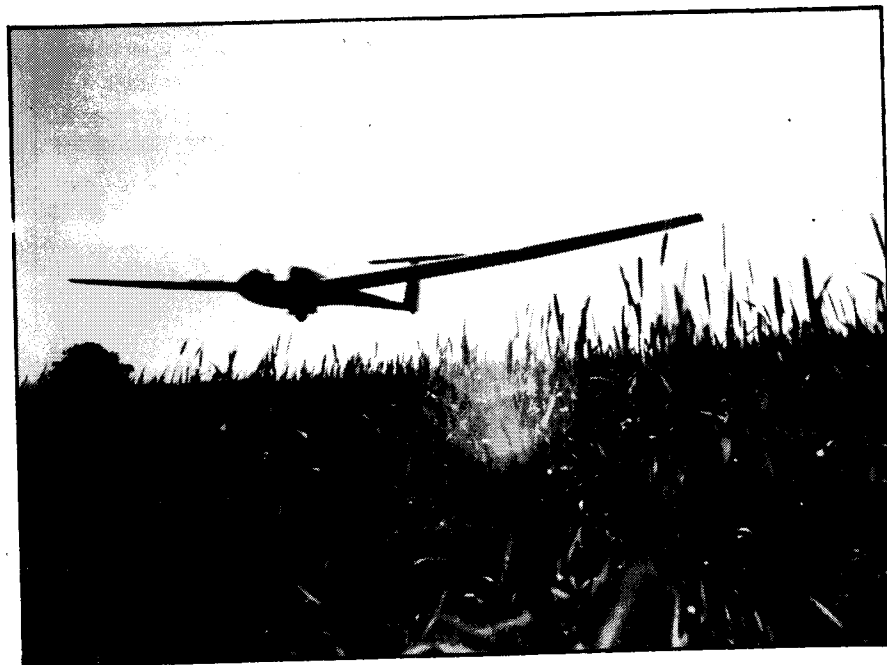


SVÆVENYT



Nr. 2
Februar 1983
22. årgang

GENERALFORSAMLING d. 19/3

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling i Ålborg Svæveflyveklub lørdag den 19. marts kl. 13.00 i klubhuset. Dagsorden ifølgende vedtægterne.

Følgende bestyrelsesmedlemmer m. fl. er på valg:

Gitte Vasegaard	kasserer
Gert Frikke	2. bestyrelsesmedlem
Børge Nielsen	4. bestyrelsesmedlem
Bent Erik Thomsen	5. bestyrelsesmedlem
Birgit Als Eriksen	2. suppleant
Mie Frikke	2 revisor

Alle nævnte er villige til at modtage genvalg.

Forslag til behandling på generalforsamlingen skal være bestyrelsen i hænde senest den 5. marts 1983.

Vedlagt det reviderede regnskab for 1982.

Bestyrelsen.

Ligeledes indkaldes til ordinær generalforsamling i Flyvestation Ålborgs Svæveflyveklub lørdag den 19. marts kl. 12.00. Dagsorden ifølgende lovene.

Medlemmerne af den militære klub opfordres meget kraftigt til at møde op, idet der gerne skulle være nok fremmødte til, at der kan vælges en bestyrelse etc.

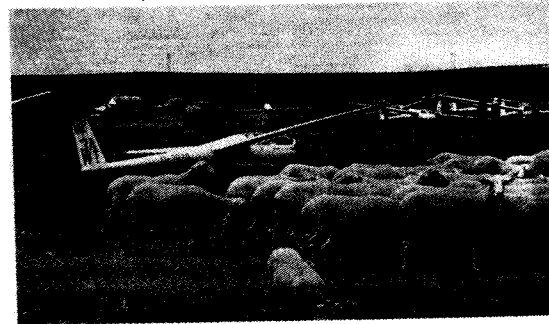


Fuentemilanos

Ved medlemsmødet i januar havde vi besøg af Knud Høst fra Herning, der havde lovet at komme og fortælle om sine og andres oplevelser under et par ugers ophold i det spanske sommervejr. At vejret og mulighederne var anderledes end herhjemme vil fremgå af det følgende.

Tilmelding til Fuentemilanos sker gennem den tyske flyveskole i Oerlinghausen, der har været primus motor bag projektet. Der skulle betales 120 DM i tilmeldingsgebyr samt forudbetaling for 10 flyslæb á 30 DM. (Disse viste sig senere at blive noget dyrere.)

Undervejs på turen viste det sig at være vigtigt at have ALLE papirer 100 % i orden. Både hos det franske toldvæsen og hos det spanske ditto var man meget nidkære, hvad dette angår. F.eks. kostede det megen overtalelse (på spansk) at overbevise de spanske toldere om, at man i Danmark ikke havde samme numre på trailer og den trækkende vogn! Løvrigt viste det sig som en



fordel, at vi havde vore flyradioer i vognene, da vi ofte havde behov for at hjælpe hinanden gennem trafikken. Især var det en oplevelse at komme gennem Paris med de lange anhangere.

Det meste af vejen til Spanien er der motor-

Fuentemilanos er andet end flyvej, og der kan køres hurtigt. Efter to overnatninger undervejs ankom man til flyvepladsen kl. 18 søndag aften, hvor mange stadig fløj. At slå pløkke i til teltene viste sig nærmest at være umuligt uden sprængstof, men op kom teltene da. Næste morgen var der briefing ved Ingo Renner og Fritz Hänkle. Gennemgået blev startprocedurer, hvad der kan ske ved udlandning osv. Desuden benyttede en tysk slæbepilot lejligheden til at køre i en grøft, hvorfor der kun var et slæbefly på pladsen de næste par uger.

Selve flyvepladsen var hård, - nærmest som en slags ru asfalt, og man brugte 100 meter slæbetov for at undgå for mange sten på hood'en. De første par dage var vinden sydlig, 10 - 15 knob, hvilket ikke er så godt for termikken, men til gengæld kan give bølger, der har givet højder på op til 7200 meter, - altså nok til diamanter. Desværre havde Knud & Co. ikke iltanlæg med, hvorfor de ikke kunne udnytte chancen. På bølgedage får kun fly med iltanlæg nemlig lov til at starte.

