

SVÆVENYT



Nr. 6
Juni-juli 1984
23. årgang

Sct. Hansfest

En improviseret Sct. Hans-fest finder sted i klubhuset lørdag den 26. juni kl. 19.00 - ?.

Da der ikke rigtig har været tid til at stable det sædvanlige festarrangement på benene, vil der til denne lejlighed være tale om en udvidet fællesspisning. Vi kan desværre ikke sige noget om hverken menu eller pris, men det bliver sikkert godt, - som sædvanlig. Sidste tilmeldingsfrist er samme lørdag kl. 10.00 på klubhusets telefon eller direkte i klubhuset.

Pladsdisciplin

På givne foranledning skal det fremhæves, at en flyvedag strækker sig fra briefing kl. 9.00 til mindst 17.00. Dette er det tidsrum, hvor det forventes, at de den pågældende dag aktive piloter stiller deres arbejdskraft til rådighed for sig selv og for kammeraterne. Dette er en nødvendighed, idet enhver bør kunne indse, at det ikke nytter noget, hvis det bliver en almindelig indstilling, at man blot forlader pladsen, når man har fået sin flyvning. Svæveflyvningen er i vor klub i så høj grad et spørgsmål om teamwork, at vi ikke har plads til "individualister".

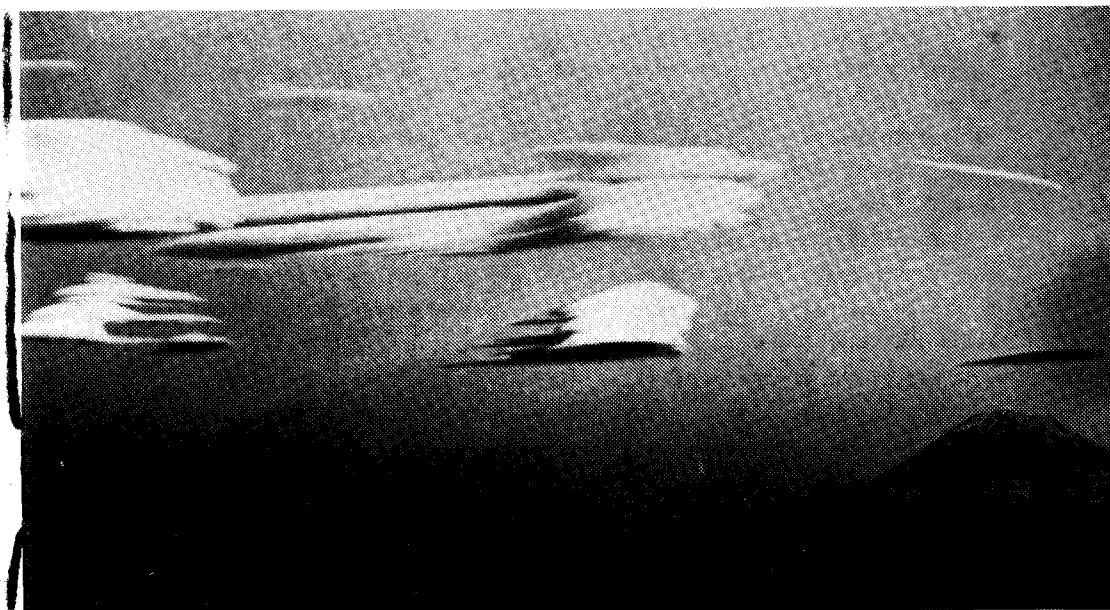
Naturligvis kan man enkelte dage forlade pladsen før, man har deltaget i det fælles arbejde med at starte kammeraterne og med at rydde op efter dagens flyvning, men det er undtagelser, der i hvert fald skal være aftalt med dagens instruktør. Skulle man på en la-la flyvedag have mere lyst til f.eks. at stå på vandski, må man altså først have en aftale. Det gælder alle, elever som garvede.

Kærlighed er når ens hund
kan mærke, man er ked af det,
og kommer hen og slikker ens
hånd.

Prøv noget vildt....!

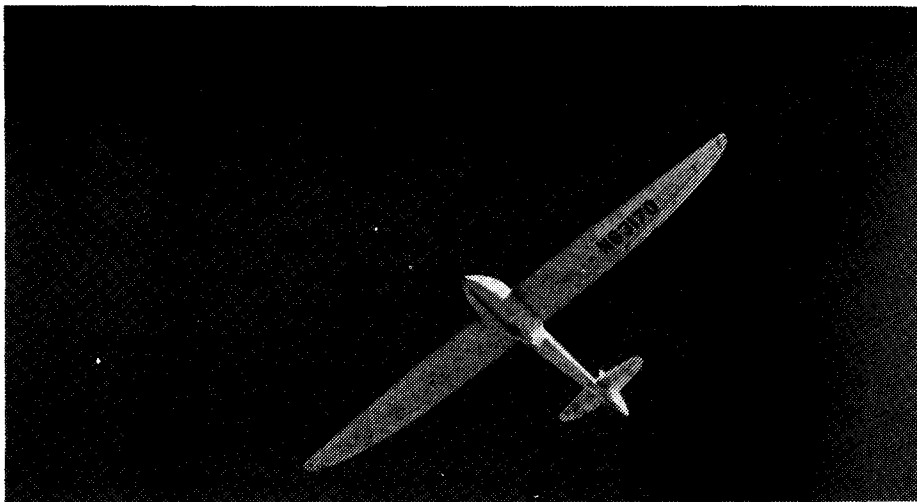
"En tidlig morgen før daggrø bliver en californisk pilot startet i et specialudstyret svævefly og slæbt hen mod en front over bjergene. Efter udkoblingen drejer han mod mørket i vest og begynder sin lydløse opstigning mod stratosfæren over Sierra Nevada. I 10 - 12 kilometers højde forlader han bølgeopvinden og sætter med vinden i ryggen næsen mod solopgangen og sit store mål: Den første +2000 km. strækflyvning nogensinde!"

