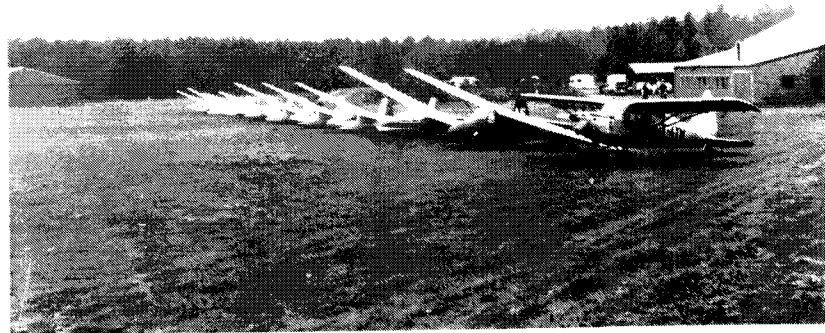


SVÆVENYT



Nr. 9

Oktober 1981

20. årgang

Fra kassereren.

Intet Svævenyt uden lidt kasserernyt (der skal jo være noget at springe over). Desværre har redaktøren bestilt trykkesid så tidligt, at jeg ikke kan nå at få kontoopgørelse med i dette nummer. Men jeg erindrer om, at når du får dette blad, er der endnu engang løbet gebyrer på dit kontingent, hvis du skylder over kr. 200,00, så hvorfor ikke se at få gjort noget ved det. I den forbindelse vil jeg også henvise til referatet fra bestyrelsesmødet.

Jeg har nu lagt en blok med gæstestartbilletter ind sammen med flyslæbbilletterne. Hvis du vil undgå at få fløjne gæstestarter opkrævet over dit kontingent, kan du betale starten i kassen på samme måde som flysløb.

Gitte



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



62 19 88
... Deres direkte
olieledning!



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

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Forsidebilledet:

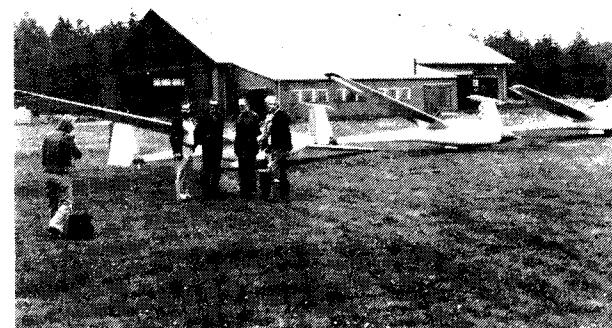
Hele flåden linet op til parade i anledning af indvielsen af værkstedet.

Foto: Ib.

INDVIELSE

Lørdag den 12. september kunne vi endelig holde den officielle indvielse af vort værksted. Det har som bekendt trukket lidt ud med at få klaret de sidste småting, men efter i sidste øjeblik at have fået installeret vand, malet gulve m.m. kunne vi med god samvittighed invitere Flyvepladsudvalget fra Års kommune til at medvirke ved den officielle overdragelse.

Sejstrup bød vore gæster velkomne og ridsede i sin tale kort klubbens historie på Vesthimmerlands Flyveplads op. Han understregede bl.a., at vi i klubben er meget glade for at være på EK-VH, og at vi altid har været yderst tilfredse med samarbejdet med Års Kommune. Med færdiggørel-



Sekretær og formand poserer for pressen sammen med gæsterne fra Års Kommune.

sen af vort værksted har vi nu så at sige fuldstændt vore ydre rammer om vort virke på pladsen. Specielt værkstedet har været længe ønsket, idet vi har et fremragende sted at udføre vort vinterarbejde.

Idet formanden endnu en gang takkede for samarbejdet, sluttede han sin tale med at forudsige, at det måske alligevel ikke ville være så længe inden vi atter henvender os til Års Kommune, idet en udvidelse af vort klubhus, - sammen selvfølgelig med anskaffelsen af nyt fly, - nu er rykket en tak op mod toppen af ønskesedlen.

I sin svartale nævnte Flyvepladsudvalgets formand, Knud Nielsen, ligeledes det gode samarbejde mellem kommune og klub. Han udtrykte glæde over, at det trods de mindre gode tider alligevel var lykkedes kommunen og klubben i fællesskab at skabe mulighed for det ny byggeri. Endvidere

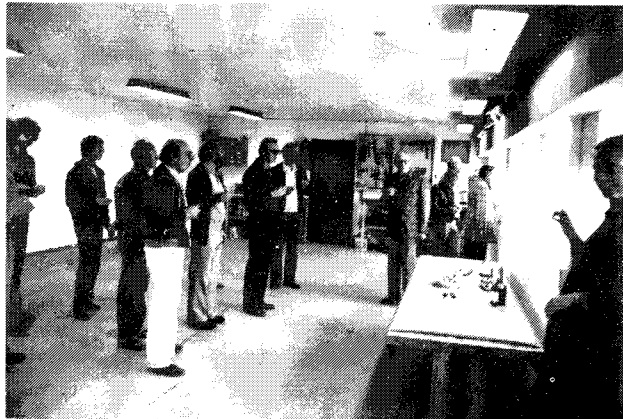


nævnte han, at Flyvepladsudvalget som den formelle bygherre kun kunne være tilfreds med resultatet af vore anstrengelser. Omend bygget af amatører, så var det færdige byggeri en professionel værdig!

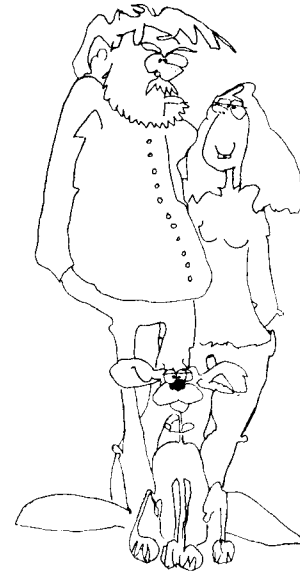
Knud Nielsen ønskede til slut klubben tillykke med nybyggeriet og forudsagde et ligeså godt samarbejde i de kommende år.

Herefter var klubben vært ved et beskedent traktement, hvorefter vore gæster inspicerede såvel byggeri som vor flypark. Som det fremgår af bladets forsidebillede, var hele flåden stillet til pa-

rade for hangar og værksted. Endelig bød vi på en flyvetur til hvem, der måtte have mod og lyst. Medlem af udvalget, Poul Andersen fra Hornum, ses på ovenstående billede, klar til start med Linnemann i K 7. Også hans søn fik en start, og de talte begge om stærk lyst til at begynde at flyve hos os til foråret. De skal naturligvis være velkomne.



