

SVÄVENYT



Nr. 3
April 1987
26. årgang

Generalforsamling lørdag den 7. marts 1987

35 stemmeberettigede medlemmer var mødt til generalforsamlingen, hvilket nok må siges at være pænt i forhold til et samlet medlems-tal på 60.

1. Valg af dirigent

Bestyrelsen foreslog Hans Bo Poulsen, der blev valgt med akklamation.

Bo erklærede herefter generalforsamlingen for lovligt indvarslet og gav ordet til Gert Frikke.

2. Formandens beretning

Gert Frikke afgav beretning om det år, der er gået. Beretninger kan læses i uddrag andetsteds i dette nummer af Svævenyt.

3. Aflæggelse af regnskab

Gitte Vasegaard fremlagde regnskab for året 1986. Det kunne specielt konstateres, at overskuddet var blevet lidt mindre end beregnet, og at vi havde investeret mere end budgetteret, hvilket betød, at vi pr. 31.12.87 stadig skyldte Privatbanken 70.000. Ifølge vort budget skulle lånet have været betalt ned omkring årsskiftet.

En glædelig ting ved regnskabet var, at KZ-7'ere's reelle underskud er det mindste nogensinde.

For 1987 er der budgetteret med et mindre overskud end sædvanligt, men bestyrelsen håber, at dette overskud kan forøges gennem en aktiv indsats for at få flere nye medlemmer med deraf forøgede kontingentindtægter.

4. Kontingenter og gebyrer

Bestyrelsens forslag til kontingenter og gebyrer for perioden 1.4.87 - 31.3.88 blev godkendt. Oversigt over disse findes andetsteds i Svævenyt.

5. Indkomne forslag

Hans M. Andersen havde indsendt forslag til generalforsamlingen, der gik ud på, at der skulle tages en principbeslutning om, at næste fly i klubben skulle være et tosædet motorsvævefly. Bestyrelsen argumenterede imod at tage en sådan beslutning på nuværende tidspunkt, da næste flyinvestering ligger et stykke ud i fremtiden. En afstemning om forslaget gav et overvældende flertal imod dette.

Et forslag blev fremlagt fra bestyrelsen vedrørende hytteaftalen.

Desværre blev forslaget færdigbehandlet så sent i bestyrelsen, at det ikke på forhånd kunne udsendes til medlemmerne, og dels på grundlag heraf, dels på grund af stor uenighed i forsamlingen omkring et enkelt punkt i forslaget blev dette nedstemt. Bestyrelsen vil derfor udarbejde nyt forslag til udsendelse i god tid før den næste generalforsamling.

6. Valg til bestyrelsen

etc.

Udover de ordinære valg blev der ekstraordinært valgt nye medlemmer ind på posterne 1. bestyrelsesmedlem og 1. suppleant.

Bestyrelsen ser herefter således ud:

Formand	Gert Frikke (ikke på valg)
Kasserer	Anders Hansen (nyvalg)
1. bestyrelsesmedlem	Poul Olesen (nyvalg)
2. bestyrelsesmedlem	Johhny Nielsen (nyvalg)
3. bestyrelsesmedlem	Per Madsen (ikke på valg)
4. bestyrelsesmedlem	P. E. Thomsen (genvalg)
5. bestyrelsesmedlem	B. A. Eriksen (ikke på valg)
1. suppleant	Finn Odderskov (nyvalg)
2. suppleant	Per Jørgensen (nyvalg)
1. revisor	Finn W. Thomsen (ikke på valg)
2. revisor	Gitte Vasegaard (nyvalg)

Eventuelt

Det blev nævnt, at det kan være vanskeligt for busfolket at nå frem til briefing kl. 9.00.

Der er flere muligheder: Faldskærmsspringerne har en bus, der kører fra Nørresundby Torv, og her kan man komme med for 15 kr. - kontakt dem.

Endvidere opfordres bilende medlemmer i Aalborg til at køre omkring Handelsbanken kl. 8.00 og samle dem op, der evt. står der og venter.