De første dage i Fuentemilanos gav lejlighed til at stifte bekendtskab med landskabet, for der var dog trods alt nogen termik, der gik til 16-1700 meter. Det viste sig meget nemt at navigere, trods den ringe bebyggelse. Specielt floder var ufejlbarlige kendetegn, idet de altid viste sig som en smal, grøn stribe i det tørre landskab. Sigtbarheden var desuden normalt omkring 100 km!

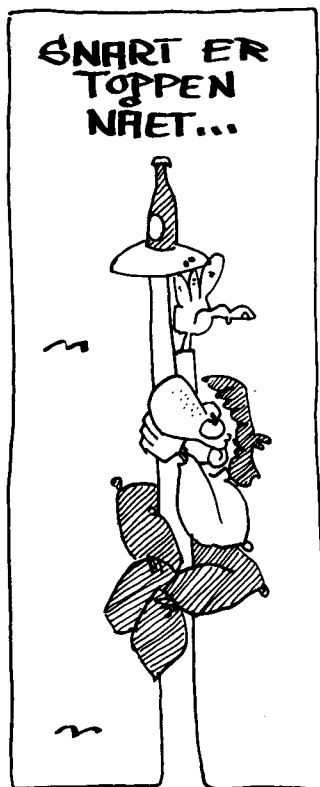
Udelandingsmulighederne var i visse områder ligeså gode som herhjemme, - men andre steder, specielt i områderne nær eller i bjergene, var mere end tvivlsomme. Desuden skal man passe på ved valget af mark, idet man i Spanien som regel kører et treskifte på landbrugsjorden. De marker, der ligger brak kan ofte skjule mange sten og tørre, betonhårde plovfurer.

Hvis man landede ude (hvilket ingen af de danske gæster gjorde), er det normalt klog politik straks at finde frem til landsbyens ældste og sætte ham ind i situationen. Har man ham på sin side, kan man være sikker på al hjælp og venlighed. Altså ikke helt det samme som hjemme, hvor vi ofte finder en kvikt udseende 15-16 års knægt til at holde øje med flyet efter en udelanding.

Iøvrigt må man regne med, at man, når man lander ude, bliver anledning til en lokal festdag i den nærmeste bekvæmhed, - det har flere gange kostet den udelandende den følgende flyvedag, og desuden givet ham en uhyre hyggelig aften med de lokale beboere. At komme sig efter en sådan fest kan let tage en dags tid.

Organisationen på flyvepladsen i Fuentemilanos må desværre siges at være meget spansk, - med alt hvad det indebærer. Mañjana-syndromet er fremherskende (lad os nu vente og se til imorgen), og desuden er bureaukratiet enormt.

En del af tiden, mens Knud var på pladsen kunne der ingen benzin fåes, idet ejeren af pladsen var konkurs. Det betød, at man hver dag måtte køre de ca. 180 km til Madrid og købe benzin i tromler. Et forsøg på at få en lokal vognmand til at hente



**CERES
ÅRS**

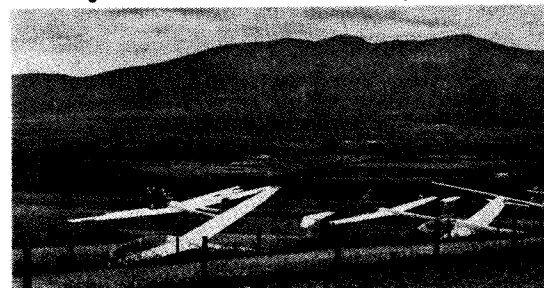
benzin strandede på, at han da hellere ville sidde i baren og nyde livet.

For medfølgende kvinder og børn (nogenlunde sådan udtrykte Knud sig) er det vigtigt at følge landets skik. Det er f.eks. absolut ikke velset at købe ind i den nærliggende by iført bikini, og et par pigers topløse solbadning på flyvepladsen havde nær forårsaget kaos.

Hvad angår camping iøvrigt er der ganske gode forhold på pladsen. Daglige fornødenheder kan købes i baren, og alt andet i byen ganske tæt ved. Få kilometer fra pladsen ligger den store middelalderby Segovia, hvor der er masser af seværdigheder samt svømmebade etc. Maden er billig, både hos købmanden og på restaurant. Hos sidstnævnte koster aftensmad med 3 retter mad, vin, sodavand, kaffe og cognac ca. 190 kroner for 4 personer.

Til det flyvemæssige er det klogt at medbringe alt hjemmefra. Dvs. iltudstyr (man kan få fyldt op på stedet) barografer, papir til samme, tape osv.

Vejret i Spanien er nærmest ufatteligt bedre end hjemme. Faktisk er 2 ud af 3 dage + 300 kilometer vejr! Stiget er normalt 4 - 6 meter, og på en almindelig dag blev der på 28 starter fløjet 8500 kilometer og 140 timer. Det er 303 km i gennemsnit! En dag blev der fløjet en 187 km trekant på 1 time 10 min.



Ikke langt fra pladsen ligger en bjergkæde, der giver god termik og bølger, når vinden er i syd.

"Lokalt" kan der flyves mindst 750 km trekant uden at komme i problemer med kontrolzoner, og er

der bølger, står de normalt lige over pladsen. Største tur, der til dato er fløjet i Spanien blev under Knuds ophold fløjet af hans ven Ove Sørensen med 825 km på 8 timer 25.

Fra EK-VH er der ca. 2650 kilometer til Fuentemilanos, og med to overnatninger undervejs koster det 800 - 900 for en familie på 4 på billigt hotel + naturligvis kørselsudgifterne. Her skal man specielt være opmærksom på, at der i Frankrig skal betales motorvejsafgift, hvilket beløber sig til ca. 1000 kroner. På flyvepladsen koster flysløb ca. 160 kroner, opholdet koster ca. 20 kroner pr. voksen pr. dag i telt, fly ca. 10 kr. pr. dag og mad og drikke ca. 50 kroner pr. næse pr. dag. Fly kan lejes via Oerlinghausen, men kun efter aftale. Bade- og toiletforhold er ok. Baren HELT ok.

