

# SVÆVENYT



**Nr. 9**

**OKTOBER 1985**

**24. årgang**

## BULDER OG BRAG



Tjaa... så er vi igen ved at være ved vejs ende i en sæson. Den har såvist ikke været blandt vore bedste, hvad flyvningen angår, men vi får vel forlige os med det.

Til gengæld har vi nået meget andet. Byggefolket ved, hvad vi mener.

Som afslutning på året skulle vi dog også gerne kunne nå vores traditionelle landingskonkurrence

LØRDAG d. 26/10

Som sædvanlig er alle solopiloter fødte deltagere, og til dækning af førstepræmien vil vi gerne have lov til at opkræve et startgebyr på kr. 5.00 pr. næse.

Konkurrencen foregår iøvrigt efter de gamle regler:

Der flyves bedst af to (evt. 3) forsøg. Den pilot, der har det bedste samlede resultat (+/-) vinder. Der måles fra et landings-T, der er lagt ud lidt forskudt for midterlinjen, fra hullet i den nærmeste vingetip i den K 8'er, der flyves i. Hjulbremsen afmonteres i denne forbindelse.

Dommerkomiteen afgør suverænt (og uden diskussion) om der er tale om FOR dårlig flyvning. I så tilfælde er der kun en mulighed.



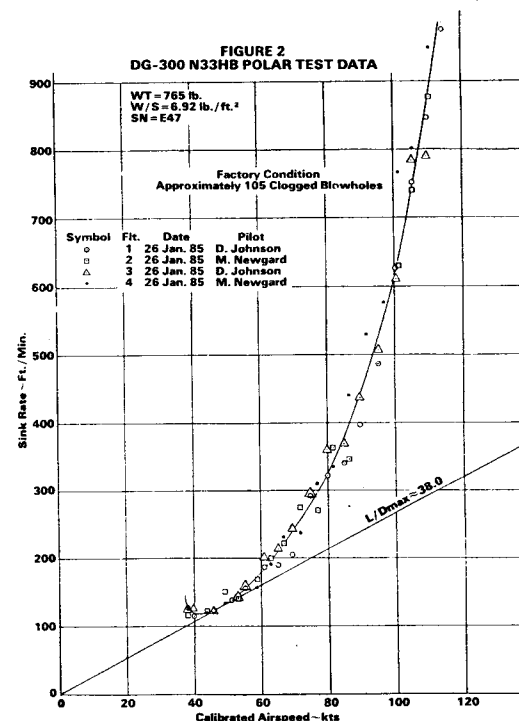
## FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 131339

# DG-300

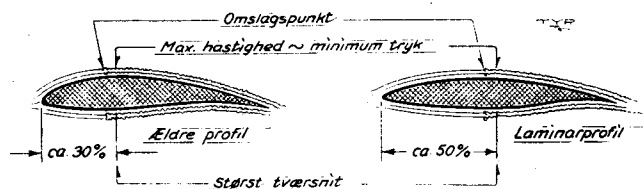
Også denne gang kan vi bringe spændende nyt fra Dick Johnson, - den amerikanske specialist i testning af fly. Han har nu haft DG 300 under behandling, og vi vil derfor strax se på hans målinger og kommentarer om vort næste fly.

Faktisk begynder det slet ikke så godt, idet en række flyvninger med flyet i den tilstand, det kom fra fabrikken i, kun viste et glidetetal på ca. 38. Det er jo lidt lidt, når man tror at have købt et på mindst 42! (Se polaren herunder. 100 ft/min svarer til ca. 1/2 m/s, 60 kts (knob) svarer til ca. 111 km/t, 100 kts til ca. 185 km/t)



Bedste glidetetal næses ved ca. 87 km/t og mindste synk på ca. 0,60 m/s ved ca. 78 km/t. Hvad angår glidetallet, så er dette omkring 10% mindre end lovet af fabrikanten, så Johnson forsøgte straks at finde en forklaring derpå. Mistanken samlede sig hurtigt om grænselags-kontrolsystem. Hvad dette system egentlig går ud på, bør måske kort forklares:

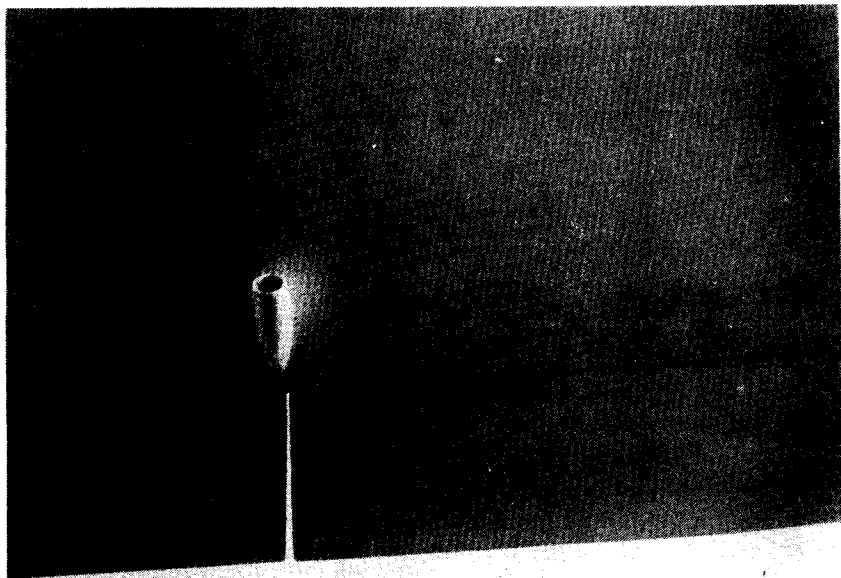
Det er normalt god latin i aerodynamisk sammenhæng at ønske en laminar ("glat") luftstrøm over så meget af en vinge som muligt, både på over- og underside. Det er imidlertid umuligt at opnå denne laminare strømning over hele vingen, og det er efter de nyeste teorier heller ikke sikkert, at strømmen SKAL være laminar over hele vingen. (Se også Svæveflyvehåndbogen.)



Figur 2-40. Grænselag på et »normalt« profil og et laminarprofil.

Mange forsøg har vist, at der især på undersiden af høj-laminarprofiler kan dannes hvirvler i den laminare luftstrøm et eller andet sted på den bageste del af vingen. Disse hvirvler giver større modstand end en normal, turbulent strømning, og det er derfor at foretrække, hvis man kan skabe denne turbulente strømning kunstigt. Til det brug har DG 300 som eet af de første fly fået indbygget et system, der skulle påvirke grænselaget i gunstig retning.

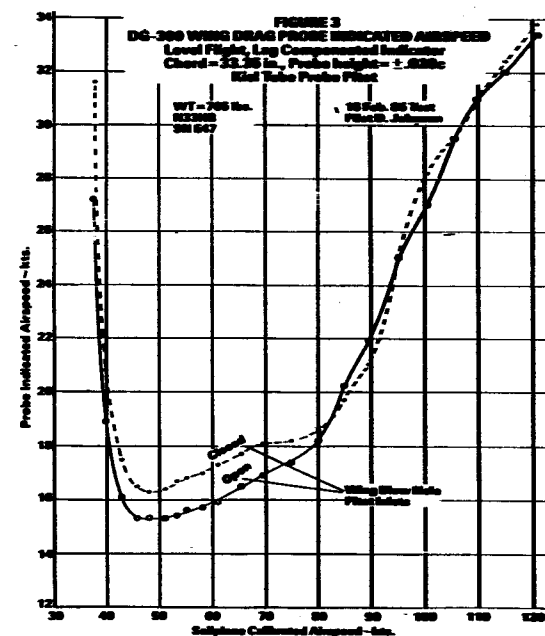
Bagest på vingens underside (65% af korden) er der ialt omkring 900 små huller, hvorigennem luft under flyvning bliver blæst ud for at skabe den ønskede turbulens. Hullerne er små, 0,6 mm i diameter, og de får luft fra et



indtag på undersiden, lige ved begyndelsen af krøngerørene. (Se foto foregående side.)