Lyder det vildt? Måske, men det skulle ligge indenfor det muliges område. Forfatteren til denne artikel er Joachim P. Kuettner, der har været med i bølgeflyvning i mere end 30 år. Faktisk var han een af de pionerer, der deltog i "The Sierra Wave-projekt" i 1952. På dette tidspunkt var man netop blevet klar over, at man i bølgeområder måtte kunne opnå ganske betragtelige højder i svævefly, og i løbet af projektets levetid blev der da også sat flere stadig eksisterende højderrekorder. Man fløj med forskelligt specialudstyr, som udover iltforsyning også omfattede en slags primitiv trykdragt. Flyene var den tids velafprøvede konstruktioner



Perfekt bølgesystem bag Mount Rainier (4392 m.)

som f.eks. Schweizer TG 3 og Pratt-Read med glidetæl på mellem 20 og 25, altså en hel del ringere præstationer end f.eks. K 8. Men sikkert mindst ligeså lidt vindtætte, hvilket nok kan have haft sin betydning i 14.000 meters højde og 50 minusgrader! Herunder ses Prat-Read.



Kuettner skriver: (forkortet)

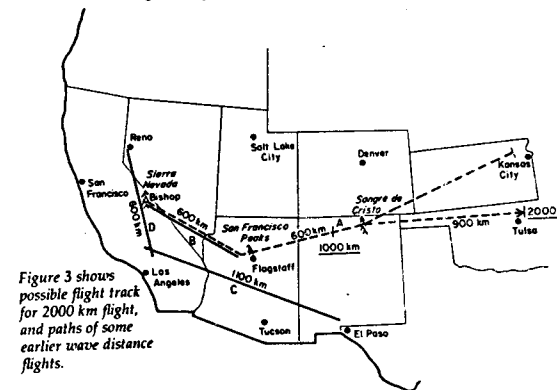
"Tiden synes nu at være inde til nogle alvorlige fremskridt indenfor bølgeflyvning. For nu eksisterer der en reel mulighed for flyvninger på op mod 2000 km. i bølger. Det, der gør dette muligt, er den ny "maximum-rækkevidde-teknik" (og altså ikke "maximum-hastighed-teknik"), der nu kan bruges med de nyeste kulfiberfly med et glidetæl på mere end 50 som f.eks. AS-W 22 og Nimbus 3.

Sådanne flyvninger skal udføres i højtliggende, hurtige vestenvindsbælter (jetstreams), hvilket vil sige nogenlunde mellem 6 og 12 kilometers højde. Og naturligvis med vinden i ryggen! Maximum rækkevidde teknikken kræver, at der flyves med ret lave indikerede hastigheder under de lange glid med vinden i ryggen, - omkring 80-90 km/t IAS. Herved får piloten fuld udnyttelse af de høje vindhastigheder, der forekommer fra hans udgangshøjde på måske 12.000 meter, og i forening med flyets i forvejen høje glidetæl, kan der opnåes glidetæl i forhold til jorden på mellem 100 og 150! Hastigheden i forhold til jorden vil på de lange glid kunne nå op på ca. 300 km/t, og en gennemsnitshastighed over jorden på omkring 200 km/t incl.

tid til at stige i bølgerne vil være mulig.

Den mest effektive måde at udnytte denne form for stig til distanceflyvning vil ikke være at flyve fra bølge til bølge for at genopnå sin højde, men at flyve lange glid på 5-600 kilometer med vinden i ryggen direkte mod et nyt bjergområde, der vides at give bølgestig under de rette omstændigheder. Skulle man undervejs møde andet bølgestig, benytter man det selvfølgelig i delfinteknik for at gøre glidetallet i forhold til jorden endnu større, men det vil ikke kunne betale sig at søge højdevinding undervejs.

På kortet herunder ses en del af det sydlige USA med den næsten sikre bølgekilde, Sierra Nevada på grænsen mellem Californien og Nevada som udgangspunkt for den skitserede flyvning. På kortet er desuden indtegnet et par tidligere gode distanceflyvninger i bølger, bl.a. forfatterens godt 600 km. lange flyvning fra Bishop til Flagstaff i et SG 3 fly. Den stiplede linie viser et par mulige flyveruter fra Sierra Nevada til San Francisco Bjergene i Arizona (max. 3851 m.) og videre til Sangre de Cristo-kæden (max. 4372 m.). Det sidste glid fra Sangre de Cristo kan alt efter vindretningen fortsættes ca. 900 km ind i Oklahoma eller Kansas. (Tænk engang: 900 kilometers slutglid!) Alt i alt omkring 2000 km.



