgangshøjde for at nå til vendemærket i de ønskede 1000 meter. Jeg var på dette tidspunkt ca. 55 km fra vendemærket, hvorfor jeg helst skulle op i ca. 4000 meters højde.

Fra 4000 m uden jordsigt mod vendepunkt

Det gik også let med gennemgående 8-10 m stig, i 4000 m rettede jeg op på kurs 260° og fart 135 km/t. Jeg kom hurtigt ud i det dejligste solskin, og da 0-graden lå helt oppe i 4500 m højde, havde jeg heldigvis ingen isdannelse. Jeg havde derimod ingen jordsigt, idet der under mig lå et fint, hvidt tæppe af strato-cumulus hidrørende fra den sammenklappede front, der strakte sig i vejret ca. 20 km foran mig.

**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Røllikeve, 13 - Vodskov
Telefon (08) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

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

.62 1988
... Deres direkte
olieledning!

Jeg mødte front II i ca. 2000 m højde. Den var ikke særlig turbulent, jeg fik dog et enkelt løft, der sendte mig 300 m tilvejs ved ligeudflyvning (se barogrammet!). Jeg havde nu fløjet instrumentflyvning i næsten 40 minutter, sidst jeg så jorden var jeg 55 km fra vendemærket, og de sidste 25 minutter havde jeg fløjet med 135 km/t næsten vinkelret på vinden, der efter mit skøn i denne højde blæste ca. 30 kt. (55 km/t). Ingen kan vel fortænke mig i, at jeg derfor var meget spændt på at komme under basen og se, hvor jeg var!!! - Hvis alt var gået, som det skulle, ville jeg være i nærheden af vendemærket om 5 minutter.

Pludselig i 1500 m havde jeg passeret fronten og fløj ud i klart solskin - til det skønneste syn og den største svæveflyveoplevelse, jeg endnu har haft: Foran mig - lige på kursen - ca. 7-8 km væk lå 9 de Julio's Flyveplads, og under mig lignede landskabet en veritabel slagmark af nedlagte svæveplaner - det krævede en del selvbeherskelse ikke at blive "pjattet" på det tidspunkt!!

Jeg rundede vendemærket kl. 15.00 i de reglementerede 1000 m højde, men luften var her, selv om vendepunktet lå badet i solskin, fuldstændig død efter regnvejret fra den passerede front. Derimod kom der endnu en front (III) rullende ca. 10 km længere ude mod vest. Denne front var allerede ved at skygge for solen igen; men under den og længere mod vest skinnede solen på ny. Den eneste mulighed for at komme hjem mod den kraftige vind var at søge kontakt med denne front.

Igen vinkelret ud fra kursen og ind under fronten - det gik nedad og nedad - 400 m - 350 m. Under mig lå Nietlispach og var landet, det var lidet "opløftende".

Diamanthøjden nået

Så pludselig i 310 m var den der: 1 meter! I løbet af et øjeblik havde jeg 3 meter ud af boblen, og Nietlispach blev på en særdeles behagelig måde mindre og mindre. I 1200 m nåede jeg basen med 4 m/s, - det gik videre opad i skyen.

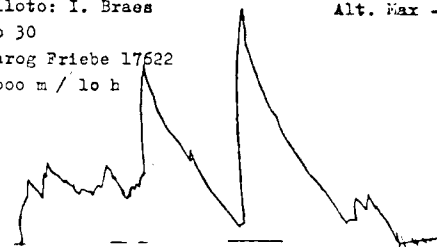
**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO
Tlf. 08-66 10 01**

Nu fik variometrene travlt 5, 6, 7, 8, 9, 10-15 m/s - snart efter var de begge i bund, og jeg tror nok, at "stemmen" i "piv"-variometret klikkede over!!