Flyvemæssigt ser det ud til, at man helst skal komme i juli eller august, men også juni er fin efter danske forhold. Det kan være varmt på jorden, men

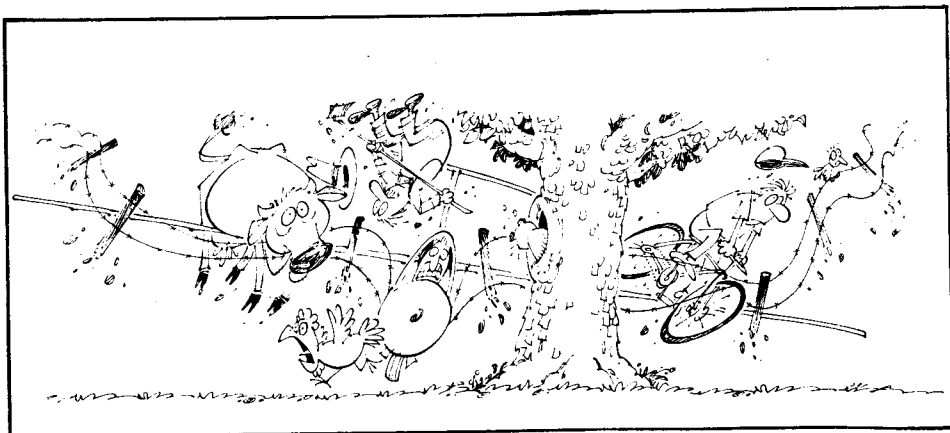
så snart man har fået højde på, er temperaturen behagelig og egnet til korte bukser og skjortærmer. Blot skal man huske på at beskytte sig behørigt mod solskoldning.

Dansk certifikat er gyldigt i Spanien, men ved flyvning i tyske/spanske fly fra flyveskolen skal certifikatet først valideres af de spanske myndigheder. Flyveskolen i Oerlinghausen er behjælpelig i den henseende.

Således et nogenlunde referat af Knud Høsts foredrag. Han selv er gerne behjælpelig med yderligere oplysninger. Ligeså er redaktionen.



I tilføjelse til Knuds bemærkninger om spanske udelandinger kan vi bringe en amerikansk pilots syn på samme. Som han siger: Det er sjældent hjemme ved pladsen og tilskuerne, de spændende ting finder sted !



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

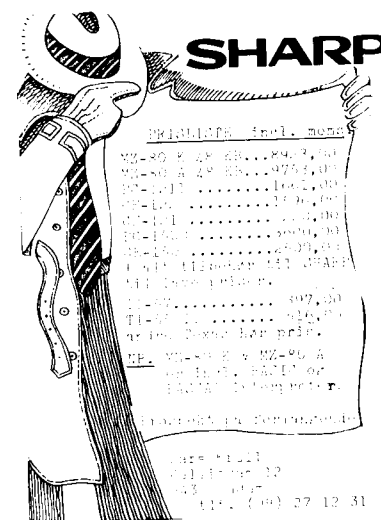
Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Medlemsmøde

Der inviteres hermed til MEDLEMSMØDE i klubhuset lørdag den 26. februar. Mødet starter kl. 18.00 med en håndmad eller lignende til yderst rimelig pris, hvorefter ERIK DØSSING fra Viborg Svæveflyveklub vil fortælle om og vise billeder fra VM i Rieti.

Vi håber på stort fremmøde, og alle er naturligvis velkomne til at møde op tidligere på dagen for at give en hånd med ved vinterklareringen - der er stadig nok at tage fat på!

A.M.A.



JENS J. LINDE
Piatanvej 67 - 8900 Randers



KOMMUNIKATIONS
UDSTYR

WALTRONIC WALKI-TALKI.
Markedsgade 38 - 8900 Randers - Telefon 06-41 33 67



Poul Olesen har atter været flittig med pennen i de lange, mørke vinteraftener.... sludder ... de lyse, lune sommeraftener ovre i Australien. For mens vi andre går og fryser herhjemme og må nøjes med at tænke på flyvning, så udnytter Poul i øjeblikket sommeren til at forsøge noget stort. Poul skriver:

"Jeg havde besluttet mig til at bruge en uge af min sommerferie til svæveflyvning, og jeg valgte at overvære/deltage i Australiens nationale mesterskaber for tosædede og klubklasse-fly, der fandt sted i Leeton svæveflyveklub i dagene 9.- 19. januar.

Desværre var vi uheldige med vejret ! En kold luftstrøm fra Antarktis gjorde, at temperaturen kun kom op på ca. 25° om dagen og 8 - 12° om natten. Alligevel gav de bobler, der var 6 - 10 knob (3-5 meter)sek.) til op mellem 4500' og 7500'.

Om mandagen var der officiel åbning og træningsdag. Der blev udskrevet en 86 km trekant for tosædede, og jeg fløj med fra bagsædet af en Blanik. Fyren, jeg fløj sammen med, ejer den Astir, som jeg har fløjet en del på. Vi kom rundt på opgaven på trods af vanskelige forhold. Det var næsten overskyet, det blæste 20 - 25 knob, men alligevel gav boblerne 2½ - 4 meter til ca. 6500', og der var vist kun en enkelt udelanding.

Tirsdag fløj jeg igen fra bagsædet af Blanikken, men vejret var for dårligt med kraftigere vind og endnu flere skyer, og vi måtte udelande ca. 12 km før pladsen. Hjemhentningen foregik med flyslæb fra marken i en sky af støv, - så meget, at vi under starten umuligt kunne se slæbeflyet. Men hjem kom vi og hyggeføj derefter lidt omkring pladsen.

Onsdag trænede jeg termik i Astiren i godt 6 timer, og jeg var ikke interesseret i at deltage i konkurrencen.

Torsdag forsøgte jeg en 300 km trekant i Astiren, mens klubklassen fløj en 225 km trekant. Jeg var desværre nødt til at vente med at starte til kl. 13.45 på grund af konkurrencen, men jeg nåede første vendepunkt efter en god time i nogle temmelig urolige termikbobler, der gik til ca. 5000'.

