

# SVÆVENYT

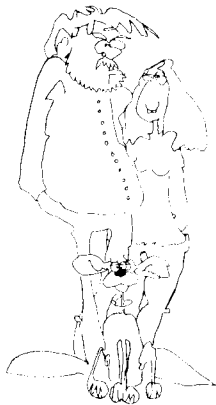


***Nr. 10***

***November 1981***

***20. årgang***

## BULDER OG BRAG



Årets landingskonkurrence havde samlet 16 deltagere, hvilket var noget mindre end de to foregående år. Da desuden nogle få ikke havde tid til at deltage hele dagen, og da en enkelt blev diskvalificeret, kom resultatlisten kun til at rumme 13 navne.

Konkurrencen måtte i år jo holdes på nord/syd-banen på grund af hovedbanens tilstand. Sidevind afvekslende med medvind gjorde ikke landingerne lettere end sædvanligt, hvilket også kan ses af resultaterne.

Dagens vinder blev en relativt uerfaren pilot. I hvert fald mener jeg ikke, vi har set så meget til Tommy Hjeds i denne sæson. Men alligevel havde han åbenbart sin flyvekunnen i orden og placerede sig sikkert på 1.-pladsen foran adskillige garvede piloter. Se øvrigt resultatlisten herunder.

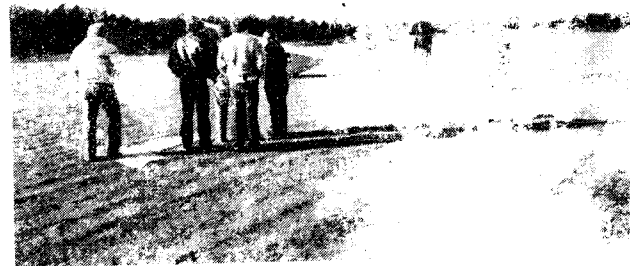
Pilot	1. forsøg	2. forsøg	Gn.snit	Plac.
Tommy Hjeds	- 7,35	- 5,45	6,40	1
Kaj Olesen	+ 4,45	+11,00	7,78	2
Tage Havsager	-13,10	+ 2,60	7,85	3
Niels Sejstrup	+16,45	+ 5,55	11,00	4
Poul R. Kristensen	+18,50	+ 3,85	11,18	5
Kaj Fogh	+16,00	+ 7,90	11,95	6
Gitte Vasegaard	+20,10	+ 4,15	12,13	7
Kim Jensen	- 6,45	-19,55	13,00	8
Hans M. Andersen	+28,40	+ 8,50	18,45	9
Flemming Vasegaard	-12,45	+26,10	19,28	10
Poul Olesen	+76,00	+11,85	43,93	11
Steener Moustén P.	+120,00	+50,00	85,00	13
Gert Frikke	+90,00	+ 5,70	47,45	12

Tommy var ikke tilstede ved den efterfølgende fest, men han har i stedet fået tilsendt konkurrencens vandrepræmie, emblemet med påskriften "Worlds greatest pilot", hvilket han i det følgende år har ret til at bære ved festlige lejligheder. Emblemet skal tilbageleveres for næste landingskonkurrence.

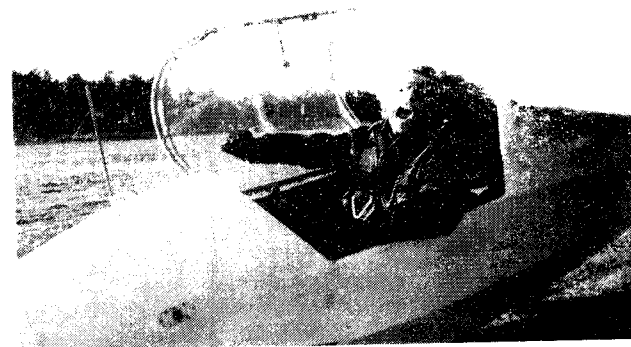
Forsidebilledet:

Dagens tilfredse vinder, Tommy.

Et par billeder fra landingskonkurrencen: Øverst ventes der i spænding på de sidste resultater.



Herunder een, for hvem det IKKE lykkedes.



Det sker på

★ Restaurant **Wilo** ★

HORNUM

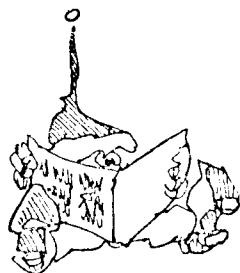
Vel modt på Wilo

Venlig hilsen Ditte  
Tlf. 66 13 01

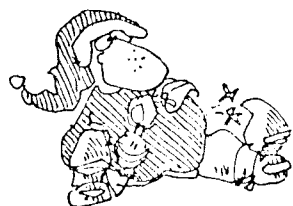


Har du hørt at.....?

Jah, - men hvornår er det nu, det er?  
Det står selvfølgelig i Svævenyt!



Hmmm... la' mig nu se. Jo:  
Lørdag den 5. december kl. 18.30  
i klubhuset. Fint, - jeg kommer  
selvfølgelig.



Jammen til hva',- altså ?  
Til årets julefrokost, dit skvadder-  
hode.  
Nåh ja.



Ved du osse, at du skal tilmelde  
dig hos Irene snarest ? Hun har tlf.  
nr. 08 463121.  
Det bliver garanteret skideskægt!

Ja altså, kære venner: Hermed en opfordring til at  
møde talstærkt frem til klubbens julefrokost lørdag d. 5/12.  
Der vil som sædvanlig blive serveret mere end almindelig  
godt for de fremmødte og prisen bliver som altid rimelig.

Overnatning kan foretages i det opvarmede værksted, men  
om nødvendigt kan også arrangeres fælles bustransport til  
og fra Alborg.

## VINTERARBEJDE

Ca. 20 medlemmer var mødt frem. Det var flere, end formanden havde troet, men ikke så mange som han havde håbet. Jeg synes nok, interessen kunne have været større.