Skyen var ret rolig, jeg fløj konstant 80 km/t, og kun højdemålerens travlhed overbeviste en om, at man steg op i en såkaldt "hylende argentinsk storm" med en lodret fart af måske 60 km/t eller mere. I 5000 m blev jeg usikker på iltapparatet, idet jeg ikke fandt, at det gav ilt nok. Jeg undersøgte derfor slangerne for at se, om der var kommet en knude på dem. Da dette ikke var tilfældet, besluttede jeg, selv om jeg i og for sig følte mig ganske normal, at forlade skyen på kurs 320°. Medens undersøgelsen af iltapparatet fandt sted, var jeg steget 800 meter til 5840 meter, og diamanten var, hvad jeg ikke vidste på dette tidspunkt, hjemme!

13. Feb - 63
Piloto: I. Braes
No 30
Barog Friebe 17522
8000 m / 10 h

Alt. Min - 330 m
Alt. Max - 5840 m
5510 meters



Barogrammet viser tydeligt de to store højder i front I og III og midtvejs mellem disse den lille højdevinding i front II

Nu gik det hjemad med 100 km/t på fartmåleren.

Efterhånden begyndte jeg at blive lidt imponeret af skyens størrelse, idet jeg efter 10 minutters ligeudflyvning stadig kun kunne se mine instrumenter. Pludselig slog det ned i mig: Overisning af hood'en! Og ganske rigtigt, da jeg åbnede lemmerne, fløj jeg i det klareste solskin og havde åbenbart gjort det længe! Der var ikke meget is på forkanten af vingerne, og allerede omkring 4500 m tædede det hele af igen.

Enestående skønhedsindtryk

Herefter var udsigten helt fantastisk! Man kunne i sandhed sige, at heroppe var himmelen blå, dyblå endda. Til højre for mig lå som sneklædte bjerge de vældige skyformationer, jeg netop havde forladt. Man anede hvilket elendigt vejr, det måtte være under disse giganter, der strakte sig 7-8 kilometer til vejs. Under mig, langt nede, strakte et hvidt tæppe af strato-cumulus sig. Jorden var helt skjult. Det var en imponerende oplevelse. Man

befandt sig i en helt anden verden - fuld af skønhed - problemløs - og man begyndte at forstå den berusende følelse, man har set beskrevet, der griber en bjergbestiger, når han efter møjsommelige strabadser kan plante sin isøkse i bjergets top.

I disse eventyrlige omgivelser fløj jeg i næsten 3/4 time, indtil jeg omsider i ca. 1400 m kom igennem skylaget og kunne orientere mig.

Så begyndte problemerne igen: Jeg befandt mig noget vest for kursen og manglede endnu 30 km i at nå hjem. Den djævelske modvind havde givet mig et glidetal på ca. 10. Jeg måtte finde termik igen. - Heldigvis var den sidste front gledet så meget mod øst, at der var fin solindstråling, der hvor jeg nu befandt mig. Ved hjælp af et par sene eftermiddagsbobler til ca. 1200 m nåede jeg hjem og fik kl. 17.08 med 170 km/t over mållinjen i 150 m højde.

Nede på pladsen undrede man sig over, hvad det var for en "gasflyver", der morede sig med at gå over mållinjen; man mente, at det var en af de allerede i sløb hjemvendte piloter, der "gassede".

Da jeg var landet, og vi erfarede, at jeg var den eneste af 65 piloter, der havde gennemført turen, var der naturligvis jubel i danskerlejren.

Hvordan det videre gik med annullering af dagen, ved alle. Er jeg blevet overtroisk, var den 13. februar alligevel en uheldig dag?

Nej, det var alle tiders dag! Der er kun en ting, der ærgrer mig, og det er, at vi ikke om aftenen i restauranten fik trukket den tredje flaske champagne op; for som Cowboy sagde: "Det lød s'gu festligt, når proppen knaldede mod det 8 meter høje bliktag".

Ib Braes.

Matik INDUSTRI

8280 TRIGE - AARHUS

DREJARBEJDE
REVOLVERDREJNING
AUTOMATDREJNING
MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

Om drej i lav højde !!