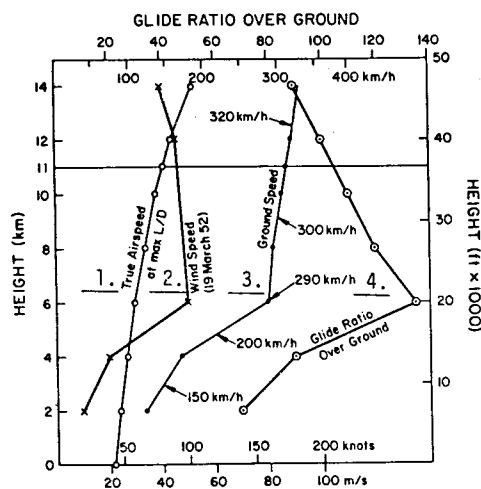
Efter tidligt om morgenen at have nået en passende udgangshøjde over Sierra Nevada, kan piloten starte sit første glid med vinden mod de godt 650 km mod øst liggende bjerge ved Flagstaff. Og ca. 2 timer senere når han, hvis vejret er det rette, så atter i en højde af ca. 20.000 fod (ca. 6000 meter) nyt løft bag San Francisco-bjergene. Hele glidet foregår i det højde-bånd, hvor jetstrømmene normalt blæser. Dernæst tilbringes ca. 1 time med højdevinding til mindst 35.000 fod (10.500 meter), hvorefter andet glid foretages på ca. 1½ time til Sangre de Cristo, godt 600 km. længere mod øst. Her tankes der op til maximal højde, inden sidste glid

på omkring 3 timer og 800 - 1000 km påbegyndes. Efter 10 til 11 timers flyvning kan turen derefter afsluttes 1800 - 2000 km. hjemmefra.

Undervejs er der masser af tid til at tage beslutninger, for under de nødvendige vejrforhold findes der normalt også en fremragende sigtbarhed på mindst 200 km. Piloten har derfor god tid til at overveje kursændringer til mere lovende bølgesystemer, hvis han finder det nødvendigt. Iøvrigt er det klart, at det pågældende, højtydende fly må være udstyret med en del ekstra instrumenter, idet der vil kunne forekomme lange perioder uden jordsigt. Transponder, horisont, specielt iltudstyr, varmeudstyr og trykdragt f.eks. Men under disse forudsætninger, stammer denne drøm absolut ikke fra fantasien alene. Lad os se på et veldokumenteret eksempel:

Den 19. marts 1952 var en dag, der bød på noget nær det ideelle. Fra denne dag stammer den stadig gældende højderekord for to-sædede fly på 13.400 meter. Desuden lavede Kuettner en godt 600 km. lang flyvning på TG 3 med et bedste glidetetal på 24. Flyvningen, der kun varede 4 timer, gik fra Bishop i Californien til Flagstaff i Arizona.

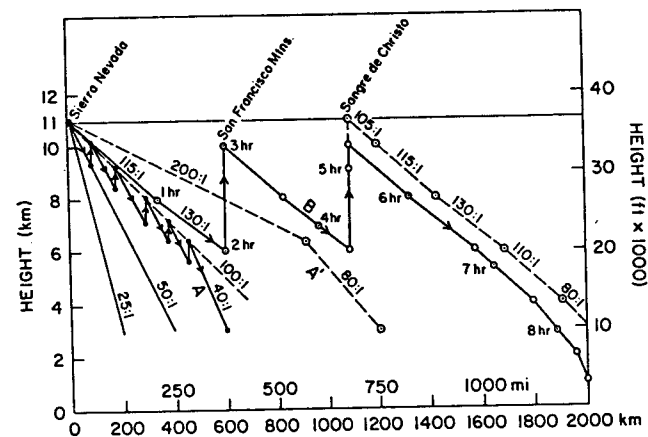
Figuren herunder viser vindprofilen (lodret) for denne dag. Går man ud fra 8 km^s højde, viser kurverne fra venstre: Virkelig flyvehastighed ved bedste glid, vindhastigheden den pågældende dag, flyvehastigheden i forhold til jorden og glidetallet i forhold til jorden.



Mellem 20.000 og 45.000 fod ligger en moderat jetstrøm med vindhastigheder mellem 130 og 170 km/t. Det var denne dag en fordel, at jetstrømmen strakte sig temmelig langt ned i atmosfæren. Medvinden fordobler i et bredt bælte den indikerede flyvehastighed (IAS), hvilket naturligvis bety-

der, at hastigheden i forhold til jorden stiger voldsomt (se 3. kurve). Havde piloten nu fløjet et fly med glidetetal 50, ville glidetallet i forhold til jorden have ligget over 100 i højder fra 5 til 12 kilometer! (kurve 4)

Næste diagram viser forskellige flyveprofiler (højde/distance), idet man går ud fra en udgangshøjde på 11.000 meter. Kurve A viser Kuettners flyvning den 19/3-52, hvor han i sit 1:24 fly fik et reelt glidetetal for hele turen på ca. 1:100 under udnyttelse af mange bølger undervejs. Hans slutglid nåede dog kun en reel værdi på ca. 1:40. En Nimbus 3 kunne i dag klare det samme glidetetal på 1:100 uden at benytte sig af flere bølger undervejs, hvilket alene illustrerer mulighederne i de ny fly! Havde Kuettner haft et sådant fly, kunne han på 6 timer have fulgt kurve A' og nået 1200 kilometer.