Bestyrelsen opfordres til at gøre en stor indsats for at holde kontingentressourcerne så små som muligt. En eventuel overgang til PBC vil måske mindske problemet.

Vi vil gerne have flere nye medlemmer, og alle vore nuværende medlemmer opfordres til at lave lidt privat PR-arbejde. Det kan være at besøge venner og bekendte, til bare vise dem oplysningerne om klubben og de skønne indsamlede billeder af klubben og medlemmerne. Det kan også være at skrive indsamlede breve til venner og bekendte om klubben og de skønne indsamlede billeder.

Det er også muligt at spare 1 måneders kontingent ved indtælling af indtættelse til 1 måneders kontingent.

Til slut takkede Gert Frikke forsamlingen for god ro og orden, samt overrakte Gitte Vasegaard en lille afskedsgave i anledning af fratrædelsen som kasserer i klubben. (Tak! - den blev jeg meget glad for).

Sædvanen tro gik en flok køkkenskrivere herefter i gang med at smøre et bordfuld dejlige snitter.

Ref. Gitte



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Formandens beretning.

Gert Frikke kunne i sin beretning se tilbage på et år, der i store træk havde artet sig vel for Ålborg Svæveflyveklub. Først og fremmest havde klubben (som sædvanlig) bevaret sin gode ånd og kammeratskabsfølelse. Dernæst havde de driftsmæssige resultater stort set levet op til de budgetmæssige forventninger.

Desværre måtte vi konstatere en mindre tilbagegang i antallet af medlemmer. Dette giver sig økonomisk især tilkende på indtægtssiden, og denne nedgang modsvares ikke af en tilsvarende på udgiftssiden. Medlemstallet er reduceret fra 72 aktive til 63 aktive, og da vort mål er at ligge på ca. 70 aktive medlemmer, skal vi altså have fundet ny i det kommende år. Det betyder sikkert, at vi ved sæsonens start skal tilstræbe at have omkring 75 aktive medlemmer, idet vi jo ved, at nogle falder fra i løbet af ret kort tid.

Det er derfor også vigtigt, at alle "gamle" medlemmer gør sig klart, at også deres indsats og imødekommenhed overfor ny medlemmer er vigtig.



Flyveaktiviteten i 1986 var god. Vort ny flt, DG 300, fløj en masse, - faktisk næstmest af alle fly, og mange piloter blev omskolet til det. 163 timer, 14 stræk på ialt små 1400 km blev det til. Det bliver sikkert endnu bedre i den kommende sæson!

Mest flyvende har som sidste år været vores AS-K 21 med 166 timer, 482 spilstarte og 96 flysløb. Altså stadig et fly, som medlemmerne er virkelig glade for. Det ser således ud til, at vore sidste to store investeringer i fly har været rigtige.

Arbejdshesten Ka-7 har som sædvanlig fløjet flest starter med 660 stk. og 145 timer. I alt fløj vi i 1986 2317 starter og 1080 timer, 65 stræk med ialt 4785 km og endelig 185 flyslæb. Sidste tal er absolut rekord, hvilket nok understreger, at sidste års beslutning angående prisen på flyslæb var rigtig. Underskuddet på KZ-7'eres regnskab er nemlig ikke blevet større efter de mange slæb. Tværtimod, selvom antallet af slæb næsten fordobledes.

Vor deltagelse i konkurrencer i -86 gav Hans M. Andersen en 1. plads ved NOM i DG 300, Sorteperpokalen sendte vi til Skive, vi vandt den eensædede 100 km trekant-pokal fra Aviator.

På konkurrencefronten vil vi fortsat stå som fortæller for de små konkurrencer klubberne imellem. De er en god lejlighed til at få ny folk ud på stræk, og de gavner samarbejdet klubberne imellem.

Desuden havde vi atter et succesrigt hold på Arnborg til afviklingen af Danmarksmesterskaberne. Sejstrup og Co. fik atter megen ros for deres afvikling af det store arrangement.