Ingen af flyene skal hovedoverhales i år. Det bliver bare til almindeligt eftersyn og følgende vedligeholdelse/reparation.

Til gengæld vil vi sætte ind med transportvognene, der efterhånden bliver håbit til en grundig gennemgang. Først og fremmest skal PIK-vognen stå for tur. Dernæst skal LS-1 vognen gøres færdig, og til sidst den store Schleichervogn.

Vi arbejdede på medlemsmødet om kun at sætte 1-2 mand på pr. fly. Disse skal udvælges som kontaktmænd/koordinatorer, der hovedsagelig skal sørge for at tromme folk sammen til arbejdet. Derudover forventer vi, at der møder tilstrækkeligt antal medlemmer op hver lørdag, så vi kan arbejde på flere felter på en gang. Vi forventer, at ingen undslår sig for denne simple pligt ovenfor klubben og kammeraterne.

Vi besluttede, at flyene skulle i værkstedet i følgende rækkefølge:

- |               |                    |
|---------------|--------------------|
| 1. PIK-20     | Bent B. Kirkegård  |
| 2. K-8 OY-XFG | Hans M. Andersen   |
| 3. K-8 OY-XFL | Poul Ølesen        |
| 4. K-6        | Birgit og Børge    |
| 5. K-7        | Anders M. Andersen |
| 6. Astir      | P. E. Thomsen      |
| 7. Polyt      |                    |

LS-1'eren og dennes transportvogn tages med til Alborg og ordnes på Aviators værksted.

Sideløbende med flyene vil spil og traktorer som sædvanligt blive eftersat og repareret af Poul Rickard og Linneman. Poul Hedemand og P. E. Bøgelund vil tage sig af PIK-vogn og Schleichervogn.

Så længe vejret arter sig nogenlunde, kan arbejdet med PIK-20 vognen udmærket påbegyndes i hangaren. Det første, der skal ske med den, er at den skal afklædes, og rørene skal slibes rene.

Nu håber vi, alle vil gå til arbejdet med energi og godt humør, og at alle vil huske, at når der er tid til at flyve om sommeren, så må der også være tid til at arbejde om vinteren.

Sejstrup

## Vi fik brev.



Fra Finn Jonassen har vi fået følgende beretning fra det store udland:

"Hvis nogen skulle undre sig over, hvorfor jeg ikke viser mig på EK-VH længere, - ja så er det altså af den simple grund, at jeg befinder mig i staten Ohio, U.S.A., - nær millionbyen Cleveland. Jeg fløj herover fra Kastrup den 27. august, og efter 8 timer 40 min. i en DC 10 landede vi i Chicago. Herefter 7 timers biltur østpå gennem fladlandet sammen med mine bekendte. Vi var hjemme kl. 22 lokal tid, - men stadig den 27/8!

Nu har jeg boet ved den flinke og rare familie i godt 6 uger, og det er jeg vældig tilfreds med; her får man ikke tid til at kede sig. Trods hvad jeg opfatter som godt vejr, siger de her, at det har været meget dårligt vejr, lige siden jeg kom. Varme og kølige dage med en hel del sol og ind imellem lidt regn. Og desværre har jeg lidt for ofte været vidne til en ubeskrivelig god cumulus-himmel, der ikke blev udnyttet.

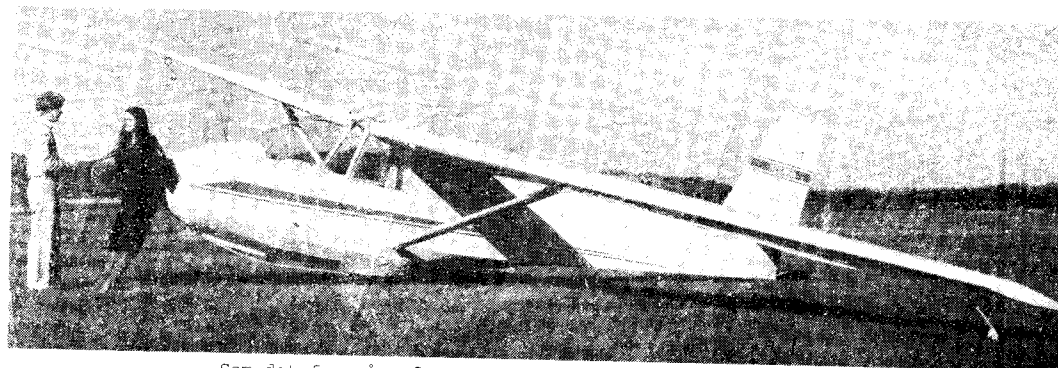
Ja, - der gik en uges tid, inden jeg kom på biblioteket og fik opsnu- set den nærmeste svæveflyveklub, der ligger ca. 35 km øst herfor. Jeg fik staks ændret mit certifikat, så det var gyldigt her, og en dag fandt jeg pladsen i øsende regn. Næste week-end lå den øde hen, da der afholdtes et stort Air-show, hvilket jeg så også overværede med stor begejst- ring.

Endelig kom der en week-end med folk på pladsen. Deres fly var flg.: 1 slæbefly, 2 stk. Schweizer 2-33 (tosædede) 1 Schweizer 1 - 26 samt en del private fly. De stod parkeret udendørs hele året. Klubhus eller han- gar ejede de ikke, - kun en trailer til at opbevare ting i.

Jeg drøftede mulighederne for medlemskab, og det viste sig, at jeg skul- le betale \$ 240 for 3 måneder (heraf reunderes \$ 125 hvis der ikke bliver brug for forsikringen!), og slæb til hhv. 2000' og 3000' koster 10 og 14 \$.

En rumænsk Lark, bygget i metal og med glidetæl 36, tiltrak mig, og ejeren tilbød mig en tur. Jotak! Slæbet gik til 2000' i tis og sol. Jeg rodede lidt med den tunge pind i den svage termik, mens han nød sin sandwich, men det blev kun til 15 min.