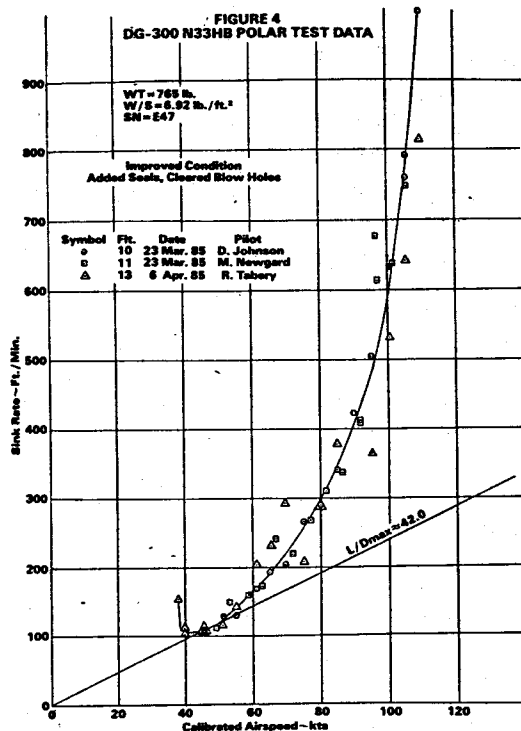
Hvis nu ikke dette system virkede som det skulle, var måske her forklaringen på det for lave glidetal.

Johnson har tidligere fundet frem til en metode, hvorpå man kan måle en vinges profilmodstand, og der gennemførtes nu en række flyvninger med henblik på måling af modstanden med hhv. åbne og lukkede luftindtag. Resultatet, der er meget markant ses på nedenstående figur. Ved hastigheder mellem 45 og 80 knob (83 og 148 km/t) er modstanden væsentligt større med lukkede luftindtag end med åbne, så der var åbenbart noget at gå efter her!



Samtliche 900 huller i vingen blev nu afprøvet eet for eet, for at se, om der var fri gennemstrømning, og det viste sig, at 105 huller var helt eller delvist tilstoppede. Der er formodentlig tale om sliberester fra fabrikkens afsluttende behandling af vingeoverfladen. Flest stoppede huller blev fundet ud mod tipperne, men efter at alle huller var rensede, foretog man en ny måling af glidetallet. Denne gang med et noget bedre resultat, - heldigvis!

Som det ses på nedenstående polar, lå glidetallet nu på de lovede 42



og dermed et godt stykke over, hvad man for bare få år siden troede muligt for et standardklasse fly. Og det var jo godt!

Desværre kan man ikke i den forbindelse lade være med at tænke på, hvad dette kan komme til at betyde for et klub-ejet fly. Vi er vist ikke kendte for altid at holde vore flys overflader i tip-top form (rengøring), og det ses jo tydeligt af måleresultaterne, at straffen for en snavset vinge med tilstoppede huller er hård og kontant. Det er i hvert fald noget, kommende DG 300-piloter bør skrive sig i ørevoksen!

Iøvrigt har Johnson usædvanlig (for ham) mange pæne ord at sige om DG 300. Han kalder kvalitet og finish "excellent in all regards", hvilket man vel kun kan være enig i, når man har kigget Kaners DG 101 efter i sømmene. Kontrol af de opgivne vingetykkelser viser meget små afvigelser (0,08 til 0,12 mm), og fartmålerstyret er nærmest perfekt. Cockpitindretningen kalder Johnson atter excellent, - specielt styrepinden, der er af parallelogram typen.

Et plus er det også, at alle styreforbindelser samles automatisk, - det skulle sikre mod ubehagelige og farlige oplevelser. Flyets egenskaber ved lave hastigheder er som alle moderne glasflys, og der er ingen tendens til at tabe en vinge ved stall. Luftbremserne finder Johnson gode og kraftige. Derimod er han ikke helt glad for den enlige kobling, der sidder langt tilbage og tæt på tyngdepunktet. En let pilot kan tænkes at komme i vanskeligheder i flysløb, især hvis man glemmer at trimme flyet helt næsetungt, som håndbogen anbefaler. (Vi kender problemet fra vor LS 1.) Man bør i den forbindelse lægge mærke til, at minimumvægten i cockpittet er 80 kg, hvilket betyder, at en del af vore medlemmer skal flyve med ekstra ballast, også selvom de har faldskærm med. Johnson efterlyser i denne forbindelse en næsekrog til flysløb, men den er der altså ikke.