Næste ben var langs en række bakker, der gav gode bobler til ca. 7000'. Jeg havde lidt modvind, men nåede 2. vendepunkt ca. kl. 17. Men så starte-

de problemerne. Vinden var frisket op til ca. 20 knob, og jeg havde nu direkte modvind. Kl. 18 begyndte boblerne at blive svagere, og kl. 19.10 måtte jeg udelande ca. 20 kilometer fra pladsen. Ligesom dagen før havde jeg udelukkende fløjet tørtermik. Der var ikke en sky på himlen, - kun støv fra masser af hvirvelvinde (dustdevils), der løfter støvet op og gør sigtbarheden dårlig set fra et australsk synspunkt, - man kan dog stadig se en by 50 kilometer borte, hvis man sidder i 5000'. Kompasset kan dog alligevel være en nødvendighed, da der er store områder, hvor der kun er markveje, bakker og skove at navigere efter, men jeg havde dog ingen problemer i den retning.



Mount Olga her har Poul vist endnu ikke haft som vendepunkt. De ligger for langt fra hans flyveplads. Men Hans Werner Grosse har flere gange brugt disse muldvarpeskud, der er næsten 1100 meter høje, som vendepunkt.

90 kilometer besluttede jeg at vende om efter at have lyttet til en masse udelandingsmeldinger. Senere erfarede jeg, at kun to piloter gennemførte. Boblerne var meget snævre, der var ikke mange af dem og ikke en sky på himlen.

Alt i alt var det en meget oplevelsesrig og spændende uge, - bare en skam, at vi skulle ramle ind i noget af det dårligste vejr i mands minde.

Nu lidt om priser på flyvningen: Astiren kan jeg leje for 35 A \$ pr. dag (ca. 280 kroner), hvilket er billigt efter australske forhold. Under konkurrencen blev kun anvendt flyslæb, som var ret dyre, 12 A \$ (ca. 95 kroner) til 2000'. Det eneste, jeg skulle betale for at flyve i Blanikken var slæbene og det halve af hjemhentningsomkostningerne.

Der var i denne uge på pladsen en del hjemmebyggede fly, og det var meget interessant at tale med de folk, der både havde bygget og fløjet dem.

De fleste var i klasse med Ka 6 CR. Der findes iøvrigt ikke så få australsk-byggede Ka 6'ere.

Jeg besøgte iøvrigt 2. - 3. januar Tocumwal, hvor Finn Thierry Andersen og Werner "et-eller-andet" holdt til. Jeg fik to check-ture med Ingo Renner og fløj derefter lidt i en Pilatus, men der var ikke vejr til strækflyvning. Derimod var det sjovt at snuse til det internationale miljø og at se de mange avancerede fly, de har der, - f.eks. DG 200, DG 101, Nimbus 3 osv.

Så meget om flyvning. Måske bør jeg også fortælle lidt om, hvad jeg ellers går og laver hernede.

Juleaften tilbragte jeg hos venner, - en sjov oplevelse at holde jul mens der var ca. 35^o udenfor. Fru Kristensen havde gjort en fantastisk masse ud af maden med bl.a. steg, rødkål, ris à la mande etc.

2.-juledag, som her hedder Boxing-day, var jeg ude at stå på vandski med Dennis Hill og hans brødre. Det lykkedes mig da også at komme op at stå på skiene, og vi drønedede op og ned ad floden et par gange.

Hvad angår arbejde, så har vi rodet en hel del med Dennis' traktor på værkstedet. Vi pillede den fra hinanden på midten og tog også køleren og vandpumpen af for at lave nogle småting. Desuden har jeg håndsprøjtet en hel del ukrudt, - bl.a. en slags tidsler, hvis frø sætter sig i fårenes uld og ned-sætter dens kvalitet.

Lige nu er vi ved at forberede en mark til at blive udnivelleret, så diger-ne på den bliver lige og de enkelte sektioner rektangulære og med samme fald. Arbejdet bliver udført med et kæmpestort bulldozer-blad, der kan transportere 6 - 10 m³ jord. Mekanismen, der bestemmer, hvor der skal skrælles jord af eller lægges noget på, styres af en laser og arbejder hydraulisk. Virkelig interessant at arbejde med.

Desuden har jeg anlagt en mindre køkkenhave. Jeg begyndte med 11 tomatplanter, der nu producerer flere tomater, end vi kan bruge, og jeg såede ligeledes nogle agurker, som vi nu er ved at drukne i. Vandmelonerne, der blev sået på samme tid er modne nu, og jeg spiser for tiden meloner i stedet for at drikke. Selvfølgelig gror også det, jeg ikke kan lide, som vanvittigt, d.v.s. Rock-meloner (around the clock to-night, - eller hva? Red.), bønner samt Punkirs, - en melonagtig plante, bare 10 gange større. De er selvsåede og fylder det halve af køkkenhaven. Iøvrigt bruges her næsten ligeså meget punkirs som kartofler.

Som det ses, gror alt. Blot skal grønsager vandes mindst 2 - 3 gange om ugen, - ellers kan de meget varme vinde med kulingstyrke og 40-45^o hurtigt ud-tørre det hele."

Poul.

Iøvrigt sender Poul mange hilsner til klubkammeraterne.

A propos iøvrigt Australien, så har man måske hørt, at Ingo Renner i december har anmeldt en ny verdensrekord for eensædede fly på 100 km trekant med ikke mindre end 195,3 km/t ! I en pause i den almindelige skoleflyvning satte han sig i en "lille" Nimbus 3 på 22 meter og fløj den 105,5 km lange tur på bare 32 minutter og 35 sekunder! Under turen benyttede han en tilpas beliggende skygade til første vendepunkt, tog så en enkelt boble til 2700 meter og kunne fra den flyve næsten hjem.

Samme dag bare ½ time senere forsøgte Finn Thierry Andersen fra Arhus den samme opgave i en DG 200, men nåede kun at tangere Braes' danske rekord på 134 km/t.

Endelig hører vi nu i aften-radioavisen, at der flere steder i det sydlige Australien raser flere ukontrollable skovbrande. Flere større byer er direkte i farezonen, men så vidt man kunne forstå, var det ikke i nærheden af Leeton, hvor Poul Olesen for tiden bor.



Tlf. 62 11 22

.....