Om søndagen drog jeg af sted med mine dollars, men rølkene var læv- re og sure at forhandle med, indtil jeg smed pengene på bordet. I løbet af få sekunder blev jeg pludselig medlem! Jeg skulle checkes ud af den mest erfarne instruktør, Steve Raab. Stemningen var flyvemæssigt lidt sløv, - bl.a. lå deres 1-26'er og kedede sig, selvom der afsløredes et par cumulusser i disen. Slæbet gik som smør til 2000' i 2-33'eren. Jeg skulle lave et par stalls og et par fuldkredse til højre og venstre. I



Som det fremgår af dette billede er Schweizer 2-33 ikke nogen sylfide. Faktisk minder den meget om vor trofaste Polyt, selvom glidetallet skulle være en smule bedre. Flyet udgør stadig ryg- raden i de amerikanske klubbers 2-sædede flåder.

1300' røg jeg ind i noget meget svagt termik. Instinktivt centrerede jeg i skidtet, og efter en snes minutter var vi i 2200'. Instruktøren blev meget overrasket over, at det kunne lade sig gøre at stige i så snæver og svag termik, men de plejer heller ikke at krænge mere end ca. 30° i termikken. Jeg fik OK fra ham, og herefter skulle en anden instruktør checke mig ud. Vi lettede, og i kun 200' for enden af banen hev han i udløseren. Med skoven lige foran mig drejede jeg straks 180° rundt og hev bremserne ud. Helt OK sagde han, - vi ta'r lige een til. Og under megen snak og spørgen svævede vi de 2000' væk i den fede smør- luft. Med OK for solo og et par underskrifter i logbogen drog jeg vel- tilfreds hjemad.

En tidlig lørdag morgen drog jeg 200 km sydpå til Marion Airport sam- men med et par gutter fra klubben. Den ene havde sin 1-26 med. Der af- holdtes konkurrence week-enden over og 25 fly var stimlet sammen fra Ohio og nabostater. Der var lidt af hvert, Schweizers metal-fiduser, en

del hjemmebyggede fly, K 6, Libelle, PIK 20, LS 3, AS-W 15, 19 og 20 og endelig en AS-W 17 med sine 20 meter, - een af de førstbyggede fra 1971. Solen strålede begge dage, men kun søndag blev gyldig konkurrencedag. Alt i alt var det en hyggelig week-end med masser af flinke og snakkesalige amerikanere, - særlig når de får noget godt at spise, og hvad der ellers hører sig til af billige væsker. Om ikke andet, så fik jeg da også fyret en diasfilm af.

En kold onsdag eftermiddag fik jeg min første solotur i 2-33. Himlen viste stig, og det gjorde variometeret osse. Konstant 500 fod/min, - selv i synk! Nå, what the hell, - med et spark bagi fandt jeg en boble og vandt højde. I basen i 3600' virkede variometeret pludselig, men så klappe skyerne sammen over pladsen. Kl. 17 åbnede det igen, og jeg delte et sløb med en anden. Op i 3000' igen i en times tid, hvorefter han absolut ville brænde højden af, fordi han skulle hjem til konen. Han tog også landingen, - Gud nåde og trøste mig! Vi var nær stallet i en side-



glidning over træerne! Senere fik jeg at vide, at han var lidt af en usikker pilot, som forresten også smadrede deres sidste 1-26'er. Han stallede den og ramte et træ. Hmm, - nåja.

En anden forsøgte sidste år at afslutte en Et ungdomsbillede af Finn. overspeedet rygflyvning i 8-900' med et udvendigt loop. Uden vinger og faldskærm kan man jo gætte sig til resultatet for piloten. Vraget ligger stadig på pladsen til skrak og advarsel.

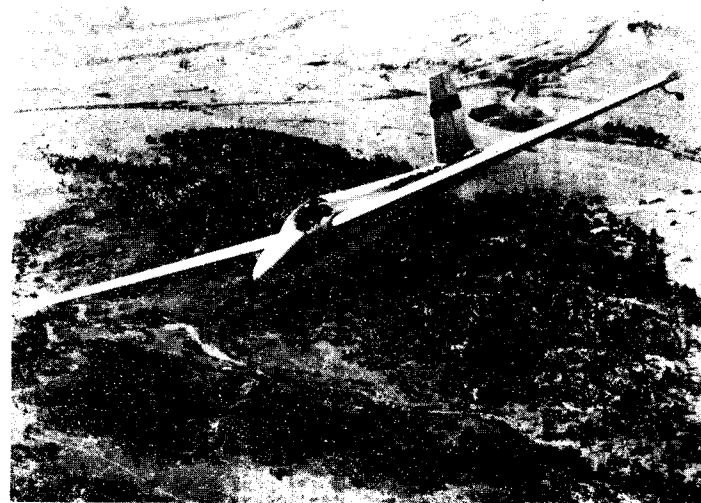
En lørdag var jeg lidt sydvest her for Wellington. En klub holdt konkurrence, og jeg fik lov til at flyve med i deres 1 - 26, men vejret til lod desværre ikke nogen udtærskling. Det blev der så kompenseret for om aftenen med vådt og tørt. Dagen efter, den 11. oktober, fik jeg en god times tid i 1 - 26'eren. Der var meget spredt og urolig termik, der gav ca. 2 m/sek. til basen i knap 4000'. Efterårsfarverne var rigtig kommet frem på løvskovene, det var fantastisk flot.

Snart var tiden udløbet, og noget måtte der gøres! Spind, hårnåle og 8-taller med masser af krængning. Konklusionen blev, at 1 - 26'eren faktisk er et lille manøvreedygtigt plan med sine 12 meter, maximumfart 185 km/t og  $\pm 5$  G. Den glider 1 : 23, den staller brat med megen buldren på vingerne, og den spinder vidunderligt.