Der var under testflyvningerne kun ringe mulighed for at prøve flyets egenskaber i termikken, men Johnson beskriver dem som gode, omend ikke fremragende, i svag termik. Direkte oversat lyden hans afsluttende konklusion:

"DG 300 ser ud til at være et fremragende, moderne svævefly med høj ydeevne og muligheder for at vinde top-konkurrencer i standardklassen. Dets strålende egenskaber, håndværksmæssige kvalitet og en attraktiv pris vil uden tvivl give flyet en stor plads på både det amerikanske og verdensmarkedet."

Det var måske ikke så dumt endda, da vi besluttede os for sån en tingest?

(Soaring)

**Olieprodukter**

**Varme anlæg  
til olie og gas**

**Service på  
olie- og gasfyr**

**Års  
62 19 88**



**BP energi**

#### 1. Medlemsstatus

Vi har haft et par stykker, der har meldt sig passive. Vi besluttede derfor at tage Flemming Dyhrman ind som halvaktiv pr. 1.10.1985. Herudover vil vi ikke tage yderligere medlemmer ind før sæsonstart 1986.

#### 2. Økonomi

Klubhuset er kommet til at koste noget mere end budgetteret, idet vi i mange tilfælde har valgt dyrere - og bedre - løsninger.

Vi skal derfor bestræbe os på hurtigst muligt at få klubhuset færdigt, så vi kan få udbetalt pengene fra tipsmidlerne og få taget lån hjem fra Kreditforeningen.

#### 3. Klubhusbyggeri

Der er fortsat godt skred i klubhusbyggeriet, og man enedes om i bestyrelsen, at der skulle være gode muligheder for at få byggeriet helt færdigt til week-enden den 9. november. Planen er så at holde en kombineret indvielses-, pokal- og væddemålsfest.

Skal denne dato holdes, er det dog stadig vigtigt, at så mange som muligt kommer og giver en hånd med. I den forbindelse - har du ferie i efterårsferien, og har du ikke noget at give dig til, så sæt dig i forbindelse med Poul Erik Thomsen. Han vil i så fald gerne tilbringe en del af sin ferie på EK-VH.

#### 4. Vintereftersyn

Vi vil i år forsøge en ny metode i forbindelse med vintereftersyn. De enkelte fly er blevet/vil blive uddelt til enkeltpersoner, der så har ansvaret for at skaffe folk til vinterklargøringen. Vi vil i næste nummer af bladet bringe en liste over, hvem der tager sig af hvilke fly, og har du på det tidspunkt ingen aftale med en af holdlederne, kan du kontakte lederen for det fly, du gerne vil være med til at vedligeholde.

Per Madsen vil være koordinator m.h.t., hvor og hvornår flyene kan komme på værksted.

PIK-20'en er allerede i week-enden den 28.-29. september taget med til Ålborg.

#### 5. Medlemsmøder

Vi vil afholde vinterens første medlemsmøde i forbindelse med årets julefrokost. Datoen for dette/denne vil følge i et senere nummer. Ved dette medlemsmøde vil vi forsøge at finde medlemmer til at arrangere nogle spændende medlemsmøder i januar og februar.

#### 6. Klubhusindvielse

Som omtalt tidligere sætter vi på indvielse den 9. november.

Ved den lejlighed vil vi invitere repræsentanter for Års og Aalborg Kommuner.

#### 7. Faldskærmsklubben

Vi fører for tiden forhandlinger med Faldskærmsklubben og Års Kommune m.h.t. placering af faldskærmspringernes springgrav.

#### 8. Campingvogne

Vi vil i år have samme antal campingvogne i hangaren som sidste år. Da vi i år ikke skal have Evans fly, vil vi få lidt bedre plads i år til "manøvrering" af vore fly.

#### 9. Eventuelt

- Landingskonkurrencen afholdes 26.10.1985
- Klubbens aftale vedr. SH-1'en ophører pr. 31.3.1986
- P. Madsen arbejder videre med udarbejdning og fremstilling af ny startvogn
- Der er kommet nye regler vedr. spil. Spilgruppen sørger for opfyldelse af disse inden næste sæson.