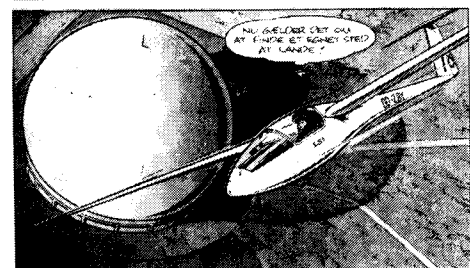
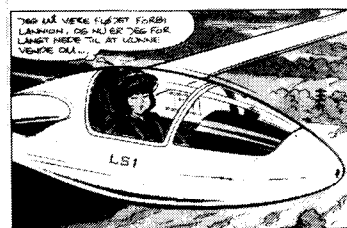
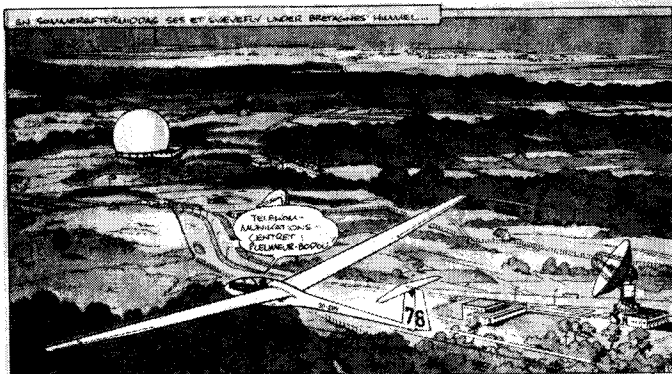
Himmerlands største center for



BYGNINGSARTIKLER

Chr. Hjortkjær & Co. a/s

HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9600 AARS · TLF. 62 11 22



YOKO

Her ved siden af ses gengivet den første side i et tegneseriealbum med den unge, japanske elektroingeniør m.m. Yoko Tsuno.

Som det ses, er der tale om en overordentlig smuk gengivelse af en LS-1, - og pigen er da osse ganske pæn! I denne episode kommer hun, som tegneseriefigurer har for vane, ud for en række fantastiske begivenheder, som vi ikke skal røbe nærmere her. Blot kan vi fortælle, at Yoko

i kraft af sin uddannelse og sit svæveflyvercertifikat bliver udvalgt til at lede en farlig operation i grænselandet mellem Rusland, Afghanistan og Kina. Og at der bl.a. også indgår en forbedret version af det amerikanske spionfly U 2 samt et lille fikst svævefly med raketmotorer til selvstart i historien.

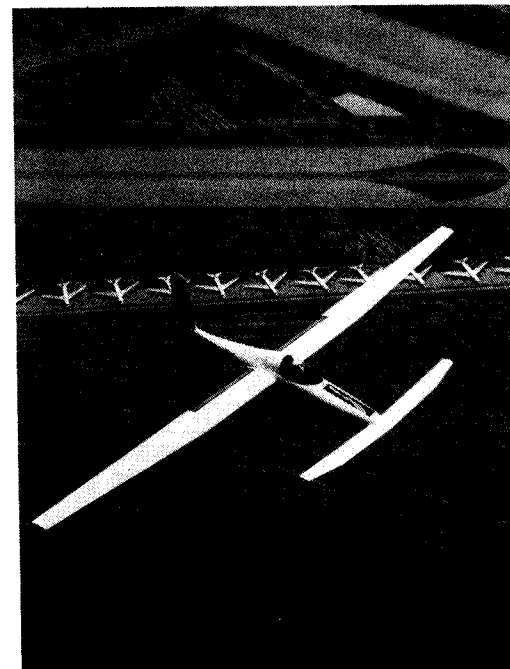
(For specielt interesserede: Albummet udgives af Interpresse og hedder: Yoko Tsuno: Budskab til evigheden.)

SOLBERG  **Radio TV**
Randersvej 42
8890 Fårup 06-45 25 59

Solitaire

Hva' pokker er det for een? - Sådan ville de fleste piloter her nok udtrykke deres forbavselse, hvis de pludselig befandt sig i selskab med flyet på billedet i en boble. Det ER faktisk et svævefly, endda et selvstartende motorsvævefly med et glidetæl på over 32. At udseendet så mildest talt et mærkværdigt set med traditionelle øjne, gør vel mindre.

I U.S.A. har hjemmebyggerne næsten frit slag med hensyn til ny konstruktioner, der flyver under en speciel "Experimental"-tilladelse fra de ameri-



kanske luftfartsmyndigheder. Og både som rene svævefly, som lette og ultralette motorfly og altså nu som deciderede motorsvævefly har der været adskillige konstruktioner, der som denne "Solitaire" er bygget med tandemvinge, - også kaldet andevinge (canard).

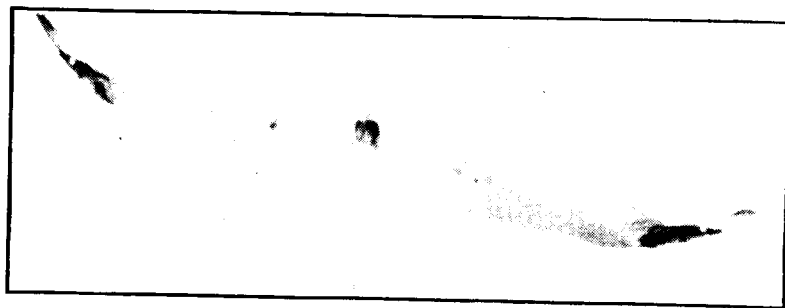
Burt Rutan har konstrueret mange andefly, f.eks. VariEze, LongEz, Quickie og Speed-canard, men først da Soaring Society of America udskrev en priskonkurrence om det bedste amerikansk-konstruerede motorsvævefly, kastede han sig over dette område. Resultatet blev Solitaire, der

ikke levnede dommerne nogen tvivl om, hvilket fly, der skulle have førsteprisen!

Som det måske kan anes på billedet, ligger motor og propel i en brønd i kroppen foran cockpittet, På billedet er brønden ikke afdækket, - det bliver den formentlig på kommende eksemplarer. Motoren er fast monteret i kroppen, og det er kun propellen, der føres op af brønden ved motorflyvning. Den forreste andevinge har en spændvidde på 4,68 meter og hovedvingen 12,5. Flyet har konventionelt sideror og det skulle være ekstremt stabilt, - noget der ellers ikke er en selvfølge for denne flytype. Flyveprøverne er endnu ikke helt afsluttede, men det har vist sig, at flyet både looper og ruller fortrinligt, og belastningstests af hovedvingen har fortalt, at den så rige-

ligt holder til de planlagte 4,67 G. Selv siger testpiloten, at han er overbevist om, at flyet kan holde til mindst + 10 G !

