

SVÆVENYT



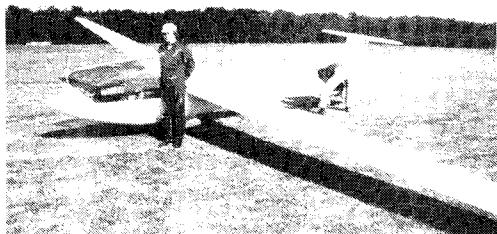
Nr. 5
Maj 1981
20. årgang

Forsidebilledet:

Så lykkedes det endelig for Birgit og Gitte at komme af sted på deres længe omtalte danmarkrekord-forsøg. Lørdag den 2. maj gennemførte de to en 168 kilometer ud/hjem-flyvning fra Vesthimmerland til Kirstinesminde Flyveplads ved århus på 6 timer og 5 minutter på K-7'eren. Dette skulle være tilstrækkeligt til at sikre dem en rekord, idet ingen tidligere har gjort krav på en rekord af denne art.

Selv siger de beskedent, at der jo trods alt ikke var tale om nogen særlig lang flyvning, men det var dog den længste flyvning, der til dato er lavet i tosædet fly i vor klub. At det også var en oplevelse for de to piloter fremgår af Gittes beretning længere fremme i bladet.

Samme dag var også Finn Jonassen og Karsten Sjørslev ude på noget stort, i hhv. Astir og PIK 20. De gennemførte begge en 310 km trekant via Brejning-krydset og Malling syd for Århus. På billedet ses en glad Karsten



efter hjemkomsten. Desværre var vor fotograf ikke på pletten, da Finn landede, men det siges, at han så mindst ligeså glad ud.

Fortsætter sæsonen 1981 ligeså godt som den er begyndt (jvf. listen over særlige præstationer), er der vist ingen tvivl om, at der vil blive tale om alle tiders sæson. Lad os håbe det kommer til at holde stik. I hvert fald er vi allerede nu godt på vej til at have flojet flere strækkilometre, end vi gjorde hele sidste år.

Fotos: F.V.



Formanden har ordet.

Det er glædeligt at se, at mange af de mennesker, der tidligere ofte overnattede i klubhuset, nu har fundet på at sove i vores ny, opvarmede værksted. Dette burde jo kunne hjælpe på roderiet i klubhuset. Men det er så sandelig også meningen, at der skal ryddes op i værkstedet efter HVER ENESTE overnatning. De, der sover der, skal som det absolut mindste sørge for, at deres luftmadrasser og soveposer bliver stablet pænt hen i et hjørne, inden de forlader sovestedet. Det kunne jo være, nogen skulle bruge værkstedet i løbet af dagen.

Desuden er kontoret i klubhuset eller dagligstuen ikke beregnet som oplagsplads for alskens privat grej, sure sokker og sko etc. Ejerne af de i klubhus, værksted og hangar henliggende ting bedes om snarest at mærke deres ting og hænge dem op på knagerækken i hangaren. Hvad der ikke er mærket/fjernet senest 1/6 vil med hård hånd blive smidt væk!



Ganske vist kan man måske indvende, at man, når man ingen bil/campingvogn har, så har man ikke noget bekvemt sted at gøre af sine ting. Nej, måske ikke, men det retfærdiggør altså bare ikke, at man gør det ubekvemt for alle andre ved at smide sine ting overalt i vore bygninger. De private ting SKAL altså opmagasineres på knagerække og hylde i hangaren.

Et par hjertesuk mere: Værkstedet er IKKE færdigt. Der mangler mange småting foruden maling, bl.a. oprydning i spilrummet. Desuden trænger også hangaren til maling. Og husk: Vi kan ikke indvie værkstedet, før alt er i orden.

Til slut: Spar på varmen i klubhus og værksted. Den er ikke, i modsætning til, hvad mange tror, gratis.

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

- så vi siger velkommen i

Brugsen Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Delikatesseafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«



Besøg fra Tyskland

I påsken havde vi atter besøg af Werner Kohlwey fra Gladbeck, der ligger i nærheden af Essen. Werner kom denne gang i en Piper, der tilhørte en flyveklub i Gelsenkirchen. Med var desuden hans kone, Elke, Thomas, der er een af Werners flyveelever og endelig Martin, der er næstformand i flyveklubben i Gelsenkirchen.

De fire fløj herop i det helt perfekte danske forårsvejr langfredag, hvor vi også på EK-VH havde glæde af den gode termik. Desværre blev vej-



Fra venstre: Werner, Elke, Thomas og Martin.

ret resten af påsken ikke helt så fremragende, men Werner fik dog flojet en del starter i SH - 1'en.

De fire tyskere beder os endnu en gang sende vennerne i klubben de bedste hilsener og takker for hvad de selv kalder "en enestående god behandling" !

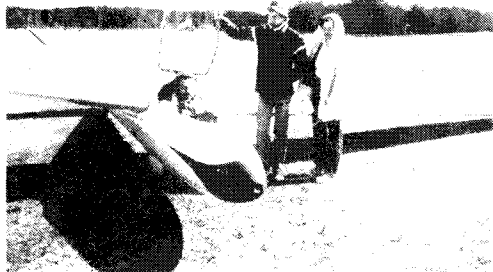
Werner kunne iøvrigt fortælle, at det nu er helt sikkert, at han atter kommer på EK-VH til august. Sammen med ham kommer 3 eller 4 andre piloter fra klubben medbringende et klubfly, - formentlig en Astir.

Hjemturen fra Vesthimmerland forløb uden særlige begivenheder. Dog blev selskabet glædeligt overrasket, da de af flyvelederen på Kruså flyveplads blev inviteret på frisklavet

kaffe i kontroltårnet. Noget lignende havde de aldrig før været ude for! Men måske er Danmark på mange måder bare et lille land, der ligger og hygger sig mellem de store?