På fysik-området fik vi atter i 1986 nogle påtaler i forbindelse med problemerne med afvikling af både faldskærmsklubbens og vore aktiviteter. Vore to klubber har nu intensiveret samarbejdet på dette område, så vi fortsat kan dække begge klubbers behov på bedste måde.

Konkret vil springgraven nu blive flyttet nogle hundre meter mod syd, således at trafikken langs hovedbanen vil blive kraftigt mindsket.

På vor egen side fik vi desværre et større havari, idet vores Ka-6 knækkede den ene vinge ved en landing efter en flyveopvisning. Uheldet var hændeligt, men ærgerligt.

På materiel siden er vi nået langt. Blandt andet har vore to K-8'ere fået ny hud i Ceconite. De har fået en hovedoverhaling af træ- og stålkonstruktionen, ny rumpe-formede sæder, radio, indbygget antenne, een ny hood m.m.m. Alt i alt en meget stor omgang, som medarbejderne hæster stor ære af.

Den knækkede vinge på Ka 6 er ligeledes ved at være lappet sammen. I sandhed en mesterværk i snilde i træbygningskunst.

Spillet har som sædvanlig undergået forbedringer og reparation, og vi skal også snart have nye wirer.

På klubhuset er de sidste småting ved at være i orden, og vi har i den forløbne sæson rigtig kunnet nyde de bedre og større omgivelser.

Vi har fået tilladelse til opførelse af endnu 6 hytter, hvoraf een allerede er bygget. To mere i den lille udgave ventes færdige i løbet af sommeren.

Plantning af flere træer/buske for at forbedre campingmulighederne forudses.

Økonomien må forstærket siges at have det godt, selvom overskuddet ikke blev helt så stort som planlagt i 1986. Vi har haft en tilbagegang i medlemstallet, og vore investeringer blev også større end forventet.

Medlemmerne har som vanligt ydet en stor indsats i arbejdet, både hvad angår det flyvemæssige, vore faciliteter og det sociale. Måske er vi stadig ikke dygtige nok til at fordele opgaverne. Vi må forsøge at gøre det bedre.

Klubbens fremtid skal nok især ses i lyset af, at det med vore nuværende aktiviteter er nødvendigt, at vi kan opretholde et medlemstal på ca. 70. Måske endda lidt mere. Vore kontingenter m.m. skal holde trit med den almindelige prisudvikling.

Vores investeringsplan, som tidligere har været forelagt i klubbladet vil vi fortsat følge op, således at den er realistisk i sammenhæng med udbud af fly,



En populær og afholdt kassøse modtog formandens, klubbens og generalforsamlingens hyldest efter 8 arbejdsomme år på posten.

antal medlemmer og økonomien.

Måske skal vi snart udskifte LS 1 og Astir med nyere fly, men i hvert fald skal vi fortsat stræbe efter at være "selvfinansierende", således at dyr låntagning undgås.

Vi skal fortsat prioritere det sociale samvær i klubben højt, da det er en vigtig forudsætning for, at vi overhovedet kan fortsætte vores fælles arbejde og fornøjelse.

Overnatningsmuligheder (camping, hytter, noget for de unge) skal stå højt på listen over arbejdsopgaver, ligesom flyvesikkerheden fortsat skal tilgodeses mest muligt.

En tak rettedes til alle for udført arbejde, stort som småt, i 1986.

KONTINGENTER OG GEBYRER

Følgende kontingenter og gebyrer er vedtaget på den ordinære generalforsamling den 7. marts 1987 og gælder fra 1.4.1987 til 31.3.1988

AKTIVE MEDLEMMER

Senior, pr. måned	kr. 280,00
Junior (under 18 år) pr. måned	kr. 175,00
Ingen flyveafgift	

HALVAKTIVE MEDLEMMER

Pr. måned	kr. 80,00
Spilstart (inkl. 10 min. flyvning)	kr. 30,00
FLyveafgift pr. minut	kr. 3,50
Spilstart, fremmede - enkeltstarter i forb. m. konkurrencer etc.	kr. 0,00 fastsættes af bestyr.