Denne ville imidlertid ikke have været den optimale teknik, idet det er for tidskrævende at udnytte mange stigområder undervejs. Bedre ville det på en perfekt dag være at følge kurve B, der viser den før omtalte tænkte flyvning fra bjergkæde til bjergkæde. Med de moderne fly vil lange, rene glid på 1 - 2 timer bringe piloten mellem 500 og 800 km. fremad, og så vil der på den rette dag også kunne findes bølger bag de nævnte bjergkæder.

Den optimale vejr-situation opstår måske ikke så tit, men bl.a. satellitbilleder viser, at det slet ikke er så sjældent endda. Måske et par gange om året i gennemsnit. Med det rigtige udstyr, hvilket også vil sige muligheden for konstant at have aktuelle satellitbilleder af både høje og lave bølgeformationer samt nye vindprofiler (og disse muligheder findes

allerede), er den skitserede flyvning mulig. Også i morgen!

Det er klart, at man udover det bedste tekniske udstyr vil få brug for en top-pilot, der er i stand til at tage de rigtige beslutninger undervejs. Han kan få brug for at gennem- eller overflyve lokale fronter uden jordsigt, han vil blive udsat for lang tids påvirkning af lave temperaturer (-50 til -70°) og lavt tryk (langt under halvdelen af overflade-trykket), og han vil sikkert undervejs kunne komme til at føle sig temmelig alene. Men det er muligt.

Soaring.



Sejstrup-pokalen

Sejstrup, der som bekendt på sidste generalforsamling i forbindelse med sin fratræden som formand fik overrakt et smukt tinbæger som påskønnelse for sin indsats, har nu fremsendt sine propositioner for pokalens uddeling. Der er som følger:

- 1) Pokalen er evigt vandrende, indtil der ikke er plads til gravering af flere navne.
- 2) Pokalen uddeles for et år ad gangen. Vinderens navn og opgave indgraveres i pokalen.
- 3) Vinder bliver det medlem af Ålborg Svæveflyveklub, der på en enkelt flyvning med start indenfor Danmarks grænser opnår størst pointtal.
- 4) Udregning af points:



Hastighed: Pointtal = hastighed x faktor iflg. nedenstående skema:

	100-199 km	200-299 km	300-399 km	400-499 km	500- km
Målflyvning	5,0	5,3	5,6	6,0	6,5
Ud/hjem	7,8	8,8	10,0	11,5	13,0
Trekant	8,8	10,0	11,5	13,0	14,8

Varighed (gælder kun for piloter uden sølv-C): 2 points pr. minut.

- 5) Såfremt udviklingen eller andre forhold dikterer det, kan reglerne i punkt 4 justeres af klubbens flyveudvalg.

NS.



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

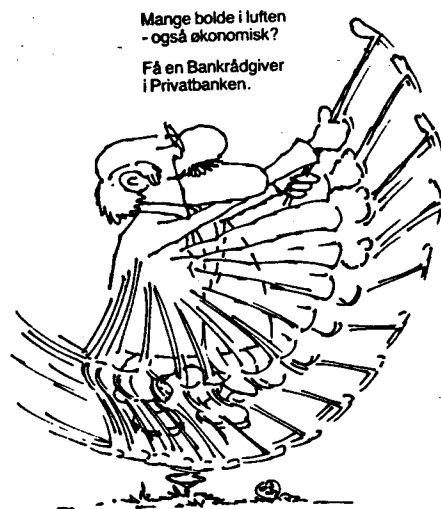
Telefon 08-271231

SNIK-SNAK

Enkelte medlemmer har tillagt sig deres egen opkaldsprocedure på radioen, hvilken, giver anledning til misforståelser. Et eksempel på denne uautoriserede opkaldsform:

"106 til E 7" - Hvordan skal det så tolkes? Opkaldsformen bliver brugt i den mening, at E 7 kalder 106, d.v.s. at de to involverede parters kaldesignaler kommer i den foreskrevne rækkefølge. Men når det lille "uautoriserede" "TIL" føjes indføjes, vil det for mange være naturligt at tolke det, som om 106 kalder E 7.

Derfor, - når E 7 vil kalde 106, hedder det som foreskrevet "106 E 7". Derved følger vi reglerne, og misforståelser undgås. (Samme procedure gælder iøvrigt for spilradioen!)



Mange bolde i luften
- også økonomisk?

Få en Bankrådgiver
i Privatbanken.

 **PRIVATbanken**

SMÅNYT

AS-K 21-vognen er nu synet og køreklar. Totalvægten blev på 850 kg, så du kan selv regne ud, om din bil må køre med anhænger. Der er påløbsbremse på vognen.