Vel ankommen tilbage til Gladbeck kunne de fire så høre, hvad man der havde fået påskedagene til at gå med:

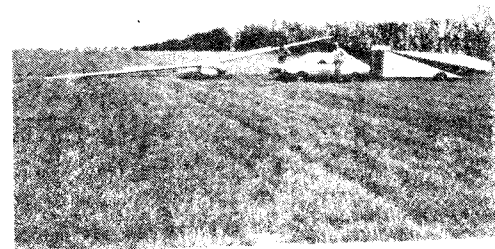
Langfredag blev der fra bare denne plads flojet 7 500 kilometer trekantet, og om lørdagen fløj 5 piloter deres 500 km frie distance langt ned i Frank-



Klar til første start på SH - 1.

rig. Dette understreger, at der så absolut kan flyves de helt store opgaver også fra denne flyveplads, der ligger i den nordlige udkant af Ruhr-distriktet, og Werner har mange gange gentaget sin invitation til piloter, der måtte have lyst til at forsøge sig derfra.

De nødvendige oplysninger om flyvning fra Gladbeck kan til enhver tid fås hos redaktionen.



Her endte redaktorens sidste forslag på en lidt kn. trekant - og ned for Viborg.
- K. M. MACKAY, 27. 11. 58.



Her 1½ time for bladet skal gå i trykken har vi modtaget det følgende interessante materiale fra Schleicher. Og da det drejer sig om intet mindre end den kommende afløser for den hæderkronede K - 8, presser vi stoffet ind her.

At skabe en afløser for det fly, der igennem mange år har været verdens mest benyttede trænings- og klubfly, er naturligvis en opgave, der må indgyde respekt. Men med ny materialer og teknik til rådighed er det tilsyneladende lykkedes Rudolf Kaiser endnu engang at overgå sig selv. I hvert fald hvis man skal dømme efter tegningerne på næste side.

Desværre er der ikke tid til at oversætte de tekniske data, så det må den gode læser klare selv.

Dametur.

Ja, - så beviste tøserne, at der i høj grad også er "mandfolk" i dem. Som omtalt på side to har Birgit og Gitte indsendt papirer, barogram og fotos til KDA på en danmarksk rekord for tosædet fly på 168 km ud hjem. Gitte har givet følgende beretning om turen.

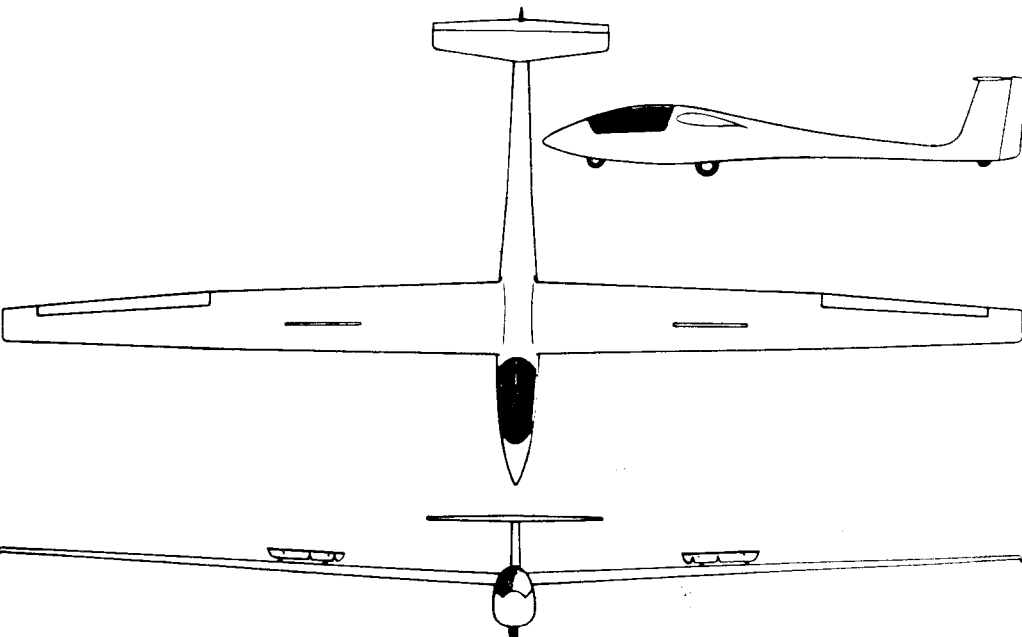
Lørdag den 2. maj så vejret ud til at blive godt, og alle på EK-VH håbede på at vinde en lodtrækning om et fly, så de kunne prøve kræfter på en opgave. Hverken Birgit eller jeg var heldige, men så fik Birgit den ide, at dette skulle være dagen, hvor vi ville lave den danmarksk rekord på K-7'eren, som vi længe har talt om. Vi kunne hurtigt blive enige, og så skulle vi bare have instruktør og elever til at gå med til at skole på Polyt.

Poul Rickard lod sig overtale, og eleverne blev frivilligt tvunget til at sige ja til Polytten. Dernæst kom næste problem - alle barografer var væk, og et rekordforsøg uden barograf lod sig vanskeligt arrangere. Der var ingen anden mulighed - Poul Erik Thomsen måtte aflevere barografen fra K-6'eren (Han landede senere 2 km syd for pladsen, så han indrømmede, at det nok var godt nok, vi fik den).

Herefter manglede vi kun at udfylde startattest, starttavle, sætte film i kameraet, tegne ruten ind på kortet o.s.v., inden vi kunne gå ned til startstedet og forsøge at kalde K-7'eren ned, der lå i 3.000' med en elev.

Endelig kom den ned, og vi kunne fotografere, lukke næsekobling, indstallere barograf, fotoapparat, kort og os selv og starte. Kl. 12.45 gik første start - den blev på 20 m, så koblede K-7'eren. Næste start gik helt til 150', så koblede K-7'eren. Det viste sig, at næsekoblingen var stoppet med en tot tvist, der kom i klemme, når vi koblede. Vi fjernede tvisten, og næste start gik fint - vi fik 1.000', 3 minutter med 2 m synk og en fin-fin landing.

Næste start gik kl. 13.22. Vi var nu fast besluttede på, at nu skulle det være - eleverne var allerede begyndt at glæde sig til alligevel at kunne skole på K-7. Efter lidt søgen havde vi da også held med os - 3-4 m til 4.800'. Vi begyndte så småt at søge sydpå, stadig ikke sikre på, om vi nu også skulle stikke af. Men lidt syd for Ars fik vi en ny, god boble, og så kappede vi tovet, der bandt os til EK-VH.