PASSIVE MEDLEMMER

Pr. år	kr. 280,00
--------	------------

OMSKOLINGER M.V.

Omskoling K 8/Solo	kr. 100,00
Omskoling K 6	kr. 200,00
Omskoling glasfly (inkl. ASK-21)	kr. 350,00
Passagertilladelse	kr. 350,00
Indmeldelsesgebyr	kr. 850,00
Selvrisiko ved havari, maks.	kr. 1000,00
Hangarleje, svævefly - pr. år	kr. 950,00
Hangarleje, motorfly - andre	kr. 3000,00

KZ-7

Slæb til 1.500', medlemmer, ensædet	kr. 40,00
- tosædet	kr. 50,00
Slæb til 3.000', medlemmer, ensædet	kr. 100,00
- tosædet	kr. 130,00
Slæb til 1.500', andre	kr. 70,00
Færgeflyvning, klubmedlemmer pr. t	kr. 420,00
Færgeflyvning andre, pr. t	kr. 480,00
Slæb over 3.000': betales efter minutpris	

GEBYR VED KONTINGENTRESTANCER (fastsat af bestyrelsen)

Ved restance over 1 måneds kontingent: kr. 10 for hver kr. 100 i restance.

Opgøres kvartalsvis pr. 31.3., 30.6., 30.9. og 31.12.

Ny PR-medarbejder i klubben

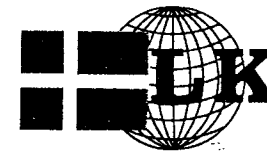
Da jeg nu ikke længere kan undskylde mig med det store arbejds-pres som kasserer, må jeg finde på noget andet. Jeg har derfor tilbudt bestyrelsen min arbejdskraft som PR-medarbejder i klubben.

Jeg havde tænkt mig at arbejde på 2 fronter. Dels vil jeg forsøge i størst muligt omfang at få vore aktiviteter omtalt i diverse aviser, dels vil jeg forsøge at forøge tilgangen af nye medlemmer ved diverse hvervekampagner.

I sidstnævnte forbindelse har jeg talt med et par medlemmer om, at de kunne sætte en plakat med lidt information om klubben op på deres skole, med henvisning til at søge yderligere oplysning hos dem selv. Jeg tror, idéen er god, og vil gerne høre, om der er andre, der arbejder på større arbejdspladser/skoler, hvor noget lignende kunne laves.

I øvrigt modtages alle idéer vedr. PR gerne.

Gitte



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

TIL SALG: OY-DXM

STANDARD AUSTRIA SH-1

kort sagt en standardklasse-SHK
bygget af Schempp-Hirth i 1965
max. glidetid 1:35 ved 90 km/t
min. synk 65cm/s ved 75 km/t, synk ved 150 km/t 2,03 m/s
max. hastighed 250 km/t
min. vægt 256 kg, max. vægt 350 kg
max. vingebelastning 25,9 kg /m²
optrækkeligt, affjedret hjul
instrumenter:

5 m/s PZL variometer m. McCreadyring

3/9 m/s Høeg el-variometer

fartmåler m. farvemarkering

højdemåler 1000'

- " - 3 km

kompas

drejnings- og krængningsviser

forberedt for radio

slutglidstabel

hood- og vingevertræk, bukke til vinger og krop

har fløjet 1143 starter, 1188 timer, 12.352 km

har gyldigt luftdygtighedsbevis og er i pæn stand

sælges for højeste acceptable bud

kan ses på Vesthimmerlands Flyveplads

ejere: Per H. Eriksen, Grønnegade 25, 9362 Gandrup tlf. 08-259688

Flemming Mikkelsen, Vejlen 68, 9430 Vadum 08-272116

Flemming Vasegaard, Hjelmensgade 13², 8000 Århus C 06-198232



Følgende beretning ha- vi lånt fra "Sideroret",
der har oversat den fra 'aerokurier'.