Fra Stener, der på hosstående billede ses i aktion i værkstedet, har vi fået en reaktion på artiklen i septembernummeret 1980 om drej i lav højde.



Måske er der, som Stener skriver, nogen uoverensstemmelse mellem hvad Derek Piggot (der er een af Englands bedste piloter) skriver, og hvad der flere gange har været anført af nogle af vore instruktører. I hvert fald imødeser vi med glæde kommentarer fra både instruktører og "almindelige" piloter, hvad dette angår.

Sidste sommer blev det på EKVH flere gange slået fast, at den korrekte vej at gå rundt ved en afbrudt start var ud med vinden for at få de sidste drej ind på base og finale i modvind. Det kan af flere årsager være fornuftigt, b.l.a. får man jo så også det første drej, som jo er det farlige medvindsdrej, i stor højde.

Ovenstående kan jo lyde meget gennemtænkt; men det er bare i stærk modstrid med den konklusion, jeg måtte drage af artiklen i Svævenyt's september nummer 1980, hvor det blev fastslået, at det er uhensigtsmæssigt at dreje i modvind (se Svævenyt nr. 9) på grund af vindgradienten og turbulens.

Jeg vil ikke selv afgøre, hvad der er det absolutte korrekte, thi det afhænger måske af vinden på den enkelte flyvedag.

Jeg håber, at ovenstående vil give anledning til at problemet vil blive diskuteret, så der hos den enkelte pilot aldrig opstår tvivl om hvilken vej hun/han skal gå ud fra en afbrudt start.

STENER.

STØT NATIONALHOLDET

Fra



og



har vi modtaget følgende forslag til fremlæggelse på generalforsamlingen:

Forslag vedr. godtgørelse af kørselsudgifter i forbindelse med vinterarbejde:

År efter år støder vor glørværdige klub på et stort problem ved vintertide: fremmødet til det ret omfattende vinterarbejde. Derfor straffes de medlemmer, der har sandet, at svæveflyvning er en helårsfornejelse med en urimelig stor arbejdsbyrde, hvilket vi dog må indse er umuligt at gøre noget ved, med mindre der opstår en radikal ændring i mentalitet inden for medlemsrækkerne. Derimod kan vi gøre noget ved den anden straf, disse initiativrige mennesker udsættes for: det forhøjede kontingent i form af ret store summer til bilbrændstof (for HMA + AMA: kr. 735). Vi mener, at det ville være rimeligt, om de mindre aktive ved vinterarbejdet også var med til at betale denne benzinregning.

Derfor foreslår vi følgende:

1. Hvert medlem betaler ved sæsonafslutningen kr. 100 til en kasse til dækning af kørselsudgifter i forbindelse med vinterarbejde.
2. Hvert medlem holder selv regnskab med, hvor mange kilometer han/hun har kørt i vintersæsonen.
3. Når vinterarbejdet er overstået, tælles de kørte kilometer sammen, og beløbet fordeles ud fra dette tal til dem, der er mødt op til vinterarbejdet.

Et løseligt overslag viser, at der ca. køres 8300 km til og fra vinterarbejdet. Det indbetalte beløbs størrelse vil så betyde, at der bliver godtgjort 75 øre/km.

Henrik Kristensen/Anders M. Andersen



I maj-juni dette år skal vort udvalgte nationalhold, danmarksmestrene Mogens Hansen og Ove Sørensen samt de to andre toppiloter fra DM-80, Jan Schmeltz Pedersen og Stig Øye, vise dansk svæveflyvnings initiativ og formåen ved verdensmesterskaberne i svæveflyvning.