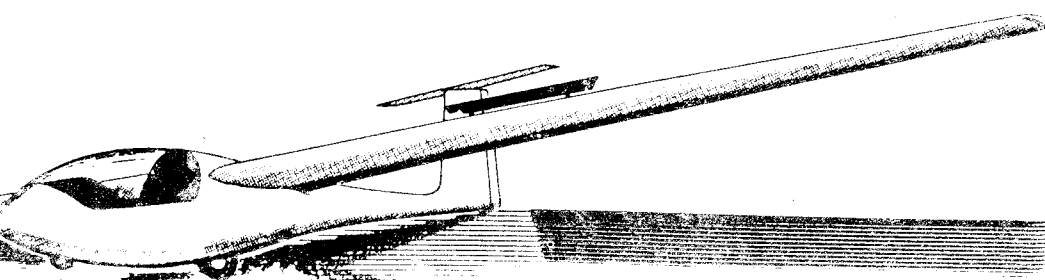
Technische Daten:

Schulung, Übung, Leistung,
Kunstflug, Wolkenflug
Gleitzahl 35 bei 90 km/h
Geringstes Sinken 0,53 m/s b. 70 km/h
Mindestgeschwindigkeit 65 km/h
Manövergeschwindigkeit 180 km/h
Höchstgeschwindigkeit 220 km/h

Preis und Lieferzeit sind noch nicht bekannt.

Änderungen in Konstruktion oder Ausführung vorbehalten.

Flügelprofil	Prof. Wortmann
Spannweite	15,00 m
Flügelfläche	12,90 m ²
Flügelstreckung	17,4
Max.Lastvielfaches	+ 5,3 - 3,18
Rumpflänge	7,10 m
Cockpitbreite	0,65 m
Leergewicht	ca. 230 kp
Zuladung Cockpit	ca. 120 kp
Fluggewicht	max. 380 kp
Flächenbelastung b. 85-120 kp ZLG	24,5-27,1 kp/m ²



Vi var enige om at tage det roligt og ikke tage nogen chancer, da tiden på en fri ud-hjem jo var uden betydning. Vi holdt os derfor i god højde og lod os af vinden drive i den rigtige retning. Specielt over Hobro, der jo er kendt som et fugtigt område, der har fået mangen pilot på sølvstræk til Randers til at bide i græsset, hagede vi os fast i en god boble og kom med den helskindet forbi.

På vejen havde vi god tid til at se de mange vendepunkter, som vi i tidens løb har hørt så meget om, og som vi forhåbentlig snart selv får brug for - Tjeletrup og sydspidsen af Tjele Langsø, nævnt med Alestrup og Bispebjerg.

Den første vendepunkt var lige i midt mellem de to nævnte steder. Det var en god boble og fik os til at tænke på næste boble. Den var lidt mindre end den første. Den var lidt mindre end den første. Den var lidt mindre end den første.

Den anden vendepunkt var lige syd for pladsen. Det var en god boble og fik os til at tænke på næste boble. Den var lidt mindre end den første. Den var lidt mindre end den første.

Den tredje vendepunkt var lige syd for pladsen. Det var en god boble og fik os til at tænke på næste boble. Den var lidt mindre end den første. Den var lidt mindre end den første.

Den fjerde vendepunkt var lige syd for pladsen. Det var en god boble og fik os til at tænke på næste boble. Den var lidt mindre end den første. Den var lidt mindre end den første.

Mens jeg fløj, fotograferede Birgit os et par gange for en sikkerhedsskyld, hvorefter vi igen gav os til at søge efter termik. Vi fandt en god boble lige syd for pladsen - for første gang den dag var termikken temmelig urolig, og mens vi vikled, tog vi et par ekstra billeder af Kirstinesminde - bare for en sikkerheds skyld.

Vi lå snart inde over Århus, og så kunne jeg jo ikke dy mig - jeg måtte lige have et par billeder af Jens Baggesensvej 98, 1.th. Herefter begyndte vi at sætte kursen nordpå. Til vores store ærgrelse var der ikke andet end synk - synk og synk, og Birgit begyndte så småt, under sin søgen efter termik, at søge over mod Kirstinesminde Flyveplads. Højdemåleren sank hurtigt og ubarmhjertigt, og efter kort tid lå vi lige øst for EK-KM, parat til at gå ind til landing i 600' - da variometret pludselig i hastigt tempo begyndte at gå den rigtige vej! Heldigvis, siger jeg bagefter, hev Birgit beslutsomt



K-7'eren rundt, og snart viste variometret 1 m - 1½ m - 2 m - 3 m! På ganske kort tid lå vi igen i 5.000' over lystbådehavnen i Århus.

Min mave, der allerede havde indstillet sig på at lande på Kirstinesminde, hvor den i ro og mag ville hvile sig ovenpå anstrengelserne, blev i første omgang lidt skuffet. Men med 3 meter stig og snart derefter 5.000' kan selv en termik-syg mave ikke forlange at blive taget alvorligt.

Vi satte nu atter kursen nordpå og nåede denne gang til Hinnerup - uden at have mødt en eneste venligtsindet boble. Højden var igen kommet ned på 1.500' og vi besluttede os så småt for en god landingsplads. Samtidig satte vi kursen mod den store grusgrav nord for Hinnerup, i håb om, at den kunne give lidt loft. Og minsandten - snart efter havde vi vundet højde nok til igen at kunne flyve helt til Hinnerup! Da samme trummerum havde gentaget sig et par gange, begyndte min mave igen at drømme om bondegårde og flinke landmænd og -koner, og bedre blev det ikke af, at både Karsten og Finn, der ved vores første ankomst til Hinnerup meldte, at de nu havde nået andet vendepunkt syd for Århus under deres 300 km trekant, nu - ved vores tredje eller fjerde ankomst til Hinnerup, lå omkring Langå og Tjele Langsø.

Endelig begyndte termikken, der i en timestid havde holdt sig på ½-1½ meter, at få sin fordums styrke, og det lykkedes os at nå en god højde uden at drive ret langt syd for Hinnerup. Vi besluttede os nu til at søge lidt mod vest, da det så ud til, at der der lå en god skygade i retningen nord-syd.