Endnu er det ikke muligt at sige noget sikkert om priser, - bl.a. fordi man ikke helt har besluttet sig for motortypen, men i en selvbyggerudgave, hvor man skulle kunne klare sig med 4 - 500 arbejdstimer på det leverede, forbehandlede materiale, vil prisen i øjeblikket ligge på ca. 4200 \$. Denne pris omfatter ikke motor, instrumenter, propel eller transportvogn, men den peger dog i retning af, at Solitaire må blive et virkeligt alternativ til de fabriksbyggede motorsvævefly. Disse koster nu op mod 300.000 kroner (DG 400) uden transportvogn.



**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Rødkjælle 13 - Vodskov
Tlf. (066) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

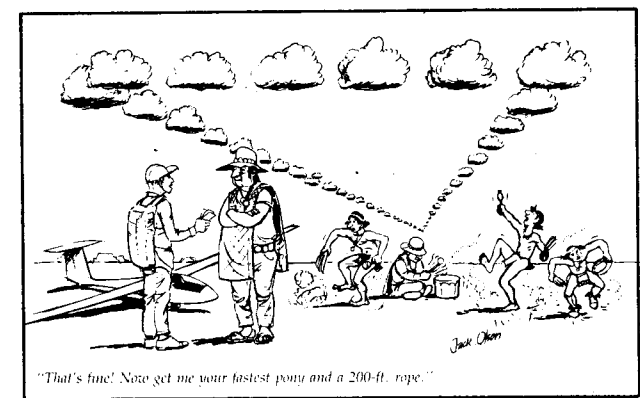
BP AARS DEPOT
BENT KROGH
Vestre Boulevard
PETROLEUM
FYRINGSGASOLIE
MOTORGASOLIE
TRAKTORBENZIN
SMØREOLIER
OLIEFYR
VARME UNIT'S
BP GAS
RENGØRINGSMIDLER

62 19 88
... Deres direkte
olieledning!

UNGDOMSLEGE i Alborg.

Sportslige ungdomslege afholdes i 1983 med Alborg som værtsby. Deltagere er unge fra alle Alborgs venskabsbyer i øst- og vesteuropa. Som en del af tilbuddet til de unge deltagere har tidligere været svæveflyvning, men på grund af for ringe tilslutning er denne idrætsgren ikke længere med.

Imidlertid søger arrangørerne værtshjem hos alle idrætsinteresserede, så skulle du/I have lyst til at huse en ung dame/mand fra en venskabsby et par uger i august i år, så sig til. Nærmere oplysninger kan fåes hos Sejstrup. Hans telefonnummer står bag på bladet.



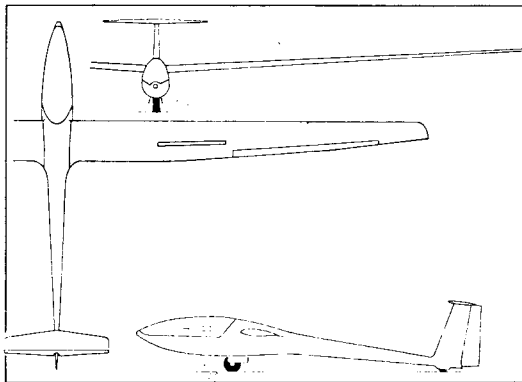
**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

Tlf. 08-66 10 01

NYT FLY?

Ja, vi får jo faktisk et nyt fly i år, nemlig AS-K 21, men allerede nu er det nok på tide, at vi overvejer næste skridt. Der er vist bred enighed om, at næste nyanskaffelse skal være et standardklasse-fly, og i den forbindelse er der spændende nyt. (Her er ikke medtaget det faktum, at vor næste større pengeanbringelse måske skulle være i et større/forbedret klubhus!)

Skal vi købe fabriksnyt fly, er ikke mindst nyskabelserne fra Glaser-Dirks i Tyskland interessante. Den ny DG 300 er nu lige på trapperne, og Aerokurier kan fortælle følgende om flyet: Først og fremmest gælder det om at tage salgsandele fra LS 4, som ikke alene bør være i spidsen hos standardklassen. Dernæst skal prisen være (mere end) konkurrencedygtig og de seneste erfaringer på konstruktionsområdet udnyttet.



Hosstående tegning viser den ny DG 300, der i sin formgivning ikke adskiller sig meget fra konkurrenterne LS 4 og den franske Pê-gase. Blot har DG 300 som sædvanligt for Glaser-Dirks fly en meget lav hoodkant, der giver et endnu bedre udsyn end i andre fly.

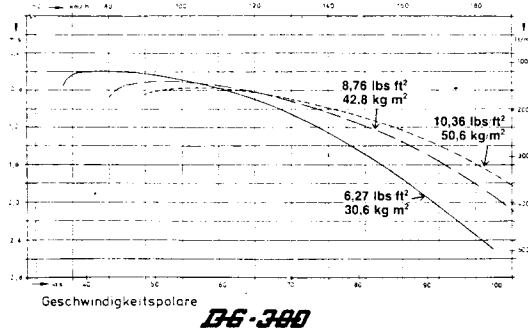
Hvad angår flyveegenskaberne, så er de (naturligvis)

ligeså all-round gode som hos andre moderne fly. Bedste glidetæl nævnes som 40,8, mindste synk som 0,59 m/s og max. hastighed er 270 km/t.

Polaren for DG 300 ser også ganske interessant ud, især lægger man mærke til at synk ved maksimal vægt, som svarer til $50,6 \text{ kg/m}^2$, ved 180 km/t kun er 1,4 m/sek.

Desuden regner Glaser-Dirks med, at de nyeste teorier om grænselagspåvirkning, - evt. via udblæsning af luft gennem små huller i vingen, vil blive udnyttet på flyet. Hvad man vil gøre, er ikke fastlagt endnu.

Prisen for DG 300 forventes at blive ca. 40.000 DM, - ca. 140.000 kr.