BULDER OG BRAG



Landingskonkurrencen 1981 er nu planlagt til lørdag den 17. oktober med start kl. 9.00. Altså til normal briefing-time.

Erfaringsmæssigt er det et arrangement, der trækker mange piloter af dynerne, og vi kan kun atter opfordre alle til at møde op. Normalt bliver der rig lejlighed til at grine af de andres landinger, til at ærgre sig over sine egne og til i det hele taget at have det sjovt. Så kom bare.

Reglerne er de sædvanlige, - se evt. Svævenyt nr. 9, 1979. Vinderen af konkurrencen får som sædvanlig retten til at få sit navn på "Bulder & Brag"-plakaten, som hænger i klubhuset.

Efter dagens hårde flyvning er der som sædvanlig mulighed for at stille såvel sult som tørst.. Kort sagt: Vi holder

FEST

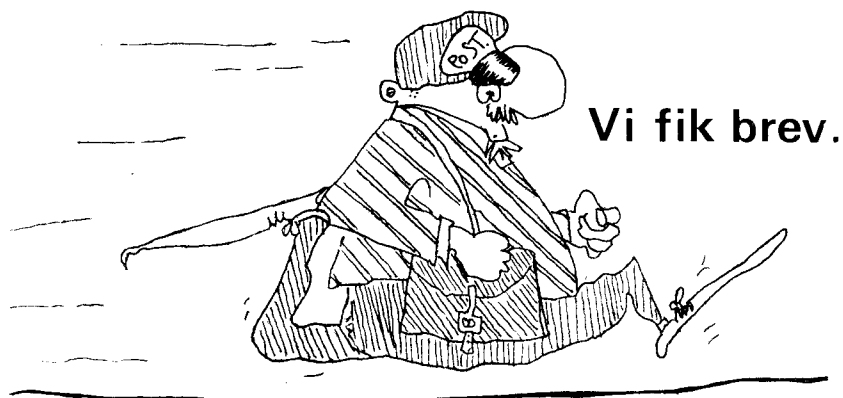
for på bedste måde at afslutte den ganske gode sæson 1981.

Irene har sammensat en udsøgt menu. Se herunder. Prisen bliver nogenlunde den sædvanlige, - dvs. mellem 30 og 40 kroner. Tilmelding skal ske til Irene, tlf. 08 643121, senest den 10. oktober!!!!

M E N U :

Aspargessuppe.
Svinekam stegt som vildt.
Gemyse.
Is.





Fra Poul Richard Kristensen har vi fået følgende indlæg til Svævenyt:

Hej medlemmer!
Nogle betragtninger nu, hvor sæsonen går på hæld.

I det store hele synes jeg, sæsonen er gået godt indtil nu, - selvfølgelig er der ting, der kunne være bedre. Vi har fløjet kilometre, timer og starter som aldrig før, så dermed må sæsonen have været bedre end de foregående 2 år. Men vi skal nok til at køre en mere ligelig fordeling af flyvningen, specielt i week-enderne. Jeg kunne godt tænke mig, at de medlemmer, der den forudgående tid har fløjet en hel del så ville stå lidt tilbage, - dermed være ikke sagt, at de skulle holde sig helt væk fra flyvningen. For der er jo medlemmer, som ikke har mulighed for at flyve andet end i week-enden.

Så er der et andet problem. Når man har vundet et fly, diskuterer gruppen, hvor stor en opgave man eventuelt kan skrive ud den pågældende dag ud fra den indhentede vejrmedling. Jeg mener ikke, det kan være rimeligt med mere end to forsøg pr. pilot, - så må næste have chancen.



Et nyt forslag til lodtrækning er, at man deler op, så man siger, at alle, som flyver glas går i een gruppe. Derefter deler man op på de enkelte fly, så der er nogenlunde ligemange på hvert. Så sker der ikke det, vi tit har oplevet: 3-4 piloter på Astir, 7-8 på LS 1 og 2-3 på PIK 20.

Desuden er det blevet ligesom om træflyene ikke er gode nok, når man flyver glas, men undertagne har da trods alt fløjet sin 300 km måldiameter hjem på K 6 med 56 km/t. Men jeg kan kun opfordre de piloter, der har ambitioner om at lave noget stort, til at bruge hverdagen til dette.

Og hvad med en alternativ sommerlejr i april-maj ?

Nu til noget mere kedeligt. "Vinterarbejde". Jeg ville meget gerne se et større fremmøde til arbejdet i vores nu færdige og komfortable værksted. Nu duer undskyldningen "at det er for koldt" ikke, det vil kunne bekræftes af dem, der var tilstede sidste år. Så begynd allerede nu at tænke på, hvad du kunne tænke dig at deltage i af vinterarbejdet. Tænk på transport til og fra pladsen, for når det kan lade sig gøre at køre sammen om sommeren, må dette også kunne gøres om vinteren.

Der vil ca. midt i oktober blive fundet ud af, hvad der skal udføres af arbejde på vores materiel. F.eks. trænger vore transportvogne til en ordentlig overhaling. Samtidig har vi brug for lidt flere på spil-hoidet, da vi en gang imellem godt kunne ønske, at nogle flere vidste lidt mere om de ædlere dele i spillet. Vi satser på at bygge den store motor i til



vinter, forudsat at vi får de ny tromler færdige, da denne motor ellers vil blive over-speedet med de nuværende, hvor diameteren er for lille.

Jeg vil meget stærkt opfordre medlemmerne til at lægge værktøjet på plads inde i værkstedet efter endt brug, for ellers har vi snart slet ikke noget tilbage af den smule, vi har. Det samme gælder tøj, dæk, slæbetov samt alt andet, som har sin plads i hangar eller værksted. Gentagne gange er disse ting blevet fundet flydende ude på startstedet eller rundt omkring hangaren. Hjælp med at holde orden! Hæng på plads, når du har brugt et eller andet, - det gør det nemmere både for dig selv og andre. Ligeså gælder, når eet eller andet er gået i stykker, og du ikke selv er i stand til at reparere det: Spørg eller i det mindste foranled, at arbejdet bliver udført. Måske kunne vi så undgå noget af det arbejde til vinter eller i hvert fald noget af det.

Ja, det var en hel del indestængt galde, som kom til overfladen, men desværre har jeg en del lidelsesfæller, som sympatiserer på dette område.

Der vil allerførst i november blive indkaldt til medlemsmøde angående vinterarbejdet. SA MØD OP!!!

Til slut:

ATTENTION!! EFTERLYSNING!!

Klubben har brug for et "meget billigt" ilt/gas svejsesæt, - gerne med de små flasker. Desforuden billigt værktøj.
 Modtages (helst kun) med tak!