Nu begyndte der at komme lidt skridt i sagen. I små ryk fløj vi forbi Randers - et godt stykke mod vest - og vi nåede sydspidsen af Tjele Langsø uden nævneværdige problemer. Jeg begyndte så småt at tro på, at vi nok skulle nå hjem - Birgit havde vist ikke tvivlet et sekund!

Ved Tjele Langsø gik vi lidt i stå igen - først tredje gang, vi krydsede den, lykkedes det os at blive på den rigtige side. Vort næste mål var Alestrup, og da vi snart kunne se Hjarbæk Fjord, steg humøret endnu en kende. Min mave holdt op med at protestere, vinden stilled af og snart var Alestrup i syne.

Til vor bekymring holdt den 'gade', vi fulgte, op ved Alestrup. Resten af vejen til EK-VH var der kun et stort, blåt hul. Vi tog det dog ikke alt for tungt, for vi kunne høre livlig samtale i radioen - et bevis på, at der stadig var tørt termik at finde.

På nuværende tidspunkt begyndte det at strømme ind med gode råd fra Søtrup om, med hvilken højde, vi sagtens kunne glide hjem fra Alestrup o.s.v. Vi havde imidlertid ikke lyst til at lande 5 km før pladsen, når vi var nået så langt, og vi udnyttede derfor et par bobler med 1-1½ meter stig ved Alestrup. Efter 2 bobler nåede vi et stykke nord for Alestrup, og efter at

have fløjet i 3 meter synk fandt vi en god boble, der gav os højde nok til at påbegynde sidste glid. På vejen 'hjem' tog vi dog lige et par runder i 1 m stig, inden vi atter satte kursen direkte mod Sottrup.

Jan lå i en ½ meter stig over Års i PIK-20'en, og forsigtige, som vi var, lod vi os lokke til at tage et sving derover. Vi fik ikke bid, og da vi igen satte kursen mod EK-VH, så vi Jan ligge og kurve i vores oprindelige rute.

Heldigvis fik den lille omvej ingen betydning. Vi nåede transformatorstationen i 700', og efter 6 t og 5 minutters flyvning landede vi på EK-VH, hvor vi fik en stormende modtagelse af alle dem, der havde holdt stand helt til halv otte.

Tilbage var så kun at udfylde diverse papirer, kigge barogram og aflevere film til fremkaldelse. Er filmen og vendepunktsfotografierne i orden, er rekorden hjemme - hurra!

Ja, det var min version af turen. Jeg tror, den falder helt godt sammen med Birgits, men ellers vil der nok de kommende flyvedage være rig lejlighed til at høre mere, for hvem vil ikke gerne fortælle om en god stræktur! En ting var vi i hvert tilfælde enige om - vi havde haft en dejlig tur.

Gitte

BP

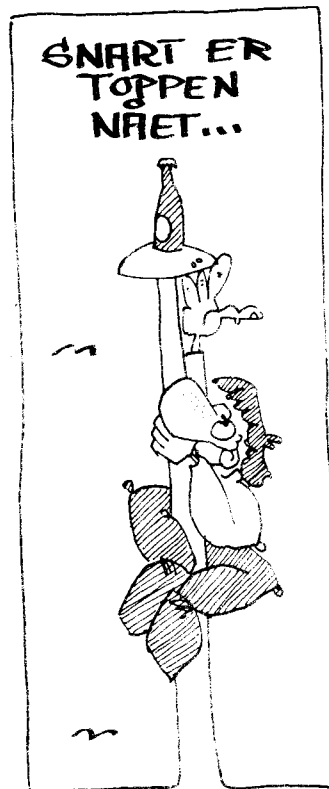
BP AARS DEPOT
BENT KROGH
 Vestre Boulevard
 PETROLEUM
 FYRINGSGASOLIE
 MOTOR GASOLIE
 TRAKTORBENZIN
 SMØREOLIER
 OLIEFYR
 VARME UNIT's
 BP GAS
 RENGØRINGSMIDLER

 **62 19 88**
 ... Deres direkte
 olieledning!



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

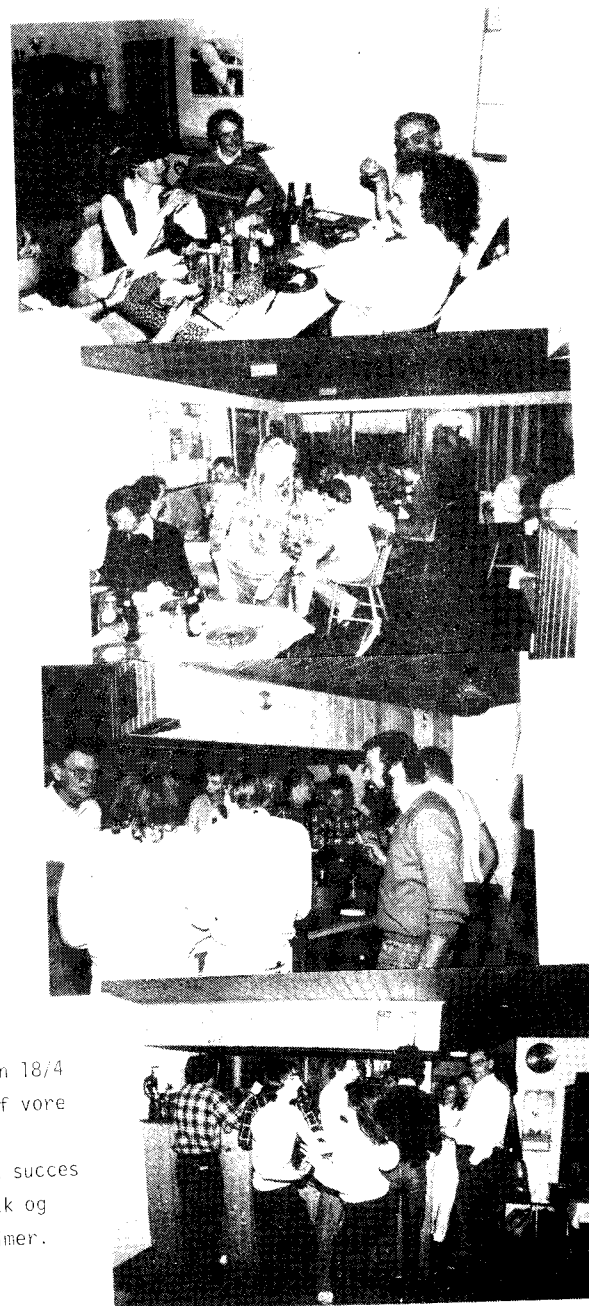
BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti



**CERES
 ÅRS**

Indflyvningsfesten den 18/4 havde bl.a. deltagelse af vore tyske gæster.