Geschwindigkeitsspolare **DG 300**

AF EN SAMTALE MED KARSTEN WIRRING,

Mange har sikkert i de første vintermåneder på vores opslagstavle set et brev fra Karsten Wurring, der handlede om mulighederne for at producere højtydende fly i Danmark. Vi har snakket med ham og kan her uddybe emnet yderligere.

Et af argumenterne mod en dansk flyproduktion er, at vor arbejdskraft er for dyr til et projekt, der kræver meget håndarbejde, men Karsten henviser til, at f.eks. Saab i Sverige godt kan konkurrere på fly-området trods høj pris på arbejdskraft.

Kan vi så overhovedet fremstille de højt specialiserede svævefly i Danmark? Karsten Wurring har undersøgt mulighederne via PFG, Polyteknisk Flyvergruppe, og det viste sig, at næppe ret mange har de praktiske erfaringer og uddannelser til umiddelbart at gå ind i flykonstruktion og -produktion. Problemet er desuden, at et nyt fly for at kunne produceres i større tal skal typegodkendes, hvilket kræver mange beregninger og konstruktionstests osv. Men måske kunne de rent teoretiske ting alligevel klares via PFG og Danmarks Tekniske Højskole. I så tilfælde ville penge + tid være problemet.

Men, - hvis f.eks. 10 mennesker ville gå sammen om at financiere forme og værktøj, ville det første fly nok kunne laves til en rimelig pris, selv om formene alene ville koste 40 - 50.000 kr. Under den ny, danske experimentalfølge, skulle det første fly kunne laves til en rimelig pris, og lykkes det at få en typegodkendelse, skulle der nemt kunne laves yderligere 2 - 4 fly i de første forme. Og så bliver projektet selvfølgelig adskilligt billigere.

Karsten Wurring tror selv på projektet, men det forudsætter helt klart, at den findes en gruppe interesserede, der er villige til at lægge penge og arbejde i sagen. Han modtager derfor gerne henvendelser fra potentielle flybyggere. Adressen er:

SCANFIBER

Karsten Wurring
Ørnesødevej 13
4622 Havdrup

Tlf. (02) 385886



**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

smånyt

Det er nok på høje tid at få det understreget: Vinterens kursus til S-teori ER startet. Undervisningen foregår i lokalerne på Nørholmsvej i Ålborg tirsdag og torsdag kl. 19 til 21. Eksamen ventes holdt 19/4.

Har du ikke fået dig tilmeldt, kan det sikkert nåes endnu, men det haster. Stoffet KAN læses som selvstudium, men det kan næppe anbefales. Så skynd dig derfor, hvis du endnu ikke er med.

Nogle har af og til skoset redaktionen for de ikke altid helt nøjagtige meddelelser vedrørende løst og fast fra klubben. Det er da osse rigtigt, at vi somme tider har løbet med halv vind. Men hvis I nu allesammen sørgede for at fortælle os korrekt nyt, når det foreligger, så undgik vi nok dette problem. Faktisk kan det være svært at ramme det helt korrekte, når en historie høres gennem flere led. Så har du nyt, - så ring til redaktionen med det samme.

Anders M. Andersen efterlyser ejere af gamle lagner og lignende. Han forestiller sig, at man ved hjælp af sådanne skulle kunne lave nogle billige vinge-overtræk og på den måde skåne vore fly for støv etc. Helt bestemt er det i hvert fald, at det er nemmere at trække et overtræk på et fly om aftenen, end det er at vaske det næste morgen.

Bl.a. Gitte har vistnok lovet at sy, når/hvis materialet foreligger.

Det har ofte irriteret redaktøren (og sikkert også andre), at der tilsyneladende herskede total forvirring, når man talte om betegnelserne for de hæderkronede fly fra Schleicher i Tyskland. Man har alle steder som regel i flæng set betegnelserne K 8, Ka 8, K 6, Ka 6, K 7, Ka 7 osv. osv.

Da konstruktøren af de nævnte fly hedder Rudolf Kaiser, kunne benævnelsen jo ligegodt være K som Ka, men desuden forvirrer det begreberne, at "K" på tysk hedder "Ka".

Vi har derfor spurgt vor søster-organ Aerokurier om den rette sammenhæng og fået følgende svar:

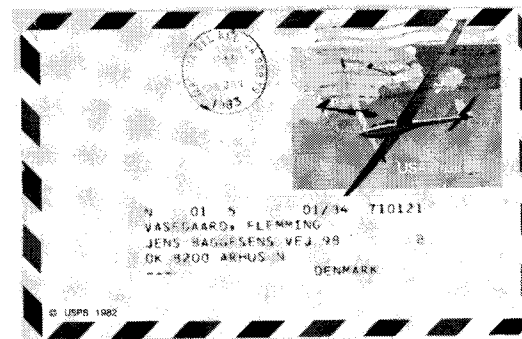
De nævnte konstruktioner er naturligvis opkaldt efter Kaiser, - med betegnelsen Ka efterfulgt af et nummer. Men netop for K 8's vedkommende havde man på ansøgningen om luftdygtighedsbevis kommet til at skrive bare "K 8", og derfor hedder netop K 8 altså ikke Ka 8! Alle øvrige Kaiser-fly hedder Ka ----, således altså også vort næste fly, Ka 21.

SMÅNYT. fortsat.

Det forlyder fra pålidelig kilde, at SH 1'en hele næste år skal flyve på ryggen. I hvert fald har een eller anden i et kvikt øjeblik malet ny registreringsbogstaver på kroppen, mens den stod på hovedet. Og bogstaverne blev altså ikke vendt....!

HUSK HUSK HUSK HUSK

nu at skrue ned for varmen i klubhuset, når det forlades efter week-enden. Der er faktisk ingen grund til, at det står med 20 graders varme hele ugen, hvor der ingen er på pladsen. Og specielt i den forbindelse bør det erindres, at man skal skrue ned for alle radiatorer, - ellers forsøger de ikke-nedskruede bare at holde temperaturen oppe alene. Skru ned til 10°, inden du går.



So ein Ding müssen wir auch haben! Eller noget i den retning.