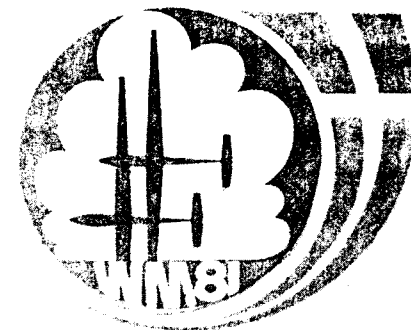
Vi vil følge disse fire med store forhåbninger og ønsker dem fine placeringer i kappestriden med de mange skræppe termikbetvingere fra alverdens lande.

Desværre er det en temmelig bekostelig affære at være med i VH, og støtten fra DSVU dækker ikke tilnærmelsesvis det, deltagelsen vil koste. Derfor gør piloterne, deres hjælpere og staben sig store anstrengelser for at skaffe midler ad andre veje, så at gældssætning kan undgås.

Johannes Lyng (rådsmedlem) m.fl. prøver at overtale firmaer til at være sponsorer for nationalholdet, at sælge T-shirts, stof- og klæbemærker med det danske holds version af VM-81-symbolet, samt et postkort, der afsendes fra Paderborn med VM-frimærke og VM-stempel.

Disse ting udbydes til salg i klubberne i god tid før VH. Postkortene forsynes med navn og adresse, samles og sendes i en kuvert til VM-holdet før afrejsen til Paderborn.

DANISH TEAM



Vort VM-81-mærke er i farverne hvid, rød og blå og vil være en pryde på ethvert pige- og mandebryst.

Det danske VM-78-holds T-shirt, som Inger Ulrich på billedet ses iført, var meget efterspurgt i Chateauroux, ikke bare blandt besøgende danskere, men også blandt de andre landes piloter og hjælpere. Det medbragte lager af denne smukke beklædningsgenstand var alt for lille.



Hjælp vore VM-piloter økonomisk ved at købe disse varer! Bestyrelserne opfordres til at støtte VM-holdets initiativ ved at opsætte bestillingslister i klubhusene og lade denne meddelelse trykke i klubbladene.

Med tak på holdets vegne

Carl Ulrich

Flyve med handicap - umuligt?

Nej, - det er åbenbart ikke så umuligt endda. Faktisk har vi fra Ole Didriksen fået at vide, at der her i Danmark flyver en pilot, der kun har een arm. Han flyver på en dispensation, som han fik, efter overfor luftfartsdirektoratet at have godtgjort, at han faktisk kunne styre sit fly på betrykkende måde. Han flyver iøvrigt AS-W 15 og skulle efter sigende være ekspert i at lande med sideglidning (uden brems!).

Februar-artiklens konklusion, - at det faktisk ikke kunne lade sig gøre at flyve med væsentlige fysiske handicap her i landet - er altså ikke ganske korrekt. Og det er jo egentlig bare godt.

Iøvrigt mister resten af artiklen ikke derved sit anliggende: Er der nogen, der vil være med til at arrangere flyvninger for handicappede medlemmer? Så sig til.

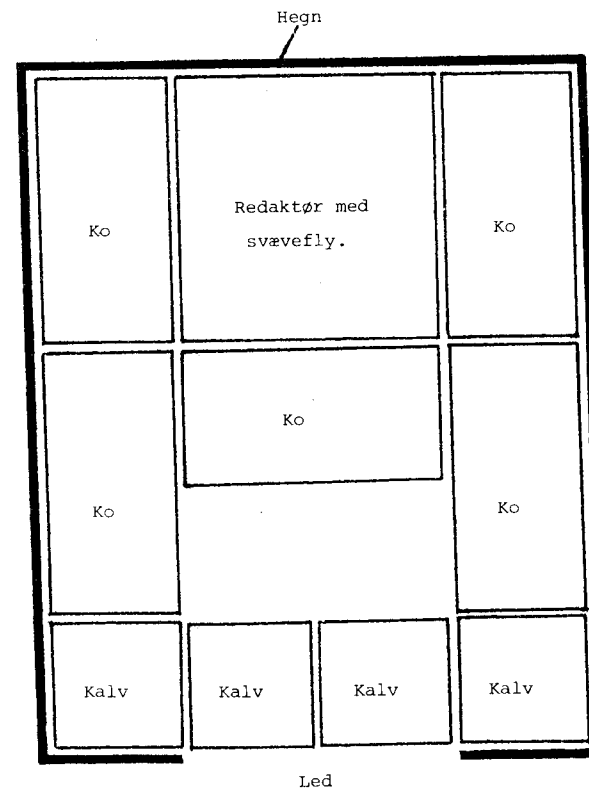
FV.