Festen var ivotrigt en succes med god spise, megen snak og dans til ud på de små timer.



Læseropgaven.

Så fik vi endelig konstateret, at i det mindste een af vore unge piloter er så dum, som han ser ud til. Det ville heller ikke være godt.

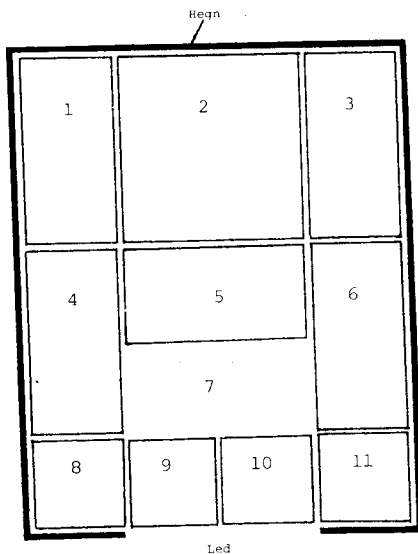


(Se billedet) - Det ville nærmest være skidt!

Men altså: Kenneth (for ham er det nemlig) har sendt os en løsning på læseropgaven fra marts-nummeret. Den er rigtig, og den er den hidtil eneste fra et klubmedlem. Med andre ord har Kenneth vundet den udsatte præmie, en flaske med rart indhold. Hvis det ønskes, kan flasken leveres med en 10 - 15 sugerør til dem, der har hjulpet!

Den indsendte løsning er som nævnt korrekt, men der findes mange andre. Sært, at det skulle være så svært at finde dem.

Af praktiske årsager har Kenneth nummereret felterne på redaktørens udelandingsmark som vist herunder. Tilsvarende har han mærket brikkerne (dv . køer, kalve og flyet) A, B, C,..... således at brik A ligger i felt 1, brik B i felt 2 osv. i henhold til udgangsstillingen.



Løsningen ser herefter ud som følger:

$H_7 - I_7 - G_9 - J_{10} - D_{4,8} - E_{4,5} - F_{6,11} - I_6 - J_5 - F_{7,10} - I_{11} - J_6 -$

$E_{5,6} - H_4 - G_5 - F_{7,9} - J_{10} - E_{7,6} - G_6 - H_5 - F_{5,7} - D_4 - J_8 - I_9 -$
 $E_{10,11} - H_6 - F_{5,7} - D_{5,7} - A_4 - B_{1,2} - F_2 - H_5 - E_{7,6} - I_{11} - J_{10} -$
 $D_{7,9} - A_{4,8} - H_4 - G_5 - E_{5,6} - J_6 - D_{7,10} - A_{7,9} - H_8 - G_4 - E_{4,5} - J_5 -$
 $C_6 - F_3 - J_2 - D_{2,5} - I_7 - C_{6,11} - F_{3,6} - J_3 - D_2 - I_5 - C_{7,10} - F_{6,11} -$
 $I_3 - D_{2,5} - J_2 - I_3 - F_{3,6} - C_{6,11} - A_{7,10} - G_9 - E_{4,7} - B_{1,2,4,5} - J_1 -$
 $I_2 - D_2 - F_3 - A_{5,7} - C_6 - G_{11} - H_{10} - E_{8,9} - B_{4,5,7} - I_1 - D_2 - A_2 -$
 $B_{5,7} - I_4 - J_4 - D_1 - A_2 - F_2 - C_3 - B_{5,6,7} - I_5 - E_{4,7} - H_8 - G_9 -$
 $B_{7,6,10,11} - I_6 - J_5 - E_{4,5} - G_4 - B_{7,9,10} !$

Sådan gøres det venner.

Skulle andre finde frem til anderledes løsninger, hører vi gerne fra dem.

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

Fra Carl Ulrich, Silkeborg, der er det danske VM-holds PR-mand, har vi modtaget en pakke med diverse materialer, der sælges til fordel for det nationale mandskab til verdensmesterskaberne i Paderborn i Tyskland.

Der er bl.a. mulighed for at købe T-shirts, postkort og klistermærker. Materialet kan bises i klubhuset.

Kom til Australien...

I forrige nummer af Svævenyt bragte vi et interview med Hans Werner Grosse fra Aerokurier. Også det australske blad Australian Gliding har naturligvis snakket med Grosse, og i fortsættelse af den foregående artikel bringer vi her dette blads samtale med den tyske pilot.

"Før Hans Werner Grosse kom til Australien, denne sommer (dvs. i december) på hvad, der efterhånden er ved at blive en regelmæssig, årlig udflugt, blev han af den tyske presse udspurgt om sine planer. Journalisten spurgte ham om, hvad han mente, det var muligt at opnå i et svævefly med hensyn til distance på en trekant-rute, og Hans Werner indrømmer, at han var tosset nok til at sige, at + 1300 km trekanten skulle være mulige, selvom dette ikke var hans primære mål. Dette år var hovedformålet at sætte den første verdensrekord i FAIs ny kategori for hastighed på en 1250 km trekant.

Han bad journalisten om ikke at nævne 1300 km trekanten. Ingen havde indtil nu fuldført en 1250 km, og da han så gjorde det den 9/12-80 med en hastighed på 133 km/t, blev han lidt vripen, da den tyske journalist i telefonen sagde: "Nå, - du klarede det ikke, hva'?"



"Klarede hvad for noget?" - "1300-kilometeren, selvfølgelig!" - - Så det var nærmest et anfald af irritation, han besluttede sig for at gøre et forsøg på opgaven:

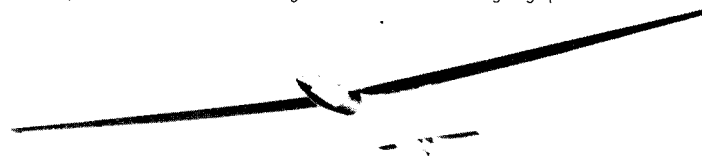
Han måtte vente næsten en måned, før den rigtige dag kom, - den 13. januar. Denne dag fuldførte han en 1306 km trekant.