For det ville da se flot ud, hvis Svævenyt ligesom sit amerikanske søsterorgan havde privat luftpostpapir og kuverter med speciel svæveporto på, - ikke ?

KØBMANDEN Oustrupvej

v/ Rosa og Leif Larsen

Tlf. 62 22 40

Billig med
dagligvarer!

Frikøb
Et bedre sted at handle

SVÆVENYT 1982

Som resten af klubben kan Svævenyt se med tilfredshed tilbage på 1982. Bladet udkom som planlagt med 11 numre, og vi udgav ialt 248 sider. Selvom nogle af vore annoncører er faldet fra og tilgangen af ny har været ringe, er det lykkedes os at holde os under det budgetterede maximum-tilslud fra kassøsen på 3500,00 kroner. Vi har kunnet klare os med et tilskud på 2725,00 kroner fra klubkassen, og reelt kunne det have været mindre, idet bladets kassebeholdning er forøget med 448,48 kroner i 1982.

Hovedtallene fra regnskabet ses herunder:

Annonceindtægter m.m.	4199,58 kr.
Tilskud fra klubben	2725,00
Indtægter ialt	6924,58
Samlede udgifter	6476,10 kr.
<u>Årets overskud</u>	<u>448,48 kr.</u>

Kassebeholdning 1982 - 1981: 1215,95 - 767,47 = 448,48 kr.

Interesserede vil på generalforsamlingen kunne se Svævenyts regnskaber og bilag. Nogen egentlig revision af regnskabet er ikke foretaget.

(En enkelt bemærkning til udgiftssiden: Alene forsendelsen af bladene har i 1982 kostet over 2000 kroner til porto og kuverter.)

Redaktionen.

VIGTIGT VIGTIGT VIGTIGT vigtigt VIGTIGT vigtigt

Vor klub SKAL i år stille en 1.-instruktør til rådighed for hjælpeinstruktøruddannelsen på Arnborg. Det er vigtigt at være helt klar over dette, idet vi kan risikere ikke selv at kunne få uddannet ny folk, hvis ikke vi kan mønstre en Fler til et HI-kursus.

Tilmelding af den pågældende førsteinstruktør skal allerede ske inden marts, så det haster. Desuden vil det være en fordel for den pågældende instruktør selv at tilmelde sig hurtigst muligt, idet han derved selv kan få indflydelse på, hvornår han kommer af sted. Går man først til biddet i sidste øjeblik, er der måske kun få muligheder tilbage at vælge mellem.

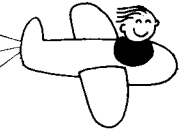
Besked til Sejstrup eller Karsten Sjørsløv hurtigst muligt !

Vinterarbejde

Vinterarbejdet er nu så småt ved at være overstået. I Alborg er man så godt som færdige med Astir og LS 1, og på EK-VH er begge K 8'ere klar bortset fra småting. PIK 20 mangler ligeledes mindre ting, og så vidt vi ved, er både Ka 6 og Ka 7 færdige. Mest mangler KZ 7'eren, der efter en inspektion fra Stauning Aeroservice viste sig at skulle have ordnet en del mere end først antaget. Bl.a. skal en hel del lasker på vingernes spanter fornyes, ligesom der kommer nyt lærred overalt på vingerne.

Her kan DU stadig nå at gøre en indsats, - så hvis du synes, du har gjort for lidt ved vinterarbejdet hidtil, så er her chancen. Der arbejdes i værkstedet hver lørdag og søndag.

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»



Vore bedrifter indenfor svæveflyvningen øges kraftigt, hvis man er omgivet af kønne piger og tilpas mange øl !

Medlemsnyt

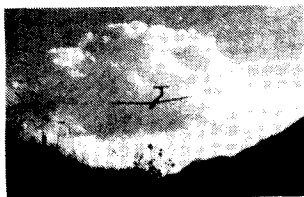
Kaj Olesen har fået ny adresse:
Farværvænget 37
9500 Hobro.
Tlf. 08 524156.

Per Madsens rigtige telefonnummer er
08 190101.

Poul Erik Laursen har nu tlf.nr.
08 339598 (privat) og 08 177288 (arbejde).

David E. Cecil udmeldt pr. 31/3 - 83.

O.B. Hansen udmeldt pr. 31/3 - 83.



Som man måske har bemærket, er der kommet en ny type adresseetiketter på Svævenyts kuverter. Vi er nemlig nu trådt et lille skridt ind i den fagre, ny EDB-verden. Poul Richard har på sit arbejde adgang til en lille fiks sag, der kan skrive samtlige adresser ud på en lang strimmel etiketter ligeså hurtigt, som Ove kan tømme en øl. Næsten da. Kenneth har sørget for den rigtige slags etiketter.

Udover at lette arbejdet med at skrive de mange etiketter, er det nu også en smal sag at foretage rettelser, idet man bare ber maskinen om at ændre det fornødne.

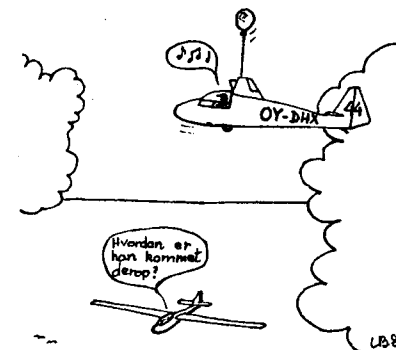
N.B.: Alle meddelelser om adresseændring, ændring af telefonnummer, ændring af status m.m. bedes fortsat givet til redaktøren/kassøsen.



KUN FOR SPØG....



At forstå alt
er at tilgive alt.



En kendt formand var kommet på sygehuset. Efter et par dage modtog han følgende skrivelse fra resten af bestyrelsen:

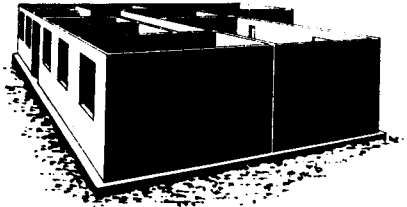
Bestyrelsen ønsker dig god bedring. Med 4 stemmer mod 3 !

Jeg ku' lisså godt have giftet mig med
Fanden selv, - Karsten!

Umuligt, min ven. Så nære slægtninge
må slet ikke gifte sig!



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