Iøvrigt hjælper jeg en forhenværende tysker med at genopbygge en smadret K 7. Den ene vinge var brækket i 3 stykker, så hovedbjælken splejses, ribber bygges og fornyes, og der skal nyt finér på hele vingen. Det er hans

hobby, og det er den tredje K 7, han lapper sammen. Han gik solo som 23-årig og var med til at bygge det tyske svævefly Condor i 1934 sammen med unge tyske soldater. Her i U.S.A. har han desuden bygget et spil og en trailer. Han er nu 71 år og stadig aktiv svæveflyver.

I klubben bygger desuden tre gutter på det ny selvbyggerfly Monera, og den skulle blive flyvefærdig i år.



Schweizer 1 - 26.

Dette fly har for amerikansk svæveflyvning været, hvad K 8 og K 6 har været for europæisk flyvning. Det er stadig det almindeligste fly indenfor U.S.A.s svæveflyvning.

Desværre kan jeg ikke supplere med billeder denne gang (det har vi forsøgt, Red.), men der skal nok blive mere at berette om, - og bølgemulighederne er kun 5 timers kørsel herfra ovre østpå i Appalachianbjergene i Maryland og Cumberland.

Mange hilsner til alle vennerne!

Finn.



## FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 131339

## Bestyrelsesmøde den 17/10

Til stede var: Niels, Bert, Paul Richard og Gitte.

Først blev referatet fra sidste møde kort gennemgået, og vi konstaterede, at:

- Transportvognene er nu alle forsynet med synsfri koblingsattest
- Tutten går nu rimeligt
- Der er sendt breve ud til de største skyldnere
- Der er indkøbt værktøj til værkstedet
- Tromlen til spillet er under forarbejdning
- Børge har tegninger til hytter, vi evt. skal forsøge at få byggetilladelse til.
- Der bliver indrykket annonce om campingvogne i 5 annonceaviser

Herefter diskuterede vi økonomi, da det ved et løseligt overslag viser sig, at vi har brugt flere penge end beregnet i år. Når det endelige regnskab foreligger ved årets slutning, vil der blive foretaget en nøjere gennemgang for at finde ud af, hvor vi kunne have sparet/skal spare næste år.

Vi besluttede at forsøge at søge Tipsmidlerne om tilskud til nyt 2-sædet fly.

I forbindelse med ny 2-sædet besluttede vi, som meddelt ved medlemsmøde den 31/10-81 til de forhåbentlig mange fremmødte, at vi ville underskrive Verkaufsvertrag på en ASK-21 til levering forår 1984 (der er for øjeblikket 26 måneders leveringstid på flyet).

Som meddelt ved brev til medlemmerne besluttede vi at holde medlemsmøde lørdag den 31/10-81 for at planlægge vinterens arbejde.

Vi besluttede endvidere at afholde medlemsmøder på følgende datoer i løbet af vinteren: 5. december, 9. januar, 6. februar, 6. marts.

Medlemsmødet den 5. december vil fortsætte i årets julefrokost - mere herom senere.

Er der nogle, der har forslag til ting, der kan ses/behandles på medlemsmøderne, bedes I kontakte et medlem af bestyrelsen.

Ref. Gitte

## WIREBRUD

Som man måske har bemærket, har vi i sommerens løb haft forbausende mange wirebrud med vore nye wirer - specielt med den ene af dem.

Jeg undrede mig over, om vi virkelig kunne mishandle dem så meget, at der efter kun et par måneders brug kunne opstå så mange wirebrud, og jeg skrev derfor til Gustav Wolf, firmaet vi har købt wirerne hos, samtidig med, at jeg sendte dem en prøve af den dårlige wire.

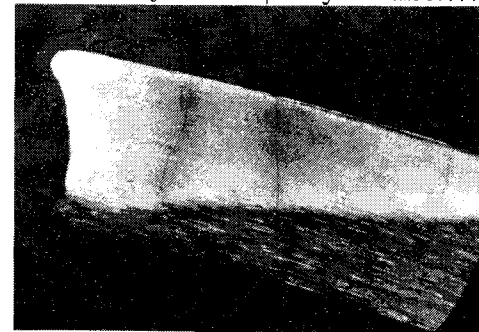
Firmaet har givet vor reklamation en yderst saglig behandling, idet de sender en testrapport fra deres 'Prøve- og udviklingsinstitut'. Jeg giver nedenfor et kort sammendrag af denne rapport:

"Den reklamerede wire har mange bristede tråde på wirens overflade, alle liggende på een linie. Den metallografiske undersøgelse viser dannelse af Martensit ved brudstederne. Denne ændrede struktur skyldes stærk gnidning på wirens overflade, der får temperaturen til at stige kraftigt, og den efterfølgende hurtige afkøling, der udgår fra wirens kerne, udløser strukturændringen. På grund af den meget sprode struktur brister wiren meget let, når den bøjes, og disse brister er begyndelsen til wirebrud.

Bedømmelse af undersøgelsen:

Resultatet peger på, at wiren er beskadiget ved ydre påvirkning. Man må formode, at wiren er blevet trukket over en kant eller en fastsiddende rulle. Sidelæns anslag mod trommelflangen kan dog også have forårsaget skaden.

Undersøgelsen af stålet tyder ikke på nogen fremstillingsfejl."



En mikroskopoptagelse af en enkelt tråd fra den ødelagte wire. Forstørret 100 X, polariseret lys. Martensit-dannelsen giver sig udslag i de fine revner, der forhåbentlig kan ses også i denne raster gengivelse af originalfotoet.

For at lette forståelsen af undersøgelsen er her Lademanns Leksikons forklaring på, hvad martensit er:

"Ustabil, holdbar, overmættet fast opløsning af kulstof i a-jern, opstået ved hurtig afkøling af stål, som i praksis indeholder mere end 0,2% kulstof, fra en temperatur, hvor stålet består af austenit, som regel 850° - 900° C. Den ved hærkning af stål opnåede hårdhedsforøgelse skyldes dannelse af finkornet, nåleformet martensit. På grund af martensittens ringe sejhed er det oftest nødvendigt at varmebehandle hærdet, martensitholdigt stål ved en efterfølgende anløbning."