Flyvningen var på ingen måde nem eller let, - faktisk var Hans Werner umiddelbart efter flyvningen klar over, at han var heldig ikke bare med at have gennemført flyvningen, men også med i det hele taget at være i live.

Han siger nu, at hvis vejret er perfekt, og hvis alt går vel, skulle det være muligt at flyve endnu længere distancer, men det vil betyde alvorlig fare for den pilot, der forsøger det. Marginen mellem succes og total katastrofe er nu meget lille, og han frygter den dag, en ung, relativt uerfaren pilot, som har hørt om disse bedrifter, kommer til Alice Springs fra Tyskland og flyver ud over ørkenen med utilstrækkelig viden og forberedelser. Sådan et eventyr kunne måske lykkes, men hvis det går galt, hvilket nok er det sandsynligste, ville piloten formodentlig være

fortabt. Problemet på disse kæmpemæssige trekanten er, at de dækker et mægtigt område, og det er højst usandsynligt, at vejret ikke ét eller andet sted undervejs skulle være mindre godt. Ét eller andet sted på ruten vil betingelserne skifte, og hvis de går bare en lille smule mod det værre, vil piloten blive forsinket og fuldførelsen af opgaven umulig.

Kun med den mest minutøse planlægning, støttet af erfaring og af al den information, der kan fåes fra flyvemeteorologer og piloter på diverse mindre og større fly over området, kan piloten beslutte, om han skal opgive sin flyvning og lande et sikkert sted eller eventuelt skære et hjørne af trekanten og returnere til udgangspunktet.



Whisky November, den AS-W 17 som Hans Werner Grosse har brugt til de fleste af sine rekordforsøg.

Det kan være farligt bare at fortsætte. På alle sine lange flyvninger har Hans Werner Grosse, selv med sin store erfaring, i de sene eftermiddagstimer tvivlet på, om han kunne nå hjem inden mørket faldt på. Faren ligger i, at mørket i den midtaustralske sommer kommer så hurtigt, at piloten let kan opdage sig omgivet af barskt ørkenlandskab uden landingsmuligheder og uden mulighed for at vende om til et sikkert landingssted.

Det kritiske tidspunkt for beslutninger ligger ikke når man er kommet så langt, men timer tidligere, når stiget måske ikke var så godt som nødvendigt, eller hvis en lidt for stærk modvind nedsatte hastigheden med bare nogle få km/t. Ofte skyldes vanskeligheder netop for kraftig modvind, og selvom piloten beslutter sig til at bruge faldskærmen hellere end at forsøge en hård landing i det barske terræn, vil hans chancer for overlevelse være små. Måske kommer han til skade ved landingen i klipperne, og al hans overlevelseshudstyr vil fortsat befinde sig i flyet, der let vil kunne flyve adskillige kilometer uden pilot og således komme udenfor rækkevidde. Bliver han derimod i flyet, overlever han landingen og er nogenlunde uskadt samt bliver ved flyet efter landingen, vil han sandsynligvis blive fundet, men først efter en overordentlig omfattende og kostbar redningsaktion. Dette kunne give svæveflyvningen dårlig publicity og måske føre til et forbud mod svæveflyvning fra Alice Springs.

Hans Werner understreger betydningen af meget grundig træning og forberedelse. Hans råd til alle, der måtte komme til stedet for at flyve, er,

så vidt muligt at tage een eller helst flere sæsoner på et af de anerkendte flyvecentre i de mere tætbebyggede områder af Australien for at opnå erfaring i de australske forhold.

Iøvrigt er der ingen grund til at rynke på næsen af de mindre opgaver. For mens mange dage ikke kan bruges til det helt store, så kan de være endda meget udmærkede til små opgaver, - d.v.s. 300 - 500 km! Den store trekant kræver tidlig termikudvikling, mindst til 2000 fod, og hvis denne udvikling kommer for sent, tager Grosse sig som regel en hviledag.

På een af de store opgaver, han måtte opgive at gennemføre, opdagede han på hjemturen at han opnåede en meget høj gennemsnitshastighed på mere end 160 km/t, så han besluttede sig for at prøve et rekordforsøg på 300 km trekant. Efter atter at være slæbt op til 1000 meter, fløj han et stykke tid delfin-flyvning, idet han ikke interesserede sig for bobler på bare 3-4 meter, men først tog den, da der kom en på 6 - 7 meter/sek. Den bragte ham op til 10000 fod. Han fandt derefter ikke flere gode bobler hele vejen til det første vendepunkt, idet cirrus trak ind ovenover ham.

Efter første vendepunkt kom han atter hurtigt til 13.000 fod, og herfra og til andet vendepunkt var betingelserne perfekte med kraftigt stig og en hurtig ground-speed. På det tredje ben behøvede han kun een boble, og herfra kunne han med høj hastighed glide mod målet.

Grosse nød denne lette flyvning meget og fandt, at den slet ikke i samme grad tappede ham for kræfter som de store trekanter. Han opnåede en hastighed på 158,7 km/t over distancen og slog dermed Walter Neuberts rekord fra Sydafrika med 5 km/t. Denne form for flyvning kan laves fra Alice Springs i relativ sikkerhed, og det vil være en god træning for alle, inden man kaster sig ud i større projekter.

Grosses 1270 kilometer trekant forløb faktisk uden problemer. Termikken var kraftig, op til 8 - 9 m/s, idet 5 - 6 meter dog også kunne bruges. Den største højde blev 15.400 fod ved andet vendepunkt, og sidste ben, der er det absolut mest kritiske, blev gennemfløjet med rigelig hastighed. Faktisk kom Grosse hjem 40 minutter før solnedgang, hvilket betød, at det på denne dag havde været muligt at flyve mere end 1300 kilometer. Den irriterende kommentar fra den tyske journalist ansporede ham yderligere.

Men ikke før den 4. januar var forholdene atter helt gode. Ganske vist blev vindstyrken i 8000 fod målt til ca. 90 km/t med et gennemsnit på ca. 70 km/t hele vejen op til 14.000 fod, men disse vinde forventedes at dæmpes en del i løbet af dagen, hvilket de også gjorde.