Som den første gik Flemming Gammelholm solo efter de ny uddannelsesnormer, hvorfor det skete på Ka 7 og ikke som tidligere i en K 8. Herunder lykønskes han efter veloverstået første solo af Tage.



Vi er blevet bedt om at minde om opfordringen til at komme med forslag til klubhusområdets fremtidige udnyttelse. Med den stadig mere intense benyttelse af området, må det være i alles interesse, at vi får gennemdiskuteret mulighederne. Forslag, gerne som skitser, sendes til Gert Frikke.

Fra svæveflyverunionen har vi fået en notits om, at Ole Didriksen for tiden KUN tager mod telefonopkald på hverdage mellem kl. 13.00 og 15.30. Arbejdet med de ny uddannelsesnormer m.m. har i lang tid taget al hans tid, og nu vil han gerne have mest mulig fred til at indhente hvad, der måtte være blevet forsømt. Overhold derfor venligst telefонтiden!

Der er blevet sat et hegn op langs klubhusets terrasses østside. Der skulle dermed være sat en effektiv stopper for de mange "passager" gennem buskene.

smånyt

PIK 20-holdets arbejde skrider stadig fremad, men ikke helt så hurtigt, som holdet kunne ønske det. Faktisk går de og ærgrer sig lidt over, at der er så få, der gider gøre en indsats for flyet. De kan kort og godt sagtens tænke sig lidt mere hjælp fra medlemmerne. Og det må da også være i samme medlemmers interesse, at vi får flyet flyveklart igen, for vi mangler jo rent faktisk et flysæde. Fra holdet lyder derfor en opfordring til at give et (helt to eller flere) nap med!

Iøvrigt er samme PIK^S transportvogn stillet ud i Finn Hougaards lade, idet vi jo ikke får brug for den foreløbig.

Og mens vi er ved transportvognene: De to gamle tremmevogne står nu under Eyvinds Auster i faldskærmsfolkenes hangar. Pas særdeles godt på, hvis du skal tage vognene på!

Den endelige byggetilladelse til de to ny hytter er nu kommet, så Finn/Poul Erik Thomsen og Kaj Fogh kan nu for alvor komme i gang. Sokler er allerede støbt.

Der er blevet foretaget en ny opmærkning i hangaren af de forskellige flys pladser. Der vil blive udarbejdet en oversigtsplan, der ophænges i hangaren.

DISKOTEK på

Haubro Kro

stedet, hvor man hygger sig og spiser godt. Tlf. 66 40 26

hver fredag fra kl. 21-02.

smånyt

Vejen langs skovbrynet fra parkeringspladsen til indkørslen til flyvepladsen er ofte i en temmelig huller forfatning. Det er Ars Kommune, der vedligeholder vejen, og vi kan hjælpe dem med det uden besvær for os. Hvordan det? - Ved at køre stille og roligt på vejen. Derved reduceres tendensen til at huller opstår. Der er en del af klubbens medlemmer, der ynder at køre stærkt på denne strækning, uvist af hvilken grund. Derfor henstilles det til alle at køre stille og roligt på vejen!



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

Instruktørmøde

Til stede: TH, KF, PM, LK, KS, PRK, KO, BEMT, ORC

1) Elevstatus

Vi har 12 elever på A-norm, hvoraf 6 er meget nær solo og 4 meget lidt flyvemæssigt aktive. Vi har 5 på B-norm og 2 på C-norm.

Bestyrelsen har netop taget de 3, der stod på ventelisten, ind, og der er igen stop for indmeldelser indtil næste bestyrelsesmøde. Interesserede bliver skrevet på venteliste. D.v.s., at der om kort tid - ca. 2 uger - reelt vil være 5 elever på A-norm.

2) Behandlede emner

Teori til A-diplom

Teorikompendium gældende til A-3 er fremlagt på hylde i kontoret og udleveres til de elever på A-norm, som ikke har S-teori.

Kompendiet indeholder uddrag af lufttrafikregler og VFR-regler. Inden der skrives for A-3, overhøres eleven mundligt, og vigepligtsreglerne og VFR-reglerne skal være paratviden og besvares 100% korrekt.

Unionens kompendium samt prøve bliver senere udsendt fra unionen.

Lægeundersøgelser

Direkte adspurgt har Flyvemedicinsk Klinik oplyst, at førstegangslægeattester har en behandlingstid på 3 uger, genudstedelser ca. 2-3 dage.

Startsted

Den nedlagte flise i østenden af banen er flyttet ca. 30 m østpå. Som hidtil markerer flisen den bageste grænse for afvikling af starter.

Dagligt eftersyn af fly

Det er ikke nok, at der bliver lavet dagligt eftersyn på flyene - der skal også skrives i logbøgerne. Derfor, tag kun de fly med over på startstedet, som du positivt ved, der er skrevet for.

Begrænset eneflyvningstilladelse/lokalflyvningstilladelse

Ved disse 2 typer af tilladelser meddeles tilladelsen altid indtil udløb af lægeattest eller S-teori, hvad der måtte komme først.

Briefing/mødetid

Det er ikke instruktørerne, der har bestemt briefingtidspunktet til kl. 9.00 - det er medlemmerne. Derfor - start briefing kl. 9.00, uanset om der lige er skænket kaffe.