Læseropgaven.

Det er med stor fornøjelse & skadefryd, at vi her præsenterer vore læsere for en yderst drilagtig læseropgave. Men da Svævenyt naturligvis gerne vil hjælpe den gode læser gennem de sidste, lange uger inden flyvesæsonen atter starter, så er da her en opgave, der med garanti kan få nogle timer til at gå.

Historien er som følger:

En kendt redaktør var en gang udelandet på en dejlig græsmark. Landingen var forløbet glat, men da nævnte redaktør stod ud af flyet, så han til sin ærgelse, at en broget flok kør og kalve stod og gloede dumt på ham. Desuden så han, at hele marken var grundigt indhegnet. Der var kun et enkelt led i hegnet, og det var selvfølgelig i den fjerneste ende af marken. (Se tegning).



Vor pilot ville, for at få tiden til at gå indtil hjælpeholdet kom, til at skubbe sit fly ned mod ledet, men han opdagede snart, at hverken køer eller kalve var sådan at flytte på (fladpandet dansk malkerace!). Faktisk ville de kun flytte sig på ganske bestemte måder, nemlig enten højre-venstre eller frem-tilbage. Altså eller . Yderligere viste det sig, at ledet kun lige akkurat var bredt nok til, at flyet kunne passere igennem det. Og kravle over hegnet kunne der ikke være tale om.

Det kunne se ud som om, vor pilot var i vanskeligheder.

Og dog. Nu er der jo ikke for ingenting tale om en kendt redaktør, så efter at have tænkt lidt over sagen begyndte han at skubbe til kreaturerne. Og efter i en tid at have flyttet rundt på dem samt sit fly lykkedes det ham at få lempet flyet ud gennem ledet. Voila!

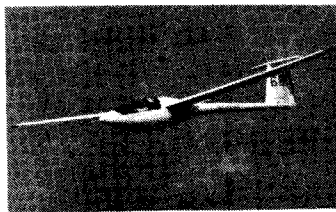
Nu er det så, vi siger: Når bemeldte redaktør så let kunne løse problemet, - så må da osse alle vore vakse læsere kunne klare det. Specielt alle de unge superpiloter, der ganske simpelt ikke kan være ligeså dumme, som de ser ud til! Eller 'hva'??

På med vanten og kom igang.

(For en ordens skyld er her reglerne in brevi: Hverken kreaturer eller fly kan løftes, drejes eller skydes ud over hegnet. Ingen kreaturer må på noget tidspunkt forlade marken via ledet. I princippet er der ingen mellemrum mellem de enkelte brikker eller mellem disse og hegnet. Kun midt på marken findes der en ledig plet, hvortil dyr eller fly kan flyttes (se tegning). Opgaven er løst, når fly-brikken ligger ud for ledet og således kan komme ud fra marken.)

Løsninger (i form af en række tegninger, der viser de nødvendige flytninger af brikkerne) sendes til Svævenyt. Den først indkomne, rigtige løsning præmieres med en rar flaske.

P.S.: Vil man have det skåret ud i pap, hvilket jo somme tider kan være meget rart, så skal marken være f.eks. 10 x 12,5 cm, fly-brikken 5 x 5 cm, køerne 2,5 x 5 cm, kalvene 2,5 x 2,5 cm og ledet 5 cm bredt.



SMÅNYT.