På andet ben, hvor Grosse havde beregnet en kraftig rygvind, gav den ham knap 20 km/t mindre hjælp, end han havde håbet, og på sidste ben, hvor

vinden mest var imod, tiltog den i styrke. På dette ben blev flyvningen ikke blot vanskelig, men også særdeles farlig.

Halvvejs hjemme mødte Grosse en "squall line". (Udtrykket kan ikke oversættes direkte. En squall line er en front, hvor kold luft med stor hastighed fortrænger varmere luft, der således bliver meget ustabil og tvinges tilvejs. I forbindelse hermed optræder der kraftige lokale vinde, til dels uafhængige af den ellers dominerende vindretning. Dette "føder" kraftige uvejr, som man absolut ikke skal flyve ind i.)



Squall line-vejr. Udstrækningen er ofte mindre end 20 - 25 km.

I forbindelse med uvejret steg store mængder støv med op fra jorden, hvilket gjorde det umuligt at se længere fremad. Grosse vidste efter en samtale med et passagerfly, at der udviklede sig uvejr overalt i Alice Springs-området, men også, at de tenderede mod at bevæge sig mod nordvest, bort fra hans kurs. Han besluttede sig til at flyve gennem støvstormen og så beslutte, hvad han skulle gøre, når han så, hvad der ventede ham på den anden side.

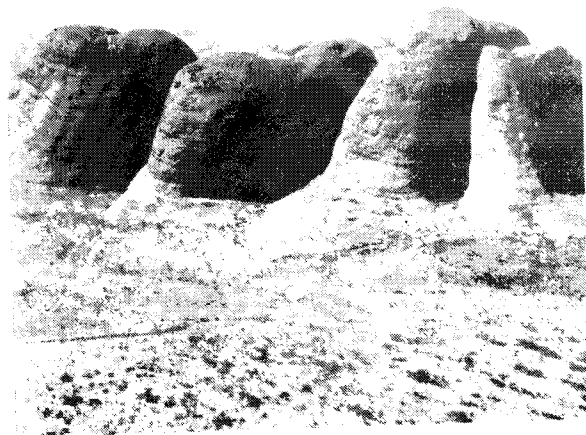
Han havde på dette tidspunkt god højde, men mens han fløj gennem støvet, fornemmede han, at han praktisk taget ikke gjorde fremskridt mod vinde, som her var betragteligt kraftigere. Han satte sine PiroI afstands-målende instrumenter på deres maksimale værdier, men fandt, at de slet ikke kunne klare de nærværende forhold. Han valgte dog at fortsætte, idet han prøvede at gætte sig til omtrentlige værdier på instrumenterne.

Hans Werner havde ligeledes nu hørt, at uvejr udviklede sig overalt omkring Alice Springs, men alligevel fortsatte han, idet han forsøgte at forblive så højt som muligt, mens han håbede på at finde skygader, hvor-

under han kunne arbejde sig frem mod vinden. Han var stadig indenfor sikker glideafstand til byen Hermannsburg, og han regnede med, at han kunne nå tilbage hertil, hvis vejen mod Alice Springs skulle vise sig lukket. Men først og fremmest håbede han, at han kunne flyve udenom uvejrene, så han kunne nå målet enten fra nord eller fra syd.

På et tidspunkt viste hans udregninger, at han ikke ville klare den, men mens han fortsatte lidt endnu, viste en ny beregning, at det lige akkurat skulle kunne nåes. 30 kilometer fra pladsen fløj han langs hovedvejen til fra Adelaide til Alice Springs, men han kunne stadig ikke se hjem. Han landede præcis ved solnedgang. 15 minutter senere var det bælgrødt!

Grosse lovede på dette tidspunkt sig selv, at han aldrig ville prøve den slags igen. Men alligevel. Formentlig er han stadig ikke helt mæt, og når han snart får sin ny AS-W 22 med 24 meters spændvidde, vil han sikkert atter forsøge sig i Australien."



Mount Olga, - en urgamle klippeformation. Flere gange brugt af Hans Werner Grosse som vendepunkt. Disse muldvarpeskud er 1069 meter høje!

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

SMÅNYT.

Else og Henning G. Christensen fik den 11/4 deres barn nr. 2, - en dreng på 3440 gram og 53 centimeter. Vi ønsker tillykke.

Kenneth har fået nyt legetøj. En videorecorder med kamera. Han påtænker at optage en film om og med vores klub og vil gerne have hjælp i den henseende. Interesserede, der har lidt flair for den slags optagelser, bedes henvende sig til Kenneth. Tlf. 06 442182.

Det ny flyslæb-billet system er nu i funktion. For en sikkerheds skyld gentages her: Når man har fløjet et flyslæb, finder man i kontoret den lille grønne blok med flyslæb-billetter. Den ligger ved siden af den grå postkasse. Man udfylder billetten med dato, antal slæb og navn, kommer den sammen med de aftalte penge i een af de små plasticposer, der er op-hængt til samme brug og putter posen i postkassen. Kassøsen vil så sørge for, at kassen bliver tømt og flyvedagkortene kontrolleret. Findes der ved denne kontrol ubetalte flyslæb, vil disse istedet blive opkrævet via kontingentet, men nu til en pris af kr. 50,00.

Systemet må også gerne benyttes ved betaling for fløjne passagerstarter. Man skal så blot skrive på billetten, at der er tale om betaling for en almindelig passagerstart. Og husk, at det fortsat er den person, der har fløjet den pågældende passagerstart, der hæfter for beløbet. Det nytter altså ikke bare at komme og sige, at een eller anden har fået pengene. Hvis ikke DU selv sørger for at opkræve pengene fra passageren og får dem lagt i kassen på kontoret, vil du atter blive krævet for penge, når flyvedagkortene gennemgås.

Den ny brønd til vores vandværkspumpe er nu gravet og forsynet med brøndringe. Ligeledes er vandledningen trukket over til værket. Tilbage er nu blot at få etableret afløb og indvendig vandinstallation samt at få flyttet vandpumpen hen i den ny brønd.