Indsætning af fly

Flyene står nu på en ny måde, og der er mærket op i hangaren, således at der ikke er tvivl om, hvor hvert enkelt fly skal stå.

Ved denne nye "pakning" af fly er der tilstræbt ca. ½ meter mellem flyene, og det bevirker, at flyene trods opmærkningen er fuldt ombyttelige indenfor kategorierne ensædet glas og træ. D.v.s., at en K-6 kan stå på en K-8-plads, og en LS-1 på en Astirplads o.s.v.

Der vil senere blive opsat en oversigt i hangaren.

Det skal i denne forbindelse indskræpes, at overtræk til glasflyene skal benyttes.

Brug af hjulbremser

Efter vi nu har fået fly med effektive hjulbremser, har der været tiltag til "katastrofeopbremsninger", bl.a. landinger med blokerede hjul m.m. Vær moderat ved brug af hjulbremser - lad flyet løbe farten af. Så er det måske også nemmere for nogle at holde kursen på jorden.

Fejl og fejlretninger

Det er det mest utrolige, medlemmerne finder sig i at flyve rundt med af fejl/mangler på flyene. Bl.a. har en K-8 fløjet rundt siden sæsonstart med et variometer, der viste 10 m synk konstant. Hvorfor? Fordi slangerne var byttet om på variometret og der var en utæthed mellem variometer og termo-flaske.

Tætningslister, der er faldet af, trækruder, der går stramt eller ikke kan åbnes, altsammen fejl, der hurtigt kan rettes på stedet.

Oplys medlemmerne om, at hvis der er fejl og mangler, som ikke umiddelbart kan rettes, så skriv disse fejl på flyets fejl- og reparationsrapport. Map-pen med disse rapporter over alle vore fly står på kontoret.

PLANLAGTE FLYVEDAGE

Instruktor	For-kort.	I-bevis nr.	Tlf.	8/1	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	8/8	8/9	8/10	8/11	8/12	8/13	8/14	8/15	8/16	8/17	8/18	8/19	8/20	8/21	8/22	8/23	8/24	8/25	8/26	8/27	8/28	8/29	8/30	9/1	9/2			
Niels Sejstrup	SEJ	176	08-382365																																			
Tage Havsager	TH	403	08-293260		X																																	
Kaj Fogh	KF	482	08-271195																																			
Finn W. Thomsen	FW	564	08-335634																																			
Per Madsen	PM	600	08-190101																																			
Linneman Kristensen	LK	612	08-463121																																			
Finn Østergård	ØST	614	06-443404																																			
Karsten Sjørølev	KS	666	08-190841																																			
Poul R. Kristensen	PRK	669	06-911016																																			
Gert Frikke	GF	697	08-351982																																			
Hans Bo Poulsen	HBP		08-621027																																			
Kaj Olesen	KO	387	08-524156																																			
Bøggild Skamris	BS	410	08-429508																																			
Flemming Vasegaard	FV	412	06-244809																																			
Gitte Vasegaard	GV	430	06-244809																																			
Birgit A. Eriksen	BAE	465	08-335743																																			
Børge Nielsen	BN	466	08-335743																																			
Bent E. Thomsen	BET	489	08-661791																																			
Ove R. Christensen	ORC	523	08-623355																																			
Poul E. Thomsen	PET		07-442127																																			

Lidt statistik

Vi har fløjet meget i denne sæson. Og ganske godt, idet antallet af strækkilometre er endda meget højt. Desværre kan vi ikke for nærværende bringe netop kilometertallet, men det kommer formentlig næste gang. Hvad vi kan bringe, er imidlertid de fløjne starter og timer indtil 16. juni. De ser således ud:

Ka-6	AS-K 21	Ka-7	K-8 L	K-8 G	Astir	LS-1
53:20/87	126:00/349	91:40/442	60:40/116	35:05/104	74:10/86	73:40/:

Desværre har vi ikke tal, der er direkte sammenlignelige for 1983, men det er sikkert, at vor samlede flyveaktivitet bliver større i 1984. Dette hænger selvfølgelig også sammen med ibrugtagningen af AS-K 21, men samtidig mangler vi jo vor PIK 20. Måtte den snart komme i brug!

Hjælp hjælp hjælp hjælp hjælp hjælp hjælp hjælp hjælp

Vi mangler nu snart desperat gode forsidefotos til Svævenyt. Som man nok har bemærket, så har der været nogle kiksere på det sidste, hvad trykket angår. Billederne er ganske enkelt for ringe. De er uskarpe, hvilket fotografen må lastes for, - eller de er for mørke, hvilket til dels vor reproafdeling må tage skylden for. Men angående det sidste, - så er det ikke på det udstyr, vi har for hånden, særlig nemt at graduere belysningen ved raster-optagelserne af billederne. Og særlig svært er det ved farvefotos. Og netop et par af de mislykkede forsider stammer fra farvefotos. Som vi har været nødsagede til at bruge i mangel af gode sort/hvide billeder. Derfor endnu engang: Har du gode sort/hvide fotos, så send dem endelig til redaktionen. Du skal nok få dem tilbage i god stand!

væddemål

Et nyt, officielt væddemål er gået ind på opslagstavlen:

Den dag, redaktøren møder glatbarberet på flyvepladsen, giver hver af følgende 1 ks. øl.