Som tidligere omtalt var julestormen den 23/12 nær ved at lette hele taget af værkstedet. Heldigvis blev skaderne begrænsede, bl.a. fordi nogle energiske medlemmer brugte nogle af juledagene til at udbedre skaderne.

Men som om det ikke kunne være nok med denne storm, så fulgte jo endnu een i midten af januar. Og under denne storm var det atter ved at gå galt! For nogen havde glemt at få lukket porten i enden af værkstedet forsvarligt, og en faldskærmsmand, der tilfældigt kom forbi, opdagede, at dørene stod og svingede vildt op og i i blæsten. Han fik dem hurtigt lukket, hvilket han skal have tak for. Heldigvis skete der heller ikke denne gang alvorlige ting, men SH-1'ens haleplaner, der stod indenfor dørene, var væltede og kunne ligeså godt have taget skade.

Det skulle vel ikke være nødvendigt at indskærpe, at man skal sørge for at lukke forsvarligt efter sig?

Lørdag den 14. februar var der indkaldt til instruktionsmøde angående vinterarbejdet på bl.a. K - 7'eren. Sejstrup og Birgit gennemgik sammen



med en flok andre vinterarbejdere forskellige typer af reparationer på træ/lærredsfly.

I de følgende week-ends har der været livlig aktivitet i værkstedet, og nu er 7'erens vinger næsten færdige til maling.

Vingerne er blevet gået særdeles

grundigt igennem, men tankerne om også at give dem nyt lærred, er ikke blevet til noget i denne omgang.

Gert Frikke har i vinter syslet med vore radioer - som sædvanlig. Og bl.a. har han også fået stykket endnu en Storno-radio sammen til brug som reserve-spilradio.

SMÅNYT. fortsat.

Benny Svendsen har endnu engang bragt sit VHF-hold frem til en succesrig afslutning på vinterens undervisning. Den 12. februar var alle 12 elever til eksamen, og af disse bestod de 10. Fra vor klub deltog 7, som alle bestod. Det var følgende:

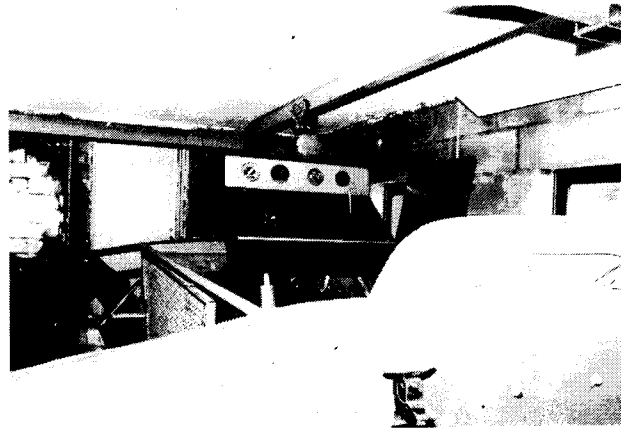
Anders Hansen
Anders Møller Andersen
Bent Kirkegaard
Poul Hedemann
Steen Lee Christensen
Kim Jensen
Erik Frikke

Desuden har Poul Erik Thomsen fulgt VHF-kurset hos Skive-svæverne, men i skrivende stund vides ikke, om han har været til prøve dér.

Endnu engang er der god grund til at ønske såvel kursisterne som Benny tillykke med det gode resultat.

*

Spilholdet med Linnemann i spidsen har konstrueret en hel ny kontrolpult til spillet. Som det forhåbentlig kan ses på billedet, er der tale



om en konsol, der bærer diverse betjeningsgreb samt de nødvendige instrumenter.

Denne udformning bliver ganske givet lettere at betjene korrekt, idet det er nemmere at køre et optræk jævnt med håndgas.