Poul Richard Kristensen.



Tlf. **62 11 22**

Himmerlands største center for



BYGNINGSARTIKLER

Chr. Hjortkjær & Co.^{a/s}
HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9800 AARS · TLF. 62 11 22

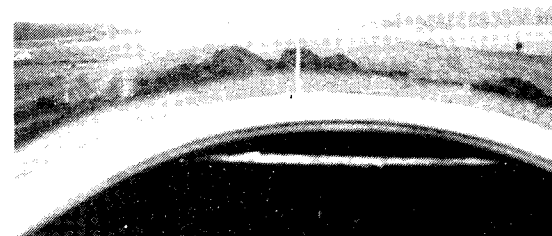
Asfalt

Det længe ventede asfalteringsarbejde på vor kære EK-VH er nu påbegyndt. Og faktisk skærer det een i hjertet at se de store entreprenørmaskiner flæse banens græstøppe op. Forhåbentlig klarer entreprenøren og kommunens folk at få banen klar og pæn til næste sæsonstart.

På øst/vestbanen lægges en asfaltbane på 18 x 650 meter ud, og desuden planeres såvel hovedbane som sikkerhedszoner. Dette er et større arbejde, - faktisk skal der øjensynlig visse steder graves op mod 2 meter bort, ligesom der skal lægges noget på andre steder. Disse to billeder



fra vestenden af banen viser lidt af det månelandskab, der i øjeblikket findes dér. I weekenden 26-27/9 kunne der stadig landes i den sydlige



sikkerhedszone, mens alle starter nu må foregå på nord/syd-banen. Vi er blevet lovet, at der hele tiden vil være mulighed for at flyve fra denne bane.

Referat fra bestyrelsesmøde, afholdt d. 12.9.1981

Fra bestyrelsen

Deltagere: BN, KS, SEI, PRK, BET, GF. Gæst: Irene

Irene har som bekendt overtaget tuttedriften og er nu ved at have klaret problemerne med medlemmernes betaling for varerne efter indførelse af det nye betalingssystem.

Vi har for tiden 52 aktive, 11 halvaktive og 4 aktive juniorer og kan derfor tage enkelte nye elever ind.

Forskellige ansøgninger blev drøftet, og P. E. Thomsen fik tilladelse til at begynde skoling til passagertilladelse.

Da vi stadig har store kontingentrestancer blev det besluttet, at vi fremover vil benytte følgende fremgangsmåde: Ved større kontingentrestancer gives flyveforbud, indtil aftale om betalingsordning er indgået. Misligholdes denne, genindføres flyveforbudet. Samtidig gives en dato for seneste betaling af hele det skyldige beløb. Overholdes denne betalingsfrist ikke, ekskluderes medlemmet.

Der er endnu ikke taget beslutning om køb af nyt to-sædet fly, men emnet vil blive taget op ved næste bestyrelsesmøde.

PRK og LK indkøber nødvendigt værktøj til reparation af spil og traktorer og undersøger samtidig prisen for et lille autogensvejseanlæg.

Linneman har forme til nye, større spiltrømler under fabrikation.

Gert og Børge vil undersøge mulighederne for at give medlemmerne tilladelse til at opføre overnatningshytter.

Der vil blive indrykket annoncer i de lokale aviser om opbevaring af campingvogne. Prisen for perioden 1/11 til 30/3 fastsættes til kr. 225.

Der vil i løbet af oktober blive udarbejdet en plan over, hvilke reparationer, der skal foretages på flyene i vinterens løb.



**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

Forsikring

Vi har fra Unionen modtaget følgende materiale vedrørende de forskellige forsikringsmæssige spørgsmål, der kan optræde i forbindelse med det enkelte medlems deltagelse i klubbens flyvning og øvrige aktiviteter. Da det i påkommende tilfælde kan blive aktuelt for ethvert medlem af klubben at kende til forsikringsbestemmelserne, bringer vi hele redegørelsen fra Unionen. Det er jo bedre at have sikret sig bedst muligt INDEN en ulykke eventuelt sker. Bagefter kan det være for sent.

Der er mellem DANSK IDRÆTS-FORBUND og TOPSIKRING indgået 2 forsikringsaftaler:

1. LOVPLIGTIG ARBEJDSKADEFORSIKRING.
2. ANSVARSFORSIKRING.

1. LOVPLIGTIG ARBEJDSKADEFORSIKRING.

Fra flere af Sikringsstyrelsens kendelser ved vi, at en klub optræder som arbejdsgiver i retslig forstand, hver gang medlemmer er beskæftiget med arbejde for klubben, som ikke er direkte sportsudøvelse.

Den lovpligtige arbejdsskadeforsikring dækker det erstatningsansvar, der kan opstå, hvis medlemmer (eller ansatte) i klubben kommer til skade under arbejde for klubben.

Med arbejde for klubben forstås arbejde i videste forstand, fra instruktørvirksomhed, wirekørsel, reparationsarbejde til kaffebrygning.

Forsikringen dækker kun de personer, der udfører de pågældende funktioner, og ikke de, der som tilskuere eller lignende kommer til skade. Hvis klubben får et erstatningsansvar overfor sådanne personer, er det ansvarsforsikringen, der skal betale.

Den lovpligtige arbejdsskadeforsikring dækker ikke for skader, man kan pådrage sig som pilot, idet man i denne situation ikke kan siges at arbejde for klubben.

Arbejdsskadeforsikringen dækker kun for skader, der skyldes hændelige uheld og ikke i de tilfælde, hvor skaden skyldes åbenbare mangler ved de redskaber, der benyttes. I de tilfælde, hvor sløseri og ansvarsløshed hos klubben er skyld i en skade, bliver det i første omgang ansvarsforsikringen, der betaler.

Arbejdsskadeforsikringen yder kun erstatning i et vist omfang, og i nogle tilfælde er man berettiget til supplerende erstatning efter andre regler.

I visse tilfælde kan der være arbejdsfortjeneste ofte bliver ydet efter dagpengebestemmelser.

Men her kan der opstå et problem, hvis den, der kommer til skade, mens han udfører klubarbejde, er selvstændig og ikke frivillig dagpengeforsikret. Hvis skaden opstår i forbindelse med et hændeligt uheld, som klubben er uden ansvar for, vil det ikke være muligt at få erstatning fra ansvarsforsikringen, og den skadelidte vil derfor lide et tab.

Hvis en skadelidte ser sig nødsaget til at ansætte en vikar for at bestride sit arbejde, dækker arbejdsskadeforsikringen heller ikke dette.