10. Næste møde lørdag den 26. oktober 1985.

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

# BYGGEREN

Vort ny- og ombyggeri nærmer sig efterhånden afslutningen. Det vil også de, der ikke har været så meget på flyvepladsen i den sidste tid kunne glæde sig til! Der har de seneste måneder været ydet en stor og stabil arbejdsindsats af mange, - sikkert de samme, som vil gå igen til vinterens vedligeholdelsesarbejde på fly m.m.

Hvor om alting er, så håber vi nu på at kunne holde en officiel indvielse i begyndelsen af november, - herom nærmere i næste klubblad.

Vi bringer her en serie billeder fra den sidste måneds byggearbejde: Opbrydning af gamle gulve og vægge, nybygning af samme, afpudsning i den ny fløj osv. Hvis DU ikke er med på eet af billederne, skyldes det måske, at du har arbejdet så hurtigt, at du ikke kom med på 1/125. Eller måske at du slet ikke har arbejdet med?



Det gamle, gyngende gulv brydes op.

Musene havde åbenbart haft det strålende under de gamle gulve!

Midlertidig hygge i det ny køkken. Mellem byggematerialer og masser af støv!



Nyt, dyrt bøgerparket lægges af til dels professionelle tømmere....

- og ny skillevægge sættes op....



- inden der kan holdes fælles fyraften.



Hvorefter tapetserer-holdet kunne gå i gang.



Ny adresse:

Niels Seistrup  
Cypresvej 10  
9230 Svenstrup.

## ÅLESTRUP

Der er altid nogen, der formår at få det bedste ud af situationen. Som nu f.eks. Flemming R. Kristensen, der på en dag uden termik alligevel formåede at flyve stræk i en K 8'er. Helt til Alestrup (næsten) nåede den ukuelige pilot, og han fandt her en udmærket landingsplads til sine tilsyneladende uendelige udelandingsforsøg. Efter sigende bliver landmænd meller EK-VH og



Alestrup snart fornærmede, hvis de ikke får besøg af vor flyvende helt. Nå, gå-på-mod er nu ikke det ringeste, og vi er da nogen, der stadig tror på, at Flemming en gang vil nå det så attråede mål, Randers Flyveplads. Frisk mod !



## Gamle Ole

Lørdag den 5/10 fik vi om eftermiddagen besøg på EK-VH af to nydelige unge mennesker der sagde, de kom fra Skive. De landede deres tosædede svæveplan på vores græs og mødte snart op i klubhuset, hvor de senere blev set i selskab med en del pilsnere.

I løbet af eftermiddagen blev de imidlertid afhentet af en ikke uanseelig transportvogn og en venlig mand i en ældre Rekord. Glade og fro drog de således hjemad, idet de i forbigående nævnte noget om een eller anden pokal. Gamle Ole, hed den vist.



Nævnte pokal er der dog ingen på EK-VH, der vil kendes ved, og selv efter en større eftersøgning var den ikke at finde i klubhus eller hangar. Vi må derfor formode, at pokalen stadig befinder sig i Skive, hvor den åbenbart også hører hjemme.

Eneste mærkelige i historien er herefter, at nogen påstod at have set en underlig, lille pakke, der øjensynlig var fastgjort med stærk tape ved den ene hjulskærm på Skive-folkenes transportvogn. Gad vide, hvad der var i den?



Telefon 08-271231

**Lars Krull**  
Pallisdam 12  
DK - 9430 Vadum

## 178 sekunder

af M. Wulff

Hvis du nogen sinde skulle føle trang til at starte ud i marginalt vejr og ingen instrumenttræning har, så læs denne artikel, før du starter. Hvis du beslutter at tage afsted alligevel og mister visuel kontakt, begynd da at tælle ned fra 178 sekunder.