Desværre bekræfter denne rapport det, vi havde frygtet - at vi selv har mishandlet wiren, så en stor del af den er kassabel efter 3 måneders brug!

For at undgå gentagelser i fremtiden, må alle spillere altid tænke på at behandle wirerne bedst muligt og specielt overholde følgende to punkter:

1. Altid sørg for, at wirestyrene kører let og ubesværet.
2. Aldrig lade et fly blive hængende i wiren, til det overflyver spillet.


Vores nuværende problem med wiren skyldes sandsynligvis, at et fly har fået lov til at overflyve spillet. Wiren har således gnedet mod kanten af spillet, medens der stadig var træk på, og det har skabt den i rapporten omtalte martensitdannelse.

Det skal lige nævnes, at udover at ødelægge wiren udsætter spilleren sig selv for at få hele wiren i hovedet efter et sådant optræk. Det er altså ikke bare for wirens skyld, at flyet skal kobles af i god tid, selvom man så måske får 20-30 fods mindre højde.

**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**



**Jean Duthies.**  
**Tlf. 06 436141**

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

## Vi vandt !

Som de fleste sikkert ved, blev den i overskriften nævnte jubilæums-pokal skænket vor klub af vennerne fra Aviator i anledning af vor klubs 25 års jubilæum for 3 år siden. Pokalen vindes hvert år af den klub, der har udført de 5 hurtigste 100 km trekanter med start fra deres respektive pladser. Ingen pilot kan deltage med mere end eet resultat.

De to første år var Borup-folkene ubeskedne nok til selv at løbe med pokalen, men lige fra sæsonstarten i år har det på EK-VH ligget i luften, at denne gang ville vi have den. Og efter mange piloters gode indsats lykkedes det da også. Ved festen efter vores landingskonkurrence måtte Jørgen Mølbak fra Aviator aflevere pokalen, - dog med en trussel om, at de har til hensigt at hente den tilbage igen næste år.



De to formænd hilser på hinanden.

I sin korte tale nævnte Mølbak, at ganske vist havde han sidste år opfordret vore piloter til at gøre noget ved sagen, men vi havde nu efter hans mening ikke behovet at gøre det så eftertrykkeligt! Det viste sig nemlig, at vor langsomste trekant var hurtigere end deres bedste!

Aviator:		Alborg:	
Jørgen Mølbak	74,3 km/t	Bent Erik Thomsen	92,2 km/t
Søren Storm	69,3 km/t	Niels Sejstrup	81,5 km/t
Henry Braüner	69,3 km/t	Anders M. Andersen	76,6 km/t
Bent Jørgensen	53,7 km/t	Bent Kirkegaard	75,7 km/t
Peter C. Andersen	46,2 km/t	Tage Havsager	74,5 km/t

Til Mølbaks tale svarede Sejstrup bl.a. at det altid er en glæde at mærke det venskab mellem klubberne, som også denne venskabelige dyst er et udtryk for. Iøvrigt inviterede han for fremtiden alle Aviatører til at komme og beskue pokalen på vor reol, idet han mente, at den nu havde fundet sin blivende plads.

## Kom til Spanien!

Fredag den 16. oktober indbød Arhus Svæveflyveklub til foredragsaften med Ingo Renner fra Australien. Svævenyt sendte naturligvis et par medrabjdere for at dække begivenheden.

Ingo Renner er nok for en del et kendt navn, - i hvertfald hvis man af og til læser udenlandske flyveblade. Han er tysker, har fløjet i mange år i sit hjemland, men har de sidste mange år opholdt sig i Australien, hvor han har opbygget sit eget svæveflyvecenter, der fungerer på helt professionel basis. Renner blev verdensmester ved VM i 1976 i Finland, og andre store præstationer er flere verdensrekorder. Altså nok en mand, der skulle være værd at lytte til. Dette viste sig da også at holde stik.



Vi vidste på forhånd, at Arhus-svævernes kontakt med Renner var kommet istand efter nogle af disses succesrige ture til et nyt svæveflyvecenter i Spanien, og det var derfor helt i orden, at hovedparten af Renners foredrag drejede sig om flyvemulighederne dér. Men måske kunne man have ønsket sig lidt mere oplysning og tips om en verdens-

mesters flyveerfaringer, om, hvad det er, der gør en pilot til verdensmester foran alle de øvrige, dygtige piloter. Man burde under alle omstændigheder kunne lære noget. Men OK, - der var mulighed for at stille spørgsmål efter foredraget, og her blev der mest spurgt om det rent konkrete, - nemlig flyvningen i Spanien. Så lad os vende tilbage til den.

En veloplagt Ingo Renner fortalte med ledsagende lysbilleder om svæveflyvecenteret i Fuentemilanos. Det ligger 10-15 km fra den ældgamle fæstningsby Segovia, midt på den Kastillanske højslette, ca. 60 km nord for Madrid. Højsletten ligger omkring 1000 m højt og på sletten er der yderligere 1000 - 1400 meter høje bjerge. Imidlertid kan der fra Fuentemilanos flyves op til 800 km opgaver, uden at man kommer ud for virkelig skrappt terræn, og uden at man kommer i karambolage med kontrolzoner etc.

Termikken er efter vore forhold god, - det normale er 3 - 6 meter bobler, - til gengæld er der ofte langt imellem dem. Udelandingsmulighederne skulle være gode, - bedre end i Tyskland. Blot bør man ikke forsøge at lande i olivenlundene!

Termikken går normalt til 3000 - 3500 meter, og bag bjergene findes af og til bølger. Der har været bølger op til godt 8000 meter, men i denne sæson har de højst gået til ca. 5000 meter. Men altså skulle der også være muligheder for de store højder. (I termikken fik Arhussvæverne en enkelt 3000-meters højdevindling med hjem).