Det samme er tilfældet, hvis den, der kommer til skade, er virksomhedsindehaver, og virksomheden lider et driftstab som følge af indehaverens arbejdsudfyldt.

Det må anbefales, at selvstændige erhvervsdrivende sikrer sig overfor sådanne situationer gennem personlige forsikringer.

Vi henviser endvidere til Notat "Lov om dagpenge ved sygdom og fødsel", som Topsikring i foråret sendte os efter anmodning, som svar vedr. spørgsmålet: De selverhvervendes muligheder for erstatning:

Notat: Lov om dagpenge ved sygdom og fødsel.

Den selvstændige erhvervsdrivende skal selv bære de første 5 uger, men vil på samme måde som lønmodtageren kunne oppebære dagpenge - efter samme regler - gennem det offentlige ved fortsat sygemelding udover den 5. uge.

Den selvstændige kan desuden gennem det offentlige sikre sig dagpenge i de første 5 uger af en sygeperiode.

Ved sikring efter den pr. 1-4-1981 gældende maksimumydelse pr. uge på kr. 1644,00 skal betales et kvartalsvis bidrag på kr. 172,00.

Nærmere oplysninger kan fås hos Social- og Sundhedsforvaltningen i kommunen.

Ved tegning af en ulykkesforsikring med dagpengedækning vil man kunne skabe yderligere økonomisk sikring.

Det skal dog tilføjes, at dagpenge loven indeholder en bestemmelse om, at dagpengene gennem det offentlige under uarbejdsdygtighed sammen med anden hjælp (fr. dagpenge på en ulykkesforsikring) ikke må overstige den dagpengegivende indtægt.

Er dette tilfældet, sættes de offentlige dagpenge med det overskydende beløb.

Som selvstændig erhvervsdrivende bør man tegne en heltidsulykkesforsikring, som omfatter såvel ulykkestilfælde under arbejde som i fritid.

Premiefastsættelsen vil naturligvis afhænge af den pågældendes køretøj og da ulykkesrisikoen jo ikke er ens for en vandløber eller en mand på cykel.

Lad os bruge disse 3 erhverv som eksempel:

Ved tegning af en heltidsulykkesforsikring dækkende med

kr. 200.000,00 ved dødsfald og kr. 400.000,00 ved fuldtidsskade vil premien helårlig udgøre:

Tandlægen: Kr. 1220,00 Muremesteren: Kr. 1300,00

Ulykkesforsikringen kan som ovenfor nævnt udvides med en dagpengedækning tilpasset efter den enkeltes behov.

Det skal sluttelig tilføjes, at arbejdsskade i 2. vens forstand ikke kun er skader, der opstår ved pludselige uheld. Det kan ligesåvel være skader, der opstår gennem langvarig påvirkning, f.eks. rygskade pga. instruktørvirksomhed.

2. ANSVARSFORSIKRING.

Den tegnede ansvarsforsikring skal dels supplere den tegnede arbejdsskadeforsikring, forsåvidt angår klubbens ansvar overfor medlemmerne, men også dække erstatningskrav, der opstår som følge af de skader, klubbens medlemmer og materiel kan forårsage på personer og genstande.

Ansvarsforsikringen dækker klubbens ansvar i Danmark incl. Grønland og Færøerne, og den dækker i udlandet under rejser og midlertidige ophold i forbindelse med sportslige arrangementer.

Ansvarsforsikringen dækker ikke for arrangementer af ren underholdende art, f.eks. fester, baller, hvor der er offentlig adgang.

Ansvarsforsikringen dækker det ansvar, som klubben kan pådrage sig under udøvelsen af sportslige aktiviteter ved skade på personer, dyr eller ting.

Den dækker desuden det ansvar, klubben som ejer/bruger af ejendom og effekter kan pådrage sig.

Forsikringen dækker ikke for skade på ejendom eller genstande, som klubben ejer eller har modtaget til lån, leje, opbevaring, benyttelse eller på anden måde har i sin varetægt.

Forsikringen dækker ikke for skade på dyr eller ting i det omfang, skaden skyldes forkert faglig fremgangsmåde, eller hvis klubben ikke har truffet hensigtsmæssige foranstaltninger til imødegåelse af uheld, f.eks. afskærmning.

Forsikringen dækker ikke skader, der fremkaldes ved anvendelse af fly eller motordrevet køretøj.

Motorkøretøj forstås enhver køretøj eller arbejdsredskab, der bevæger sig ved motorkraft. Det vil sige, at klubben skal have selvstændig forsikring for så vidt angår traktorer, wirehøntere og spil, hvis det er selvkørende.

Specielt hvad angår spillet kan nævnes, at dets motorkøretøjsforsikring dækker, mens spillet bevæger sig fra f.eks. hangar til standplads, mens klubbens ansvarsforsikring dækker, så snart spillet står stille og arbejder som spil.

Vi håber hermed at have afklaret nogle dunkle punkter omkring forsikringer. Hvis der er yderligere spørgsmål, er I velkomne til at kontakte Unionen (helst skriftligt).

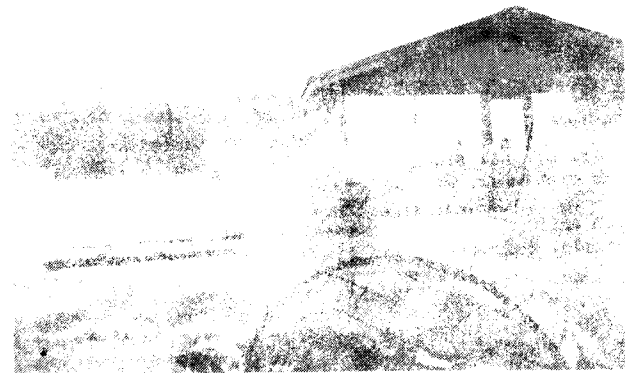
Med venlig hilsen
Dansk Svæveflyver Union
for Bent Holgersen/Ole H. Didriksen

Lillian Sørensen
Lillian Sørensen.

Et par billeder fra sidste del af sommerlejren.



Ja, - den en skan rigtig nok: Den kan flyve, og der kan være en pilot i den, - helst ikke for stor, så det er nok et spørgsmål om Anders, der beundrer den lille spirrevip, kunne lette med den.



Kan man ikke flyve, - kan man da altid lave et flyvespring. Datter Bent viser sine evner i spring over busk.



Tre af vore unge løver i deres rette element. Her er der virkelig noget, de magter! Anders prøver med kendermine sandets konsistens og fugtighed i sandkassen.



Og så var der mad!

HI-kursus II

Som man måske har bemærket, har der atter været afholdt HI-kursus på Arnborg, og denne gang havde jeg fornøjelsen af at deltage.