Hvor lang tid kan en pilot, der ikke har instrumenttræning, forvente at leve, efter at han er fløjet ind i dårligt vejr og har mistet den visuelle kontakt? Nogle forskere på Illinois Universitetet har fundet svaret på dette spørgsmål. Tyve "studenter-forsøgskaniner" fløj ind i simuleret instrument-vejr, og alle fløj ind i "kirkegårdsspiraler" eller "rutchebaner". Resultaterne adskilte sig kun i eet aspekt: Tiden, der gik, indtil kontrollen var mistet.

Intervallerne gik fra 480 til 20 sekunder. Gennemsnittet var 178 sekunder - tre minutter på nær 2 sekunder.

Her er den famøse drejebog .....

Himlen er overskyet og sigtbarheden ringe. Der er rapporteret 8 km sigtbarhed, men det ligner mere 3 km, og du kan ikke bedømme højden af skydækket. Din højdemåler siger, at du er i 1500 fod, men dit kort fortæller dig, at der er et lokalt terræn så højt som 1200 fod. Der kan endda være et tårn i nærheden, fordi du ikke er sikker på, hvor meget du er ude af kurs. Men du har fløjet ind i værre vejr end dette, så du kører på.

Du finder dig selv ubevidst trækkende (lempende) en lille smule tilbage i styregrejerne for at være fri af de ikke helt uvigtige tårne. Uden advarsel er du i suppen. Du stirrer så hårdt ind i den mælkehvide tåge, at det gør ondt i øjnene. Du bekæmper følelsen i maven. Du vil synke, men finder din mund tør. Nu går det op for dig, at du skulle have ventet på bedre vejr. Aftalen var vigtig - men ikke så vigtig. Et eller andet sted er der en stemme, der siger "det er sket - det hele er slut!"

Du har nu 178 sekunder at leve i. Dit fly føles på ret køl, men dit kompas drejer langsomt. Du giver en smule siderør og tilføjer et lille tryk på styregrejerne for at stoppe drejet, men det føles unaturligt, så du returnerer styregrejerne til deres oprindelige position. Det føles bedre, men dit kompas drejer nu en smule hurtigere, og din airspeed stiger langsomt. Du scanner dit instrumentpanel for hjælp, men det, du ser, virker ubekendt. Du er helt sikker på, at det kun er en drøm. Du vil være ude om få minutter - (men så megen tid har du ikke tilbage ...).

Du har nu 100 sekunder at leve i. Du stirrer på din højdemåler og er chokeret over at se den give negativt udslag. Du er allerede nede i 1200 fod. Instinktivt



hiver du tilbage i styregrejerne, men højdemåleren giver stadig negativt udslag. Motorens omdrejninger er i det røde felt - og airspeeden næsten også.

Du har 45 sekunder at leve i. Nu sveder og ryster du. Der må være noget galt med styregrejerne - det, at du trækker tilbage, får kun airspeedindikatoren til yderligere at gå ind i det røde felt. Du kan høre vinden flå i maskinen....

Du har 10 sekunder at leve i! Pludselig ser du jorden - træerne farer op mod dig. Du kan se horisonten, hvis du drejer hovedet tilstrækkeligt meget, men det er en helt usædvanlig vinkel - du er næsten på hovedet.

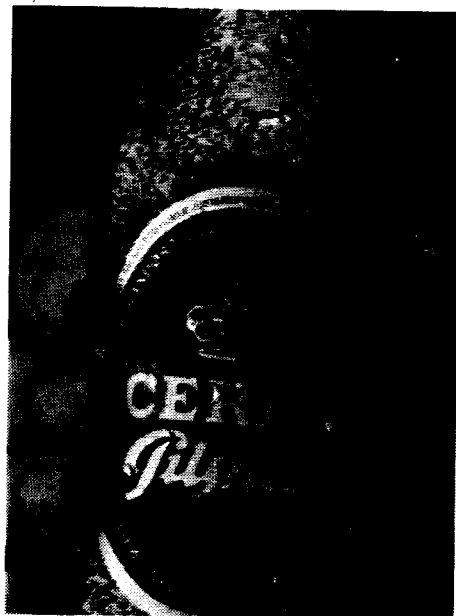
Du åbner munden for at skribe, men ....

..... du har ikke flere sekunder tilbage.