(N.B.: Ved "glatbarberet" forstås englehud mellem øre-flipper og kraveben!)

Ove Rønbjerg Christensen, Bent Erik Thomsen, Poul E. Thomsen.

Annonce:

God, brugt barbermaskine købes. Henvendelse bill. mrk. "B" til redaktionen.



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 (068) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Særlige præstationer

- 13/5: Kjeld Hjorth B-diplom.
- 13/5: Anders M. Andersen 107 km trekant på Astir med 80 km/t.
- 13/5: Tage Havsager 107 km trekant på LS-1 med 78 km/t.
- 31/5: Flemming Gammelholm solo.
- 2/6: Bøggild Skamris omskolet til Ka 7.
- 10/6: Bjarne Jakobsen solo (igen!).
- 11/6: Jan Buch Madsen/Poul R. Kristensen 100 km trekant på AS-K 21 med 55 km/t.
- 11/6: Carsten Ullerup 5 timer 20 min. på K - 8.
- 11/6: Per Eriksen 106 km trekant på SH-1 med 59 km/t.
- 11/6: Ib Friis Mikkelsen 106 km trekant på Astir med 62 km/t.
- 11/6: Flemming Vasegaard 306 km ud/hjem på LS-1 med 62 km/t.
- 16/6: Dan Hansen solo og omskolet til K - 8.

TILLYKKE !

- 17/6: Desuden hører vi, netop mens vi skriver, at Frank Larsen holder en K-8 gående godt 6 timer. Helt nøjagtigt 6:05 skulle det vist være blevet til. Og efter landingen denne sommeraften kl. ca. 19, skulle sølvhøjden også være hjemme. Men så kan det også være nok. Bladet skal i trykken om mindre end 15 timer. Efter arbejdsdagen i morgen!

Det sker på

★ Restaurant *Wilo* ★
HORNUM



Vel modt på Wilo

Venlig hilsen Ditte
Tlf. 66 13 01

130 protesterer nu mod faldskærmene

HORNUM: 130 beboere i Hornum og omegn har skrevet under på en protest mod støjen, det volder, når der foregår faldskærmsudspring på Vesthimmerlands Flyveplads i Sattrup. Protesten er stilet til Aars Kommune og ble-

Alborg
Stiftstidende.

vet til på initiativ af Ingvar Søder Nielsen, Vester Sattrupvej 38.

Han siger om protesten, at han flere gange forgæves har gjort flyvepladsudvalgets formand, Knud Nielsen, opmærksom på, at flystøjen i forbindelse med faldskærmsudspringningen af mange opfattes som særdeles generende.

- Det virker uhørt utroligt, når en folkevalgt kommunalpolitiker pure afviser, at det kan være et problem for folk, at de skal vågne til flystøj, høre på flystøj hele dagen og endda falde i søvn til flystøj. Jeg er orienteret om, at det fornylig blev besluttet, at der kun må springes i faldskærm fra kl. otte til kl. 20 og kan hertil kun sige, at der er mange måder, hvorpå man kan vise folk sin foragt. Samtidig skal jeg gøre opmærksom på, at faldskærmspringerne end ikke har overholdt denne begrænsning, siger han.

Som forholdene er nu, er det altså vejret og faldskærmsudspringerne, der afgør, om weekend efter weekend og aften efter aften skal være en støjplage. Hertil må siges, at det burde være kommunalbestyrelsen og de borgere, som bor her, der bestemmer, hvornår hvordan og hvor meget faldskærmsudspringningen skal foregå, siger Søder Nielsen, der også fortæller, at man rundt omkring i landet lukker for faldskærmsudspring eller laver begrænsninger. I Randers har man for eksempel helt lukket i weekenden, og i Ar-

hus må der kun springes to en halv time formiddag og to en halv time eftermiddag, hvilket er med til at trække aktivitet til flyvepladsen i Sattrup, hvor man kan boltre sig, som man vil.

Søder Nielsen mener også, at pladsen som kategori et plads har langt flere end de tilladte 2500 årlige starter. Erhvervslivet tager sin store del af disse, og når svæveflyveklubben og især faldskærmsklubbens starter kommer til, mener han, at antallet langt overskrides. Han stiller også spørgsmålstegn ved, om beboelses- og campingpladsfaciliteterne ved faldskærmsudspringernes klubhus er inden for lovens rammer og håber, at byrådet vil finde en tilfredstillende løsning, så det ikke bliver nødvendigt at inddrage andre instanser.

Vi har jævnligt i flyvepladsudvalget drøftet støjproblemerne i forbindelse med de hyppige starter, som foretages, når der er faldskærmsudspring, og vil naturligtvis gøre det igen på baggrund af protesterne. Vi har også fornylig haft et møde med klubben og indskærpet, at de givne begrænsninger skal overholdes, ligesom vi har sagt, at pladsen ikke er stillet til rådighed for klubben i Randers, siger flyvepladsudvalgets formand, Knud Nielsen.

Det kan i øvrigt oplyses, at Jysk Fritfald Center, der har hjemsted på pladsen, har fået tilladelse til at arrangere Danmarksmesterskaber i perioden 30. juni-8. juli og en ungdomsuge 9.-15. juli.