Flemming har jo allerede fortalt lidt om, hvad et sådant kursus indeholder, og jeg vil derfor nøjes med at fortælle lidt løst og fast om, hvad jeg oplevede på dette specielle kursus.

Kurset starter og slutter med en teoriprøve. Den første giver en ide om, hvilke områder, der eventuelt skal opfriskes, den sidste giver Ole Didriksen en ide om, hvem der eventuelt ikke er stive nok i teorien til at kunne fungere som HI.

De fleste læste mere eller mindre i ugens løb. En brugte næsten hver ledig stund og fik derved et gennemsnit på 52% rigtige i den første prøve ændret til 100% i den sidste (det var ikke mig!).

Det første, vi hørte fra Birgitte (der bestyrer Arnborgs kantine) ved ankomsten var, hvor godt det sidste HI-hold havde været. Men vi må nu heller ikke have været allerværst, når man tænker på den service, hun ydede os. Hver eftermiddag, når kaffetørsten begyndte at melde sig, kom Birgitte cyklende med cykelkurv og bagagebæger fyldt med termokander, sukker,



fløde, kopper og kage, og så blev der serveret. Specielt de sidste dage, hvor temperaturen krøb lidt langt ned, lusede det godt med en kop varm kaffe.

Selve flyvningen forløb uden problemer. Jeg fik spundet, lavet otte-taller, stallet, landet uden højdemåler etc. med fuld kontrol over flyveren, men flyslæbet kneb det indimellem lidt med. Jeg vil godt her benytte lejligheden til at råde folk til at vedligeholde deres kunnen indenfor flyslæbstarter. Selv havde jeg kun haft to slæb indenfor to år, før jeg kom til Arnborg, og det var alt for lidt.

De mange starter under kurset gav dog en god øvelse, og det begyndte at gå helt godt, indtil jeg skulle flyve kurver med 40-45° krængning i Twin-Astiren. I begyndelsen gik det helt godt, men pludselig var jeg kommet for højt og for langt ud, og da jeg ville korrigere, satte Twin-Astiren farten op, og der dannede sig en betænkelig stor bue på slæbetovet. Instruktøren trak bremsen, og det virkede næsten, som når en hest pludselig står stille, og rytteren fortsætter ud over hovedet på hesten. Tovet blev stramt med et ryk, sprængstykket sprang, og vi måtte ufrivilligt sige farvel til motorflyveren i 1.100' højde. Heldigvis beholdt vi tovet på og kunne kaste det over Arnborg inden landingen, så det betød ingen afbrydelse i flyvningen. Men jeg måtte naturligvis døje mange 'sjove' bemærkninger under resten af kurset. Heldigvis gik de sidste flyslæb helt uden problemer.

Som bekendt skal man ved flyslæbstarter bruge et flag til at vinke tovet af med. Det viste sig, at Arnborg ikke var i besiddelse af et sådant - man havde kun en las, der udelukkende hang sammen ved hjælp af fire knuder.

Vi besluttede derfor, at vi passende kunne forære centeret et nyt flag. Vi sendte en stafet ind til Herning for at købe stof, og Jørgen fik overtalt Birgitte til at sy det (Jørgen er kasserer i Frederikssund/Frederiksværk Flyveklub, hvor Birgitte stadig er medlem, så måske er det grunden til, at hun meget let lod sig overtale). På billedet ses Willy, Birgittes mand, der er centerleder på Arnborg, med det flotte flag. Billedet er fra afslutnings-

festen fredag aften - inden vi vidste, om alle havde noget at feste for.

Heldigvis viste det sig lørdag, at det havde vi.

Gitte



Werner Kohlwey har sendt os dette avisudklip fra "Ruhrnachrichten". Både denne avis og en anden lokalavis bragte en omtale af vore venners besøg på EK-VH. Det siger lidt om, at svæveflyvningen i Tyskland i langt højere grad har både pressens og offentlighedens interesse. Vi kunne jo godt ønske os, at vi herhjemme kunne få lidt omtale af vor sport, også når det ikke drejer sig om ulykker.

Werner beder os iøvrigt hilse og fortæller, at han og Elke allerede planlægger næste års tur til Danmark!



ZU GAST BEI DÄNISCHEN KAMERADEN: Jugendliche Segelflieger des Clubs Gladbeck/Kirchhellen.

Flieger von Dänemark begeistert

Zwei Wochen Camping direkt am Flugplatz machte viel Spaß

Zwei erlebnisreiche Wochen verbrachten sieben Jugendliche aus dem Fliegerclub Gladbeck/Kirchhellen mit ihrem Fluglehrer Werner Kohlwey in Dänemark. Sie folgten damit einer Einladung dänischer Freunde, die sie 1978 in Brilon kennengelernt hatten.

Aufgrund einer Einladung dänischer Segelflieger, die die Gladbecker Segelflieger 1978 in Brilon kennengelernt hatten, verbrachten in diesem Jahr sieben Gladbecker Jugendliche mit Fluglehrer Werner Kohlwey zwei erlebnisreiche Wochen in Dänemark.

Markus und Johannes Küpper, Markus und Stephan Seifert, Joachim Kaminski, Peter Erhard, Doris Winkelmann und Elke Kohlwey waren

mit von der Partie. Außerdem wurde ein vereinseigenes Segelflugzeug mit nach Dänemark genommen. Trotz nur „durchwachsenen“ Wetters wurden 50 Starts, 25 Flugstunden und fast 700 Streckenkilometer zusammengefliegen. Dabei wurden vier Außenlandungen gemacht, ohne daß Schaden angerichtet wurde.

Begeistert waren die heimischen Segelflieger von der Gastfreund-

schaft der dänischen Segelfliegerkameraden. Diese stellten den Flugplatz, die Startwinde und eine Blockhütte mit Küche und Duschgelegenheit kostenlos zur Verfügung. Außerdem war es den Gladbeckern möglich, eine Deutschstunde an einem dänischen Gymnasium zu besuchen. In den diesjährigen Herbstferien werden vier dänische Segelflieger einen Gegenbesuch in Gladbeck machen.

Bølger

Under redaktørens og kassøsens ferie i Skotland blev der naturligvis kigget flittigt også på den skotske himmel. Og adskillige gange kribledede det kraftigt i flyvehånden, når de flotteste lenticularis-skyer meldte om bølgedannelser i stor højde. Flottest var naturligvis bølgesystemerne på et tidspunkt, da fotografiapparatet var blevet hjemme, men på dette billede kan forhåbentlig ses de to lentis fra hhv.



primær- og sekundærbølgen. Bølgerne stod bag det ca. 1300 meter høje bjerg Ben Lomond, der som navnet siger ligger op til den højt besungne Loch Lomond. Højden på skyerne var svær at anslå, men et gæt på 6-7000 meter (18.000 - 21.000 fod) forekommer rimeligt. Pokkers bare, at man ikke havde et fly lige dér!