- o -

Foranstående er klippet fra TENNIK-TIDENDE marts 1985

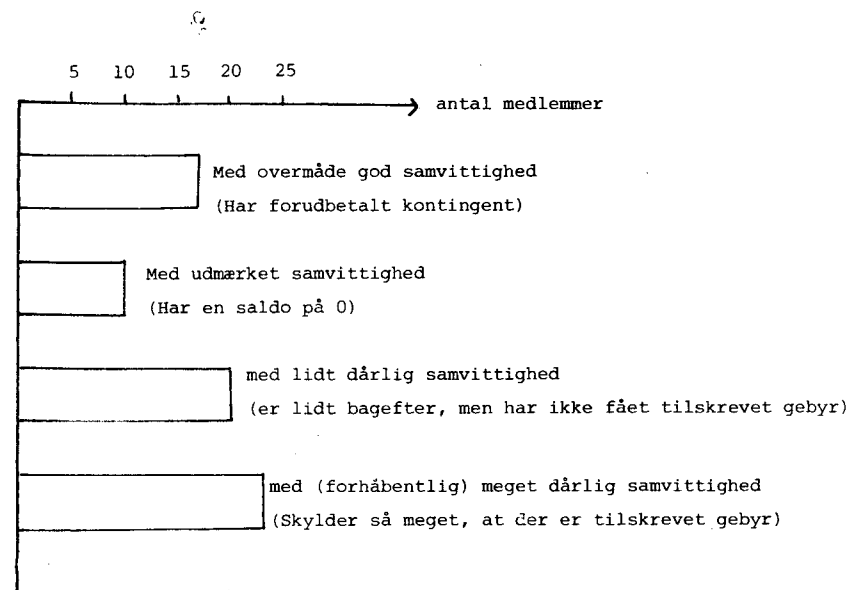
Skyflyvning er en alvorlig sag - mange svævepiloter har prøvet at flyve ind i "suppen" - også bare for en kort bemærkning - og er kommet ud igen i mere eller mindre unormale flyvestillinger.



**Brygget perlende frisk.**

KRISTIAN - CERES - ARS

## HVOR BEFINDER DU DIG I STATISTIKKEN?



Er du i tvivl om, hvor i statistikken, du befinder dig, kan du kigge på næste side, hvor der er et kontoudtog pr. 30. september 1985. Kontingentet for oktober er altså ikke taget med i opgørelsen! Husk også, at eventuelt gebyr skal lægges til den gæld, der er angivet.

Rent bortset fra, at klubben naturligvis helst ikke ser de store restancer, der for øjeblikket er tale om, er der netop nu en ekstra grund til ikke at skylde klubben penge. Som omtalt andetsteds i bladet er omkostningerne i forbindelse med klubhusbyggeriet blevet noget større end først budgetteret, hvorfor store restancer nu kan betyde, at vi kommer til at låne dyre penge i banken, indtil vi får lån og tilskud hjem. Altså: afsted til posthuset, hvis du befinder dig i een af de nederste søjler!