Det er meget varmt at flyve i den spanske sommer, og man skal absolut være opmærksom på faren for hedeslag. Således bør man ubetinget medbringe vand på sine flyvninger. Været er øjensynlig bedst fra midten af juli til slutningen af august, men alt i alt kan der flyves 13 dage ud af hver 14, - ifølge Renner. Og det lyder jo forjættende!



En veloplagt Renner på talerstolen.

Den tyske svæveflyveskole Oerlinghausen, der står for kontakten til den spanske plads, har hvert år en tre måneders sommerlejr på pladsen. I år fløj Oerlinghausens Twin på 3 måneder ca. 50 300 km trekantter, et par 500 km de og adskillige "småture" på 100 - 200 km! Det lyder unægtelig ikke ilde. Desuden er man klar over, at det gode flyvevejr ikke kun varer i sommermånederne. F.eks.

har der i februar været fløjet ture 2 - 3000 meter over terræn, så måske kunne også en vinterekspedition komme på tale?

Hvis man vil flyve i Spanien, skal eens certifikat valideres af de spanske myndigheder, men det skulle gå uden problemer. Desuden skal man naturligvis betale noget for flyvningen. Fly kan lejes på stedet, eller man kan medbringe sit eget. Normalt vil der være hangarplads til alle. Flyslæb koster pt. 5 DM pr. 100 meter, minimum dog 25 DM. Desuden kan man via Oerlinghausen få booket plads på en del forskellige hoteller til priser fra ca. 1500 pesetas pr. dag. En god ferielejlighed kan fås for ca. 15.000 pesetas om måneden, men endnu billigere kan det gøres på de små-pensioner, der ligger i Fuentemilanos. Endelig er der mulighed for at medbringe campingvogn, og faciliteterne på den ny flyveplads bliver hastigt forbedrede og udbyggede.

Skulle der i vor klub være interesserede, formidler redaktionen gerne kontakt til den tyske flyveskole Oerlinghausen.



## Smånyt.

Husk: Alle flyvebøger skal sendes til Anders M. Andersen for kontrol, statistik og journal-ajourføring. Send derfor DIN flyvebog snarest - eller læg den på kontoret i klubhuset.



ALLE skal indsende flyvebogen. Så bemærk derfor venligst adressen:

Anders Møller Andersen,  
Bygaden 28  
9000 Ålborg.

Vinterens S-teorikursus bliver i år sandsynligvis afholdt hos Aviator. På nuværende tidspunkt er der imidlertid nogen tvivl om, hvilken form, eksamen vil få. Som bekendt er hovedparten af den teoretiske uddannelse under omlægning, og det er i hvert fald sikkert, at S-eksamen til foråret kommer til at ligge senere end sædvanligt. Nærmere herom senere.

Allerede ved efterårets første, spæde stormforsøg var det ved at gå galt. Igen! Een eller anden (eller nogen) havde ikke fået lukket værkstedets ene port efter sig, og da det i ugens løb blæste kraftigt op, var det atter tæt på, at der kunne være sket alvorlige skader. Endnu engang må vi takke en faldskærmspringer for, at han fik lukket den vildt smækkende port, inden der skete større skader på værkstedet og de fly, der stod i det.

Det burde være klart for enhver, at åbentstående døre i stormvejr kan komme til at koste betragtelige beløb. I værste tilfælde kunne næske hele værkstedets tag flyve sig en tur og undervejs ødelægge for mange tusinde kroner fly og andet materiel.

De, der benytter værkstedet, må selv sørge for at lukke efter sig. Selvfølgelig. Og det må nok med rette bemærkes, at det næppe er de mennesker, der arbejder i værkstedet, der glemmer at lukke, - men de der sover der.

**MODERNE MÅLETEKNIK  
FOR NØJAGTIG  
BRILLE-TILPASNING**

**Scheel Poulsen**

BRØDREGADE 20  
RANDERS - TLF. 42 17 49

ti sluttet OPTIKER RINGEN

## Inspektion

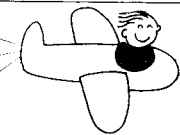
Den 29 august havde vi på EK-VH besøg af Dansk Svæveflyver Unions S-kontrollant. Han skulle i overensstemmelse med de gældende bestemmelser inspicere vor klub, pladsen, vor flyveorganisation, flyvedisciplin m.m.m. Disse inspektioner udføres, som betegnelsen siger, af S-kontrollanter og er en del af den selvjustits, alle danske svæveflyveklubber frivilligt at indlægge sig under via unionen. Det er jo klart i vor egen interesse, at vi selv får lov til at håndtere den disciplin, der nødvendigvis må være på enhver svæveflyveplads, hvis flyvningen skal foregå under så betryggende former, at man fra direktionets side stadig vil acceptere den selvjustits.

Meldigvis kan vi nu af Ole Rings (Hjerring) rapportere, at han selv har haft væsentlige klagepunkter vedrørende udviklingen af vores flyvning. Og dette kan vi vel kun takke os selv for, ligesom i vor klub vi vel set være tilfreds med den måde, vi har håndteret på, - selvom vi selvfølgelig ikke må falde uden om, at der er en del ting, som vi selv (og forbilger) selv kan gøre bedre. Men det er vel, som sagt, ikke noget, der kommer til at blive efterretning til direktionen her i Ålborg.

I Ole Rings rapport er der faktisk en del gode råd, som ikke ontages af sitivt. Det er vel nok det mest alvorlige forhold med faldskærmspringerens. Og det må vi nok vedtage, så kunne gøres bedre. Det gælder ganske vist om at gøre en indsats fra begge sider, - men hånden på hjertet: Men springerne altid ville få bedømmelsen god/god/god, når man ser på deres flyvedisciplin? Næppe! Skal vi derfor tage rapportens bemærkning om korrektionen med springerne til efterretning, så må vi også forvente, at disse gør det samme. Og retter sig efter ånden i denne rapport.