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
Hobrovvej 73, 8900 Randers
KLINIK: (06) 43 61 41

Jean Duthies.
Tlf. 06 436141

SMÅNYT.

Fra Unionen følgende:

Svæveflyverrådet er i øjeblikket igang med forhandlinger med Luftfartsdirektoratet om S-teoripensummet til de ny BL'er.

Da pensummet indenfor de forskellige fag vil undergå nogle forandringer, - mest i form af tilføjelser til det eksisterende pensum, ser rådet sig derfor ikke i stand til at have det færdigt så tidligt, at der kan afholdes teoriexamen som sædvanlig i december måned.

Fagene aerodynamik og instrumentlære påregnes at være færdige i oktober måned. De andre fag noget senere på året.

Forårseksamen påregnes at blive afholdt TIRSDAG den 20 APRIL 1982 efter de ny retningslinier.

Der er blevet fremstillet et ekstra sæt haleplansnøgler til K 8 og K 6 . Desuden er LS-1'ens hood blevet repareret. Ligeledes er et par batterier blevet fikset op og toilettet mod nord fungerer atter.

Et kedeligt uheld med vor bedste K-8-hood er sket. Da en pilot ville stige ud efter landing støttede han som så mange andre sin albue mod hood'ens metalramme i højre side. Desværre smuttede albuen, idet han lettede sig og kom til at trykke direkte mod plexiglasset. Hooden revnede næsten halvvejs op mod midten, limningen gik fra langs en del af stålørserammen og desværre må det nok ses i øjnene, at hooden efter denne svækkelse kun vil holde en begrænset tid. Et beklageligt uheld, som i sidste ende kommer til at koste en hel del penge og som burde have været undgået. Hood'er er ikke beregnet til at læne sig op ad!

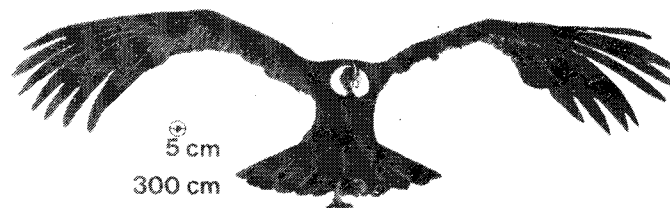


FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

SMÅNYT. fortsat.

I Østafrika kolliderede en jet-liner i 37.000 fods højde (ca. 11.000 meter) med en grib! Det er absolut den største højde, man endnu har observeret en fugl i. Den hidtil største, sikkert kendte højde var 26.400 fod (ca. 8.000 meter). Det drejede sig om en snespurv, der var set så højt oppe i Himalaya-bjergene.



Sammenligning af vingefang hos hhv. den største og den mindste flyvedygtige fugl. Andes-kondoren Vultur Gryphus og Humlebi-kolibrien Chaetocercus.

Bortset fra det utrolige i, at en fugl kan overleve de marginale leveforhold i så stor højde (et lufttryk på under 1/10-del af det ved jordoverfladen og en temperatur på ca. -50°), ligger det interessante i, at gribben er en svæveflyvende fugl. Det kan helt sikkert udelukkes, at den skulle have flappet sig op i den nævnte højde. Den må have svævet. Og det indikerer jo, at der i Østafrika findes kilder til stig, der går så højt. Hvis det er termisk stig, åbner det ny, interessante perspektiver for flyvningen i bl.a. Kenya, hvor en del verdensrekorder er sat.

Trist bare, at man ikke selv har mulighed for at være med.

S  **LBURG** 
Randersvej 42
8990 Fårup 06 - 45 25 59

Særlige præstationer

- 27/8: Bent Erik Thomsen forsøg på 306 km ud/hjem via Lunderskov. Landet ved Viborg efter ca. 260 km.
- 27/8: Werner Kohlwey forsøg på 262 km trekant. Landet ved Viborg efter ca. 220 km. Astir.
- 29/8: Anders M. Andersen 104 km trekant på Astir med 48 km/t.
- 29/8: Hans M. Andersen 104 km/t på K 6 med 42 km/t.
- 29/8: Kaj Olesen 104 km trekant på PIK 20 med 34,6 km/t.
- 30/8: Jan Buch Madsen 306 km ud/hjem på PIK 20 med 64,4 km/t.
- 30/8: Flemming Vasegaard forsøg på samme. Landet nord for Klejtrup efter ca. 280 km. LS-1.
- 30/8: Werner Kohlwey forsøg på samme. Landet syd for Tjele Langsø efter ca. 260 km. Astir.
- 30/8: Anders Hansen sølvstræk til Randers. 2:20.
- 6/9: Ove R. Christensen omskolet til K 6.


T I L L Y K K E !

Medlemsnyt

Flemming Mikkelsen ny adresse:
Frederiksvej 20, 1. tv.
2000 København F.

Stefan Bank meldt passiv.

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



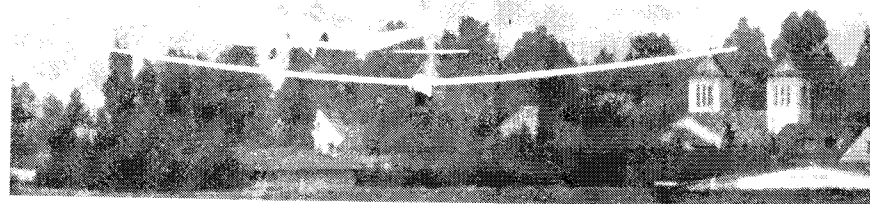
- så vi siger velkommen i

Brugsen Tlf. 82 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Delikatesseafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

ASW-22 flyver

I samarbejde med "NOTAM - Svævefly" bringer vi her et uddrag fra Aerokuriers udførlige omtale af det ny superfly, AS-W 22.



Her ser man virkelig, hvor stor 22'eren er!

Langt om længe kom det seneste skud på stammen af flyvende "orkideer" i luften. Færdiggørelsen af AS-W 22'eren trak som bekendt så længe ud, at George Lee fra England ikke som planlagt kom til at flyve typen til VM i Paderborn. Men han gik jo hen og vandt alligevel i 22'erens værste konkurrent, den ny Nimbus 3.