Gitte

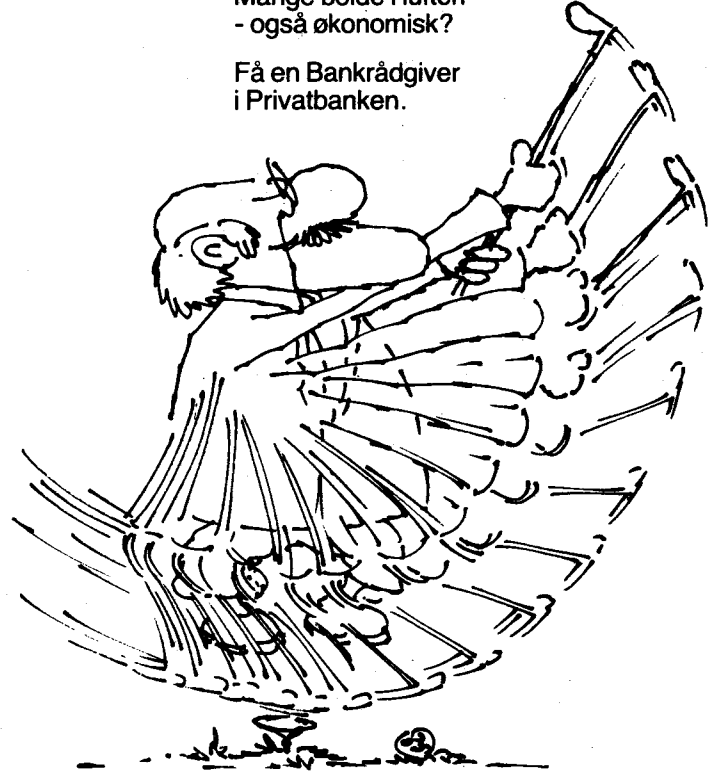
Pr. 30.09.85

NAV	Til gode	Gæld	+ Gebyr
Anders M. Andersen	380	30	
Gitte Hagler Andersen		120	
Jens M. Andersen			
Preben H. Byrtalsen	7,50	2.190	200
Ib von Clauson-Kaas		250	
Birgit Alis Eriksen		0	
Per H. Eriksen			
Kaj Fogh	15	717	60
Rene Fogh		380	20
Erik Frikke			
Gert Frikke	2,50	400	20
Flemming T. Gammeholm		40	
Harald Groes			
Anita Hakler	2,70	750	60
Anders Hansen		350	20
Dan Hansen		330	20
Ivan S. Hansen		0	
Poul Jerup Harboe			
Tage Havsager		0	
Poul Hedemand		426,23	30
Tommy Høeds			
Kjeld Chr. Hjorth	200	1.080	90
Finn Hougaard		70	
Bent Jensen		0	
Brian Holm Jensen		280	10
Harry Jensen		1.900	170
Henrik Bo Jensen		220	
Kim Jensen		250	
Finn Jonassen		0	
Chr. Kjeldsen	767,53		
Flemming Kristensen	150		
Linneman R. Kristensen		0	
Poul R. Kristensen		20	
Lars Krull			
Birgitte Larsen	155		
Frank Larsen		625	P 50

NAV	Til gode	Gæld	+ Gebyr
Eunner Laurson	200	505	70
Ole Laurson		340	20
Tommy Laurson		920	80
Jørgen B. Laurson		60	
Poul Erik Laurson		0	
Per Madsen		165	
Flemming H. Mikkelsen			
Ib Friis Mikkelsen	1.400	1.060	90
Jørgen Lund Mogenssen		280	10
Borge Nielsen		740	60
Henrik Chr. Nielsen			
Sonny Nielsen	220	790	60
Kenneth Nytorfte		62	
Finn Odderskov			
Agnete Olesen	170	90	
Bent Olesen		250	
Julius Olesen		375	20
Kaj Olesen		245	
Poul Olesen		L	
Stener M. Pedersen		425	30
Hans Bo Poulsen		1.000	P 80
Jon Rytter		220	
Niels Seistrup		250	
Kristen Sjørslev			
Begitild Kaj Skarits	265		
Evald H. Sørensen		440	30
Jens Ole Sørensen	370		
Gudrun Teilmann		30	
Finn H. Thomsen		250	
Bent Erik Thomsen		0	
Poul Erik Thomsen		0	
Bent Thybo		130	
Carsten Ullerup		0	
Gitte Vasegaard	40		
Flemming Vasegaard	11	140	
Finn Østergaard			
I alt	4.590,53	18.735,23	

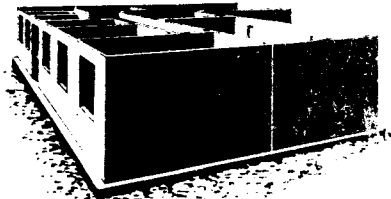
Mange bolde i luften  
- også økonomisk?

Få en Bankrådgiver  
i Privatbanken.



PRIVATbanken

## Gandrup Elementfabrik



### Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

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

Skiøvej 7  
9362 Gandrup  
Telefon 08-25 90 66

**GANDRUP ELEMENTFABRIK** a/s

### ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

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

Kasserer: Gitte Vasegaard, Drejøvænget 56, True,  
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Sekretær: Bent Erik Thomsen, Aggersundvej 103, 9600 Ars  
tlf. 08-66 77 91

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