Ole Rings afsluttende konklusion i rapporten lyder:  
"Ålborg Svæveflyveklub synes at være en klub med god orden og harmoni med deraf følgende høj sikkerhedsmæssig standard."

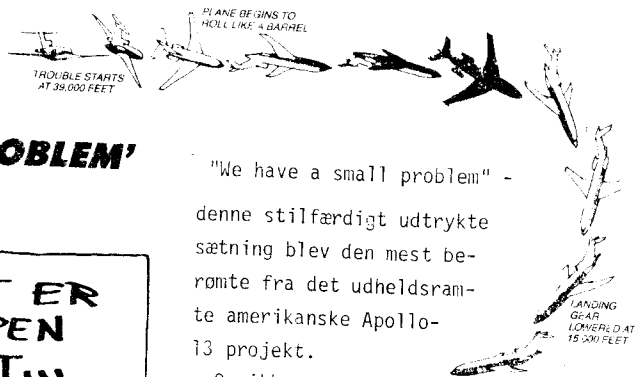
Selv en pilot i et svævefly  
kan ikke leve af »luft« alene



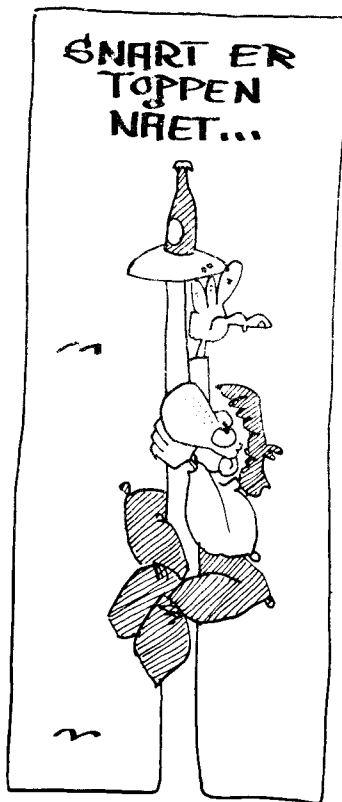
- så vi siger velkommen i

**Brugsen Aars** Tlf. 62 15 33

Egnens største supermarked  
Deli-katesseafdeling  
Cafeteria »Spisekrogen«



## 'A SMALL PROBLEM'



CERES  
ÅRS

"We have a small problem" -

denne stilfærdigt udtrykte sætning blev den mest berømte fra det udheldsramte amerikanske Apollo-13 projekt.

Og ikke uden grund.

For det "lille problem" var som bekendt nær ved at ende med den totale katastrofe for hele flyvningen.

En tilsvarende melding kom for et par år siden pludselig fra en 14 år gammel Boeing 727 tri-jet, der fløj på vej fra New York til Minneapolis i USA.

I 39.000 fod og på autopilot begyndte flyet pludselig at ryste kraftigt, stak næsen dybt ned mod højre og gik i et stedse stærkere dyk direkte mod jorden. Herefter udførte flyet mindst en 360° rulning.

Alt i kabinen rev sig løs, bagage fløj omkring og passagererne begyndte at skrike i angst.

Under stadige rulninger og mens flyet efterhånden fløj så stærkt, at det gennembrød lydturen, tabte 727'eren ca. 24.000 fod på mindre end et minut! Alle


ombordværende blev presset afsindigt hårdt ned i

deres sæder, næsten ude af stand til at trække vejret.

Kaptajn Gibson kæmpede desperat for at få kontrol over flyet, hvis hastighed på fartmåleren viste mere end Mach 1. Efter at han havde sat flaps, slats og luftbremser fik han nogenlunde kontrol over flyet, men det fortsatte et fladt dyk mod jorden, der alt for hurtigt kom nærmere. I et sidste

forsøg på at rette flyet op, lod kaptajnen understellet sætte ud, og det øgede åbenbart netop flyets modstand så meget, at det lod sig rette ud i ca. 10.000 fod. Med brændstoffet løbende fra lække tanke og begge vinger vredet bagud og op, sættes kursen mod nærmeste lufthavn, hvor det lykkedes at lave en sikker, men hård landing. 6 passagerer kom lettere til skade.

Tja, - hvis det var "a small problem" så.....



Tlf. **62 11 22**

• • • • •

**Himmerlands største center for**



**BYGNINGSARTIKLER**

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

**SOLBERG**  **Radio TV**  
Randersvej 42 8990 Fårup 06 - 45 25 59

# Tornado!

At det danske blæsevejr ikke altid er noget at spøge med for et svævefly, - det ved vi. At det endnu mindre er tilfældet, når det drejer sig om en amerikansk tornado, - det vidner disse billeder om. Og det var endda kun en lille, sød tornado!

Øverste billede viser en splinterny LS 3, nedersat en ditto LS 4. LS 4'eren var tøjret til betonblokke, støbt ned i græsbanen, men begge blokke blev revet op. LS 3'en var ligeledes vel tøjret. Det var altså ikke nok.



Vi er blevet bedt om at indrykke følgende i Svørløst:

Fraktionens julefrokost 1981:

Da vi er en del ældre svæveflyvere, der ønsker at holde en eksklusiv julefrokost, uden diskobøl og bralder, inviterer vi hermed medlemmer af klubben også passive - som er over 25 år med ledsager/ledsagerske.

Frokosten vil blive holdt et centralt sted, under hyggelige former, med levende musik, top betjening samt værelser til overnatning.

Den vil således strække sig fra den 4. dec. kl. 20.00, hvor vi mødes over en velkomstdrink til lørdag den 5. dec. kl. ca. 13.00, hvor vi slutter efter behørig debriefing.

Menu: Dansk julefrokost.

Påklædning: Selskabsklædt.