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
7400 Herning

Meddelelse nr. 22

SPORT nr. 5

5-6-1984

Til svæveflyveklubberne.

Ang. flyvning på Unionens Twin Astir under Nordic Open 30/7 - 10/8 - 1984.

Fra flere sider er der udtrykt ønske om, at man gerne ville deltage på Unionens Twin Astir med instruktør i Nordic Open. Dette vil vi med denne meddelelse åbne mulighed for, og klubberne anmodes om, at denne meddelelse bliver offentliggjort.

Forudsætning for deltagelse er, at der er plads til Twin Astir'en indenfor max. deltagerantal i Nordic Open.

Betingelser for deltagelse:

Piloten skal mindst have lokalflyvningsbevis.
Piloten skal betale minutafgift kr. 1,80 pr. min.
Piloten skal betale for startbillet.

Reservering af plads:

Man kan booke sig ind ved, sammen med tilmeldingsblanketten at indsende kr. 75,00. Rækkefølge på de 12 dage vil ske i den rækkefølge tilmeldingerne indkommer. Tilmeldinger udover 12 vil blive returneret. Bookingafgift for de 12 piloter vil, uanset om der bliver fløjet eller ej, gå til centeret, dog således at når der er flyvning, vil de kr. 75,00 indgå i minutafgiften. Såfremt der ikke er plads til Twin Astir'en under Nordic Open, vil alle indbetalte bookingafgifter blive returneret.

Med venlig hilsen
Dansk Svæveflyver Union
Jørgen Nørris
Jørgen Nørris
Flyvechef.

NB: I første omgang kan man kun tilmelde sig for 1 dag. Hvis man vil tilmelde sig for flere dage, skal det aftales med Unionskontoret.

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

TILMELDINGSBLANKET TIL FLYVNING MED UNIONENS TWIN ASTIR UNDER NORDIC OPEN 1984

Navn: _____ Tlf. _____

Adresse: _____ Klub _____

Kr. 75,00 vedlagt i check _____
kontant _____

underskrift _____

DSVU beløb modtaget _____

Booking nr. _____ Modtaget af _____

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
7400 Herning

Meddelelse nr. 18

KLUBFORHOLD nr. 1

14-5-1984

Til svæveflyveklubberne.

Vedr. propagandafilm/videofilm for svæveflyvningen i Danmark.

Det er Svæveflyverrådets opfattelse, at der i mange klubber findes adskillige medlemmer, der laver film/videofilm af udøvelsen af vores sport. Det er samtidig Rådets opfattelse, at vi savner en propagandafilm for svæveflyvning, der kan bruges i forbindelse med hvervning af medlemmer samt PR-arrangementer.

For at give disse film- og videointeresserede en opgave, har Svæveflyverrådet vedtaget at udskrive en konkurrence om en film/videofilm af mellem 15 og 30 minutters varighed, der kan opfylde ovennævnte formål.

Rådet forestiller sig en film/videofilm, der fortæller om, hvordan vi dyrker svæveflyvning, klubopbygningen, skoling, konkurrenceflyvningen på forskellige niveauer, diplombetinger mv. Desuden om vores relationer til andre organisationer, offentlige myndigheder mv. Altså lad fantasien råde.

Det er meningen, at resultatet skulle kunne vises i forbindelse med repræsentantskabsmødet i februar 1985. For at dette kan lade sig gøre, skal film/videofilm, der vil deltage i konkurrencen, være Dansk Svæveflyver Union i hænde senest den 1-1-1985.

Der vil være en 1. præmie på kr. 7.000,00 og en 2. præmie på kr. 3.000,00.

Unionen forbeholder sig ret til ikke at uddele nogle præmier.

Retten til det præmierede materiale tilfalder Unionen, således at det kan bruges ved Unionens og klubbernes virksomhed.

Med venlig hilsen
Dansk Svæveflyver Union
for Mogens Hansen

Lillian Sørensen
Lillian Sørensen.



Medlemsnyt

Nyt medlem: Willy Holck Andersen
Svendstruplund
9600 Ars.

(gammelt)

Nyt medlem: Bjarne Jakobsen
Esk. 723,
Flyvestation Alborg.
Tlf.: 08 179000, lok. 3523.

Ny adresse: Bent Erik Mäkinen Thomsen
Aggersundvej 103
9600 Ars
Tlf. privat: 08 661791.
Tlf. arb.: 08 662000, lok. 39.

Ny adresse: Gorm Ø. Johansen
Carl Rothesvej 212
9210 Alborg SØ.

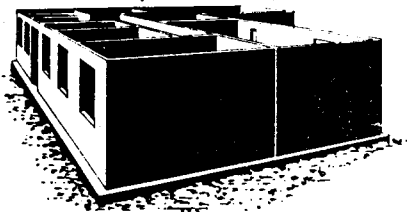
Ny adresse: Ib von Kaas
Fuglsangsgade 5 b
9550 Mariager.



**FLAUENSKJOLDS
FARVEHANDEL**

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bægmur- 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, Drejøvænget 56, True,
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

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

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Drejøvænget 56, True,
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

Klubhuset:

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