Med dette nummer af Svævenyt får du en ajour-ført medlemsliste. Men husk, at den kun vedblives med at være dette, hvis du selv fører de løbende rettelselser og tilføjelser på i årets løb. Det er faktisk til denne brug, vi har rubrikken "Medlemsnyt".

Særlige præstationer

- 16/4: Poul Erik Thomsen sølvstræk til Christianshede 83 km på K - 8. Retur samme dag!!
Anders M. Andersen 106 km trekant på K - 6.
Tage Havsager 106 km trekant på LS - 1.
- 17/4: Linnemann 106 km trekant på LS - 1.
Henrik Kristensen 106 km trekant på Astir.
Tage Havsager 106 km trekant på PIK 20.
Bent B. Kirkegaard 106 km trekant på LS - 1.
Anders M. Andersen 106 km trekant på Astir.
Anders Hansen 3 timer 15 min. på K - 8.
Finn Jonassen omskølet til LS - 1 og Vasama.
- 19/4: David Cecil 50 meter fri afstand på K - 8.
Fremgang Mikkelson landet i Viborg med PIK 20.
Jan Buch Madsen vandt løbet for Ged ved ned ad Rindø.
160 km på LS - 1. 20 km på K - 8. 10 km på LS - 1.
10 km på K - 8. 10 km på LS - 1.
10 km på K - 8. 10 km på LS - 1.
10 km på K - 8. 10 km på LS - 1.
- 21/4: Niels M. Andersen omskølet til LS - 1.
Poul Erik Thomsen 106 km trekant på K - 6.
Bent Erik Thomsen 106 km trekant på LS - 1.
Bent Kirkegaard 106 km trekant på PIK 20.
- 26/4: Hans M. Andersen S-prøve.
Linnemann + Børge landet Viborg under forsøg på 106 km.
Niels Sejstrup 105 km trekant på PIK 20.
Birgit A. Eriksen 105 km trekant på K - 6.
Jan Buch Madsen 105 km trekant på LS - 1.

Særlige præstationer fortsat.

- 2/5: Karsten Sjørslev 300 km trekant på PIK 20.
Finn Jonassen 300 km trekant på Astir.
Gitte og Birgit danmarkrekord 168 km ud/hjem på K - 7.
P.E. Thomsen udlandet 2 km syd for pladsen under forsøg på termik.
Tage Havsager landet i Skive under forsøg på 300 km. trekant.
- 3/5: Bent Kirkegaard landet på Ålestrup stadion (EK-AL) PIK 20.
Fl. Vasegaard landet 3 km syd for Viborg LS - 1. Begge under forsøg på 310 km trekant.
Bent Erik Thomsen 100 km trekant på K - 6.



Tlf. **62 11 22**

•••••

**Himmerlands største
center for**



BYGNINGSARTIKLER

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

Medlemsnyt

Ny medlemmer.

John Møller Sørensen
Solsikkevej 7
9380 Vestbjerg.
Tlf. 08 296379
arb. 08 132300 lok. 423.

Niels Frede H. Bertelsen
Torsvej 3
9640 Farsø.
Tlf. 08 632469
arb. 08 631175.

Karl Jakobsen
Gråpilevej 5
9260 Gistrup.
Tlf. 08 315520
arb. 08 315250.

Jørgen Steen Petersen
Niels Lykkesgade 19
9400 Nørresundby.
Tlf. 08 173857
arb. 08 131339.

Poul C. A. Poulsen
Aggersundvej 100
9600 Ars.
Tlf. 08 623245.

V E L K O M M E N:

Ny adresse.

Anders Graae Rasmussen
Langelandsgade 39,
9000 Alborg.

Henning Hegelund
Grønnevej 14
9600 Ars.
Tlf. 08 624276.

HYPNOSE - PSYKOTERAPI

Har De psykiske lidelser:
lyt telefonsvarer
(06) 43 88 55

Ønsker De at holde op
med at ryge:
lyt telefonsvarer
(06) 43 88 82



Psy. JEAN DUTHIES
Hobrovej 73, 8900 Randers
KLINIK: (06) 43 61 41

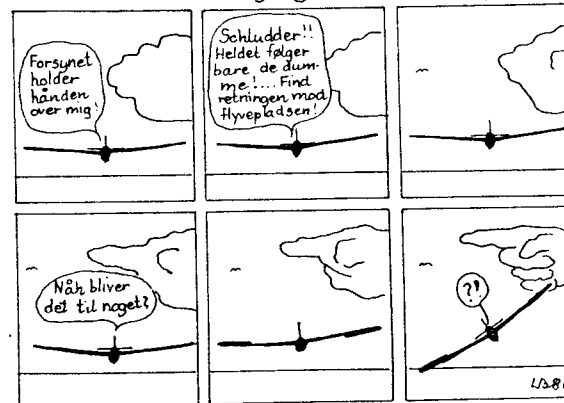
Jean Duthies.
Tlf. 06 436141

KUN FOR SPØG....



Han er et meget ensomt menneske.
- Derfor ved så få det.

Instruktørens dagbog.



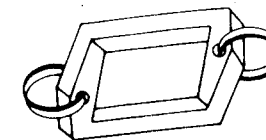
Hvem er den usandsynlig grimme fyr, der står oppe ved baren, Karsten?

Det er min bror!

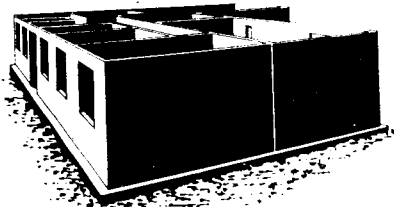
Det må du undskylde, - men nu kan jeg godt se ligheden!



Linnemann har konstrueret en helt ny type sprængstykke. Som det ses på tegningen er der tale om en helt epokegørende nyhed, der nok skal vise sig fyldestgørende i brug.



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: Niels Sejstrup, Pomonavej 12, 9230 Svendstrup
tlf. 08-38 23 65

Kasserer: Gitte Vasegaard, Jens Baggesensvej 98, 1.th.
8200 Århus N, tlf. 06-10 33 36

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe
tlf. 08-35 19 82

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Jens Baggesensvej 98, 1.th.,
8200 Århus N, tlf. 06-10 33 36

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Ars, tlf. 08-66 14 72