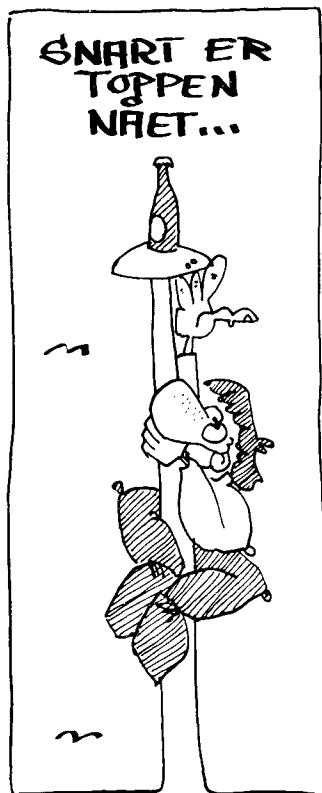
Noget tyder imidlertid på, at det har kunnet betale sig at bruge den nødvendige tid på færdiggørelsen, idet de første udtalelser fra bl.a. Hans Werner Grosse og Sigi Baumgartl tyder på, at der er født et fly uden de sædvanlige børnesygdomme.

Størrelsesmæssigt ligger AS-W 22 med en spændvidde på 22 eller med ekstratipper 24 meter i en klasse, der ligger tæt på jumbo-flyet SB 10. I 24-meter versionen, hvor sideforholdet når helt op på 37,2, venter man et målt glidetal på mindst 55 ved 105 km/t! (Det siges allerede nu, at det nok ligger nærmere 60!.) Schleicher siger dog, at det under alle omstændigheder er næsten umuligt at måle så små vinkler nøjagtigt.

Under udviklingen af AS-W 22 gik Schleicher, efter at have konsulteret diverse Akaflieg-grupper, ud fra følgende: "En forundersøgelse viste, at ved samme tomvægt for de forskellige flytyper, ville et flaps-fly med større spændvidde få bedre præstationer end et fly med teleskop- eller fowlerflapsvinge. Således giver et flapsfly med 22 - 23 meter spændvidde bedre præstationer end et fly med fowlerflaps og ca. 18 meter spændvidde og mindst ligeså gode som et teleskopfly med variabel spændvidde fra 17 til 21 meter.

Tanken om teleskopvingen forlod man fordi den med ønsket om samme præstationer som flapsflyet ville blive for dyr, og samtidig ville det give store tekniske problemer at lave en teleskopvinge i mere end to dele.

Vingen til fowlerflaps-flyet viste sig ganske vist at ville blive mindre



CERES ÅRS

og lettere, men til gengæld også ringere rent aerodynamisk. Herudover ville kroppen blive større og tungere, så fowlerflapsflyet alt i alt ikke ville blive lettere end det meget større flaps-fly. Ydermere er en 4-delt flaps-vinge langt mere håndterlig på jorden end en 2-delt fowlerflaps-vinge."

Ud fra disse overvejelser valgte man altså et almindeligt flaps-fly, hvor man frem for alt lagde vægt på udformningen af profilet. Dette udmøntede sig i, at man har "genopdaget" en mulighed for bedre at udnytte profilet: "Det vigtigste stikord i denne forbindelse er "udblæsning". Hermed forsøger man gennem lufttilførsel til den bageste 1/4-del af vingens underside at holde luftstrømmen laminar i hele profilets længde. Denne teknik muliggør udvikling af helt nye profiler, som skulle give betragtelige forbedringer af præstationerne.

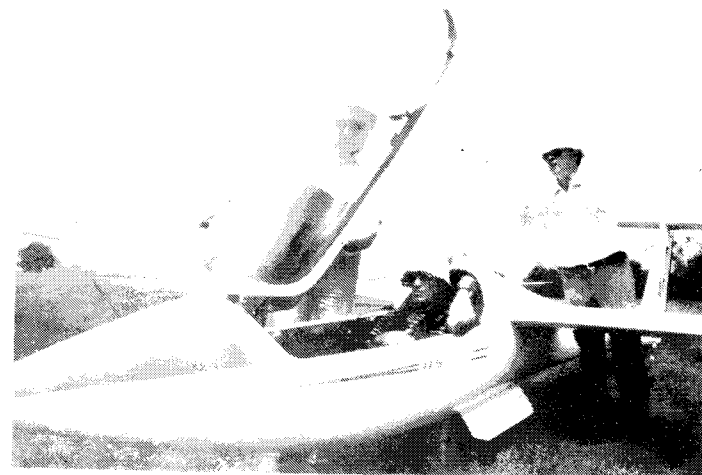
Den omtalte udblæsning sker på en strækning af 8,5-meter på hver af 22'erenes vinger gennem hårfine blæsekanaler på størrelse med en injektionsnål. I alt er der 850 kanaler på flyet. Men luften skal jo komme et sted fra.

Fra forsøg med belgieren Baer Selens AS-W 19 ved VM ved man, at en sonde med en diameter på 6,5 mm er tilstrækkelig til at levere udblæsningsluften til et 15-meter fly. Dette er meget lidt, når man tager i betragtning, at HVER dyse eller kanal skal levere 3 cm^3 luft pr. sekund. Og modstanden fra denne sonde ville på et så stort fly som 22'eren være uden betydning."

Med hensyn til, hvilke præstationsforøgelses udblæsningen kan give, siger Gert Waibel: "At sætte tal på præstationsforøgelsen afhænger af, hvordan man betragter situationen. Udblæsning sammenlignet med ikke-udblæsning giver en forskel på 2% ved langsomflyvning og ved større hastigheder på ca. 8%. Disse erfaringer har man fra AS-W 22'eren nuværende profil, der er et modificeret AS-W 20-profil.

I denne sammenhæng skal det dog bemærkes, at udblæsningen ikke giver den samme effekt på et hvilket som helst profil. Der er kun mening i at bruge udblæsningsteknikken, hvis profilet er udviklet hertil, - og omvendt. (Hvilket man måske så demonstreret ved VM, hvor verdensmesteren Baer Selen måtte nøjes med en plads langt nede i 20'erne med sin modificerede AS-W 19)

For at opnå den optimale effekt af modstandsformindskelsen, skal udblæsningskanalerne anbringes nøjagtig i grænselaget, hvor den laminare luftstrømning ødelægges. I vindtunnel-forsøg har man fundet frem til, at dette punkt ligger mellem 72 og 75 % tilbage på profilet. Gennem yderligere flyveforsøg venter man at kunne bestemme den bedste placering af hullerne endnu bedre, idet man udfører forsøg med påsmøring af en farveopløsning på vingens underside. Fordelingen af denne farve skulle kunne vise grænselaget nøjagtigt."