Iøvrigt skrider

arbejdet på spillet godt fremad. Det er meningen, at vi også i den kommende sæson skal bruge Buick-motoren på ca. 250 HK. Den skulle sagtens kunne holde et år endnu. Men i baghånden har vi nu også en virkelig kraftkarl af en GM-motor. Ud af 6560 cm³ slagvolumen skulle der komme i hvert fald 310 HK, - men måske er der endda tale om en special-motor på 390 HK! Poul Richard prøver at finde nærmere om det. Under alle omstændigheder altså en motor, der har magt over tingene!

Smånyt.

Vi fik det ikke nævnt i første omgang, - i forbindelse med omtalen af det veloverståede VHF-kursus. MEN: Det ser nu ud til, at det internationale VFH-kursus bliver en realitet. Interesserede kan stadig nå at komme med, men tilmelding haster meget. Bennys telefonnummer er: 08 269104.

*

Vi har til værkstedet fået et særdeles effektivt ladeapparat. Redaktøren af nærværende blad havde held til at få fingre i et defekt, gammelt ladeapparat, men via Poul Richards fingersnilde er det nu atter i fin, funktionel stand.

Da apparatet kan lade med en ganske overvældende styrke, bør man ikke anvende det, før man er blevet sat ind i dets rette brug. For kraftig ladning kan i løbet af kort tid koge en hvilken som helst akkumulator tør, hvilket helt sikkert ødelægger den.

*

Vor tømmemand Børge har inspiceret gulvet i klubhuset. Det har i længere tid været under mistanke for forskellige dårligdomme. Og det ser desværre ikke for godt ud. Børge har faktisk afsagt dødsdommen over det nuværende gulv, der aldrig har været ordentligt udført.

Den dårlige udførelse har betydet, at gulvet er rådnet flere steder, og den bedste løsning vil derfor nu være, at gulvet lægges helt om, idet der så også skal støbes fast dække under hele huset.

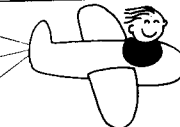
Dette betyder, at der også i den kommende sommer bliver byggearbejde at tage fat på. Og det betyder desværre nok osse, at kassøsen bliver lidt gnaven, for der var ikke medregnet udgifter til nyt gulv på hendes budgetter!

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

- så vi siger velkommen i

Brugsen Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egenes største supermarked
Delikatessafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«



Norge i påsken?

I Silkeborg Svæveflyveklubs blad "Stig og Synk" har vi set en invitation til denne klubs medlemmer fra Oslo Flyklubb om at dyrke vinterflyvningen sammen med nordmændene i påskeferien. Invitationen er rettet til Silkeborgklubben, men Carl Ulrich, der flyver dér, er sikker på, at alle danske vintergæster i Norge er velkomne til at kigge ind til den norske klub. Vi skynder os at nævne det, for er man alligevel i Norge i påsken, kunne det jo være interessant at se lidt til, hvordan man flyver i de norske bjerge.

Oslo Flyklubb drager hvert år i påsken til Dagali flystribe, der ligger ca. 25 km syd for Geilo. Der er ofte muligheder for bølgeflyvning. At forholdene så iøvrigt er noget anderledes, end vi er vant til, understreges af den lakoniske bemærkning: "Det findes ikke utelandingsmuligheder"!

Skal du alligevel til Norge i påsken, så var det måske værd at kigge indenfor på Dagali. Om der bliver mulighed for at flyve, afhænger naturligvis af hvormeget ræs, der er på.



Oslo Flyklubb Seilflygruppen flyr normalt fra Notodden flyplass. Landende Blanik oktober i år. (1980)

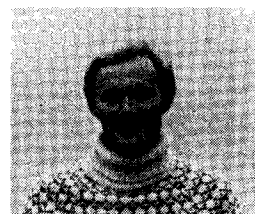
Medlemsnyt

Ny medlemmer: Troels Christensen
Elmelunden 14
9575 Terndrup.
Tlf. 08 335223

Jørgen Christensen
Samme adresse & tlf.

V E L K O M M E N !