Pris: Hvad det koster (i nabolaget 600 kr. pr. par)

Sted: Vil senere tilgå de tilmeldte pr. telefon.

Tilmelding: Kan ske til P.B.Christensen tlf.

(06) 394970, inden 20. november.

Fraktionen ønsker hermed  
glædelig jul og godt nytår.



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

**BRUGTE BILER**  
3 mdr. fuld garanti

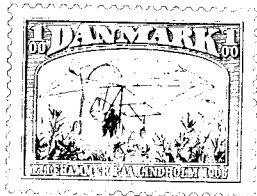


BP AARS DEPOT  
**BENT KROGH**  
Vestre Boulevard  
PETROLEUM  
FYRINGSGASOLIE  
MOTORGASOLIE  
TRAKTORBENZIN  
SMØREOLIE  
OLIEFYR  
VARME UNIT's  
BP GAS  
RENGØRINGSMIDLER



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

Postvæsnet har i anledning af 75-året for Ellehammers første flyvning udgivet en serie på 4 frimærker med motiver fra dansk flyvning gennem tiderne. Og selvom der ikke er svævefly imellem, synes vi alligevel, vi bør vise de smukke mærker. De enkelte mærkers baggrund er beskrevet herunder.



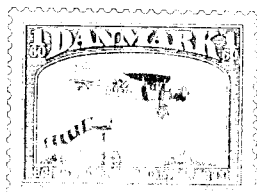
1,00 kr. frimærket, Ellehammer på Lindholm 1906.

Danskeren Johan Christian Ellehammer var den første i Europa, der foretog en flyvning med et fartøj, der var "tungere end luften". Dette skete på øen Lindholm nord for Lolland den 12. september 1906. Flyvningen blev foretaget i en højde af ca. 1 1/2 meter over en distance på 42 meter. Ellehammer havde selv bygget både flyvemaskinen og motoren, der var bygget efter samme princip som de luftkølede stjernemotorer.  
Flytype: Biplan med en motor på 18 HK.



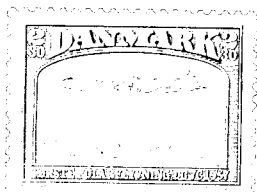
1,30 kr. frimærket, A. P. Bøvsed i København i Joku, 1926.

I en R-1, Fokker CV militær rekognosceringsmaskine foretog kaptajn A. P. Bøvsed i 1926 en flyvning fra København til Tokio og retur til København. Turen startede fra København den 16. marts 1926. Bøvsed nåede til Tokyo den 31. maj, hvorfra hjemturen startede den 15. juni. Efter at have tilbagelagt 29.375 km. landede maskinen i København den 23. juni 1926.  
Flytype: Enmotoret biplan, Fokker CV M.26, motor 400 HK Lorraine.



1,00 kr. frimærket, Højer til USA i Danmark, 1927.

Den danske Højer Holger Højer flyede i 1927 med sin flyvemaskine sammen med amerikaneren Oxy Hooton til New Foundland i Danmark. Flyvningen startede fra New Foundland den 24. juni 1927 og sluttede i København den 24. juli 1927. Flyvningen blev foretaget i en højde af ca. 100 meter over en distance på 1000 km. Højer havde selv bygget maskinen og motoren.  
Flytype: Enmotoret monoplan, Bøvsed M.26, motor 400 HK Lorraine, stjernemotor.



2,00 kr. frimærket, Første nordflyvning DK til Jap.

Den første polarnordflyvning fandt sted den 24. juli 1927 og var udført af nye navigationsmetoder. Flyvningen er det meget almindeligt at overflyve til Danmark. Flyvningen blev foretaget i en højde af ca. 100 meter over en distance på 1000 km. Højer havde selv bygget maskinen og motoren.  
Flytype: Enmotoret monoplan, Bøvsed M.26, motor 400 HK Lorraine, stjernemotor.

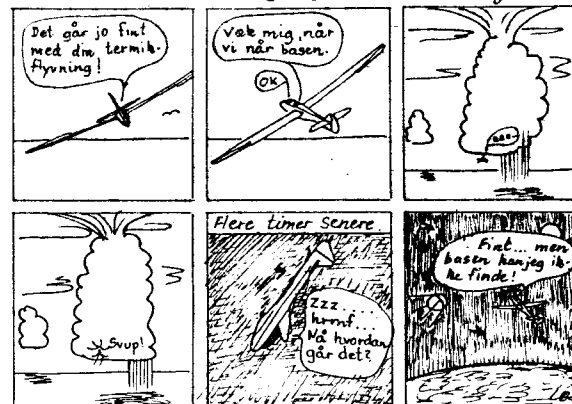
**SPIS OG BO  
PÅ  
HORNUM KRO**  
Tlf. 08-66 10 01

## KUN FOR SPØG....



Det er ikke nødvendigt at forstå en ting for at kunne skændes om den!

### Instruktørens dagbog.



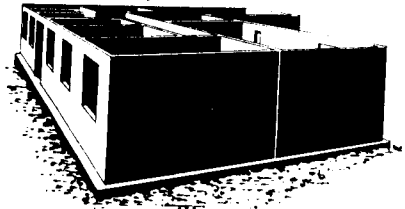
Fra Hjørring Svævenyt.

Jeg fløj en 300 km forleden på 5 timer, - 4 timer til turen og 1 time til at folde kortet sammen!

To gråspurve fløj over EK-VH, og den ene sagde:  
Sig mig, - er det ikke flyvechefen, der går dernede?  
Jo, - sagde den anden, - og det er din tur idag!



## Gandrup Elementfabrik



### Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bægmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres rybyggeri, og De vil da modtage uforbindende tilbud på levering og opstilling.
- Elementerne er godkendt af boligministeriet og produktionen kontrolleres af statsprøveanstalten.

Skivervej 7  
9362 Gandrup  
Telefon 08-25 90 66

**GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s**

### ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: 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