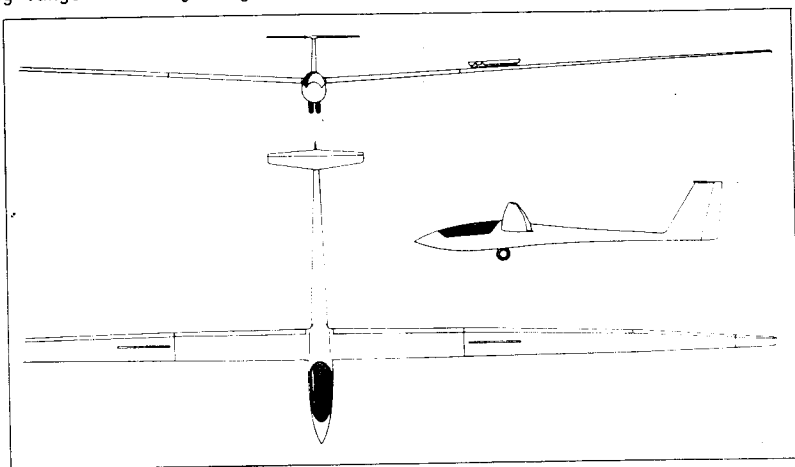
Hvad der er værd at bemærke er, at udblæsningen er en særdeles billig måde at øge præstationerne på. Prisen for et 15-meter fly vil blive ca. 3500 kroner, men det skal endnu engang understreges, at det ikke nytter at bruge teknikken på et profil, der ikke er udviklet hertil.

Det, der umiddelbart kan blive det største problem, er imidlertid tilstopning af kanalerne med fluesnavs etc., men man regner med, at det er een af de ting, man vil erfare mere om i praksis.

AS-W 22'eren er iøvrigt fyldt med teknisk nyudviklinger. Som allerede nævnt udblæsningen, - men også krængerormekanikken er noget for sig. På vingebagkanten findes der på grund af vingens 3-delte trapez-form 3 "klapper". De inderste virker hovedsagelig som flaps, - de yderste som krængeror.

De yderste rotor har ca. dobbelt så stort udslag som de midterste, hvilket giver en slags propel-effekt. Herved opnåes der gode drejeegenskaber, - iflg. "Luftsport" krængning fra 45° til 45° på ca. 4 sek.

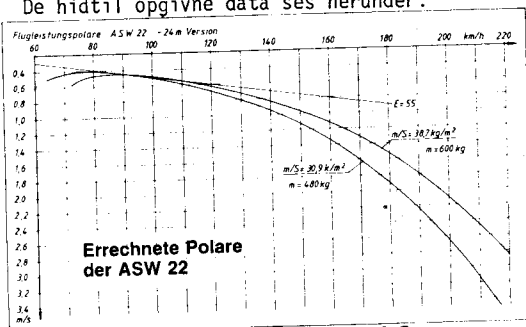
Ved landingen sker der noget helt specielt: De inderste rotor går i $+45^{\circ}$ position, hvilket giver den nødvendige opdrift og modstand. De yderste rotor går i -10° position, hvilket giver negativ opdrift på det yderste af vingen. De midterste rotor går i $+10^{\circ}$ position, hvilket ødelægger den normalt elliptiskformede opdriftsfordeling på vingen. Herudover har 22'eren almindelige luftbremser på vingens overside. Alt dette for at muliggøre stejle og langsomme anflyvninger med det store og tunge fly.



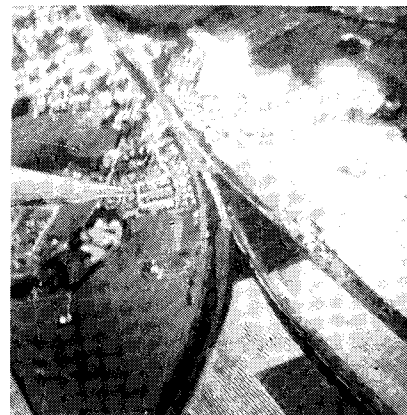
Af andre ting kan nævnes et indtrækkeligt halehjul, som trækkes ind med et separat håndtag, der er placeret direkte ved håndtaget til hovedunderstellet, der har tvillingehjul. Hovedhjulet kan først sættes ud, når halehjulet er sat.

Med hensyn til præstationsdata er man hos Schleicher nærmest beskedne: "Vi ønsker først, at flyet bliver ordentligt gennemprøvet gennem anvendelse i praksis. Hvis alt er i orden, kan vi regne med et glidetal mellem 55 og 60."

De hidtil opgivne data ses herunder:



Spannweite	m	24	22
Länge	m	8,10	9,64
Cockpitbreite	m	15,50	14,90
Flugfläche	m ²	37,2	32,5
Streckung		ASW 20	ASW 20
Profil		mod.	mod.
Leermasse	kg	420	
Zuladung			
m Cockpit (max.)	kg	115	
Max Flugmasse	kg	600	750
Wasserballast	kg	100	220
Flächenbelastung (bei 85 kg Zuladung)	kg/m ²	32,6	50,3
Beste Gleitzahl bei		55	
Geringstes Sinken bei	km/h	105	
	m/s	0,45	
	km/h	85	
Mindestgeschwindigkeit	km/h	70	
Märövergeschwindigkeit	km/h	175	
Hochstgeschwindigkeit	km/h	270	



Lunderskov, - tja, for mange er det vist ved at blive et fyord. I hvert fald har nogle (redaktøren indbefattet) i den forløbne sæson snakket om dette fjerne mål så ofte, at det måske hænger nogen ud af halsen.

Alligevel kan vi ikke dy os for at vise dette billede. For sådan ser, - til orientering for interesserede -, jernbane-Y'et ved Lunderskov ud fra oven.

Denne gang lykkedes det mig i det mindste at komme rundt om vendepunktet, og selvom der kom til at mangle ca. 20 kilometer i den anden ende, så er det da meget rart at have set stedet. Iøvrigt ville jeg på den pågældende flyvning måske have ærgret mig endnu mere, hvis jeg faktisk VAR kommet helt hjem, for efter udlandingen nord for Klejtrup kunne jeg konstatere, at barografen var stoppet efter ca. $\frac{1}{2}$ times flyvning! Den er nu under reparation.

FV.

Det sker på

Restaurant **Wilo** HORNUM

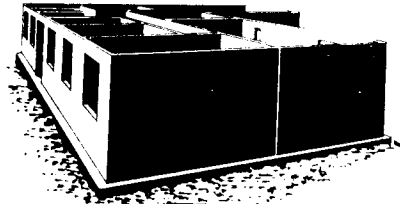
Vel mødt på Wilo

Venlig hilsen Ditte
Tlf. 66 13 01

**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

Tlf. 08-66 10 01

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 Års, tlf. 08-66 14 72