½-aktive: Per Eriksen
Chr. Kjeldsen (Kaner)
Jørgen Mølhede



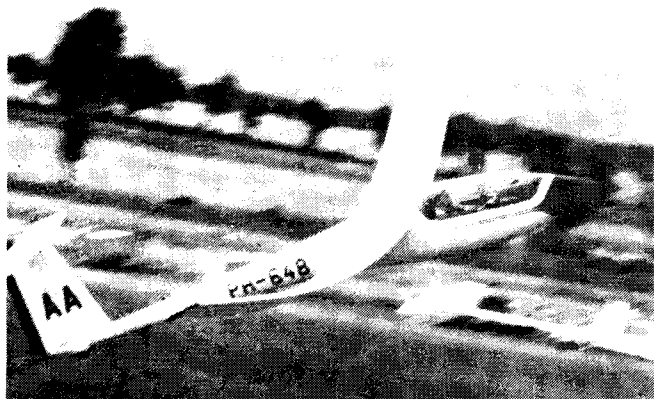
Iøvrigt er vort "gamle" medlem Ib Friis Mikkelsen nu vendt hjem fra Tyskland efter et års studieophold. Han vender hermed tilbage til de aktives rækker. Velkommen hjem!

TYRRESTRUP
RADIO & TV

T.S. UTTET
Antennemål
for Radio & TV
APPARATER

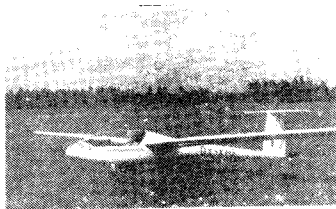
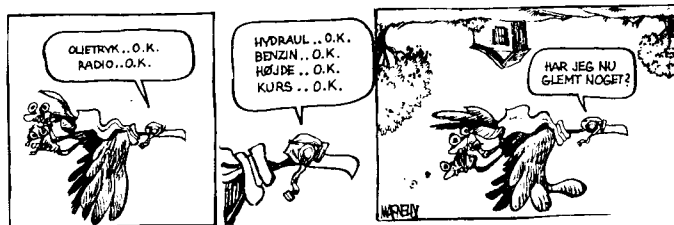
salg service rep.

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11



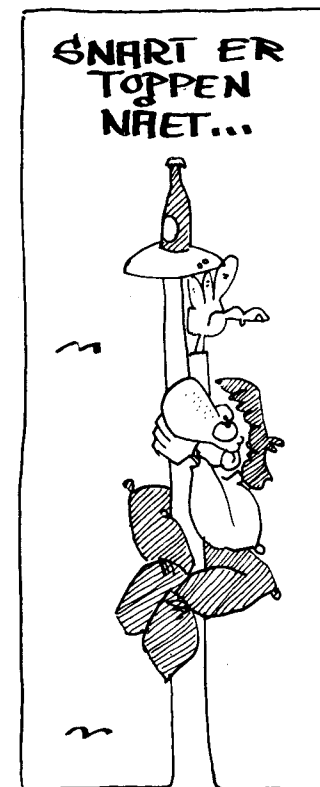
Dette er faktisk et billede af voldtægt - mod et dejligt fly. I hvert fald er det ikke noget eksempel til efterfølgelse. Men billedet viser noget om de kræfter, der påvirker et fly, når det trækkes hårdt op fra stor fart.

Flyet på billedet er en AS-W 20, der er kendt for sine bløde, bøjelige vinger, - men alligevel.....



svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!



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...

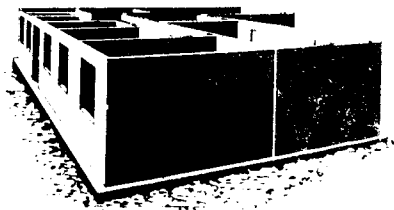
Bevar overblikket - køb foto hvor du får den bedste vejledning. Priser i alle luftlag.

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

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 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, Soften, 8382 Hinnerup.
Svævenyts girokonto: 5 60 29 55.

Klubhuset:

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