ALDRIG MERE

Piloter der driver motor og svæveflyvning, men også svæveflyvere der udføre rejseflyvning med motorsvæver ved, hvor vigtigt det er med en grundig meteorologisk forberedelse for disse to former for flyvning.

Hvis vejret bliver godt så tænker svæveflyveren, "hvor godt bliver det". Rejseflyveren derimod, "hvor slemt kan det udvikle sig". Fremrykkende varm og koldfronter har ofte jorderet svæveflyvepiloter, før de overhovedet har tænkt på en eventuel vejrrisiko. Anderledes ser det ud for den der flyver med motorsvævefly eller selvstartende svævefly. Her kan en uforberedt flyvning hurtigt føre til en gyser af rang. De meteorologiske forberedelser må ikke negligeres. Ligeledes skal man følge med vejrudviklingen og eventuelt ændre disposition.

Det oplevede Fritz Möhlenbrock sidste sommer, hvor han i en FIK 20E foretog en rejseflyvning fra svæveflyvepladsen Grose Höhe ved Bremen til Nordsøen Juist. Hvor hurtigt vejret kan slå om, og hvor nødvendigt det er hurtigt at reagere herpå, beretter han selv om.

Vejrudsigten for den 14. august lød på blå himmel, høj temperatur og næppe termik. Til aften ventede man at et tordenvejr ville trænge frem fra vest. Det er ikke vejr til svæveflyvning tænkte jeg, men der er gode muligheder for en flyvetur til Nordsøen Juist.

12.21 VTC er jeg airborne. Luften er varm og tynd. I stedet for den sædvanlige stighastighed på 3m/s, viser variometer-nålen i øjeblikket nøjagtig 2m/s. Jeg går på kurs 310° og stiger op gennem disen. Selv i 2000 meters højde er det stadigvæk dejligt varmt, 17° udenfor. Godt 25 min. efter start, befinder jeg mig i 3000 m's højde i nærheden af havet. I denne højde forhindre restriktionsområde ED-R9 yderligere stigning. Nu følger den forlængst indarbejdede procedure for motor ind: Gas fra, afkøling af motor, tænding fra, propel i position, motor ind. I cockpilotet breder roen sig. 80 km gliding ligger foran mig.

Kl. 13.31 lander jeg bane 26 på Juist. 1½ time senere ligger jeg i det varme sand efter et forfriskende bad i havet,

da jeg pludselig får øje på fremtonende skyer i vest. Få min senere dækker de helt for solen. Disse første tordenvejrshbedere gør mig urolig. Jeg kikker skeptisk op på himlen, mens jeg er på vej tilbage til flyvepladsen. Mon den hurtige udbredelse af skydækket gør det muligt at flyve hjem, spørger jeg mig selv bekymret. Men hvor skulle jeg overnatte? Logi mulighederne på øen er på denne årstid booket fuld ud. På den anden side har jeg kun shorts og en kortærmet skjorte på, altså ikke nok til at jeg kan overnatte i flyveren.

Fra flyvepladsen telefonere jeg først til vejrtjenesten i Bremen. Meteorologen anser det for muligt, at gennemføre hjemflyvningen. Fronten ligger i øjeblikket på en linie Emden - Lingen, og jeg må evt. gå lidt mod øst, for at komme uden om. For Bremen regner man først med tordenaktivitet om tre timer. Med en sådan omvej, vil min flyvetid hjem kun være 1½ time. Min beslutning var derfor: Jeg starter.

I flyveren gennemgår jeg uden hast den vante procedure. Rotaxmotoren er ikke rigtig arbejdsvillig, den går ujævnt, og vil ikke rigtig tage gassen. Med tilpas brug af choker og gas, får jeg den dog til at køre. Jeg slår radioen til, og løsner bremsen: "Juist-Info, D-CA kører til start 08". Det er stadigvæk meget varmt, og med åben hood ruller jeg ud til banen. Hooden lukkes, take off check. "Juist-Info, D-CA klar til start bane 08". "D-CA, du må starte, vinden er 30 grader, 10 kts". Jeg giver fuld gas, og straks forsluger Rotaxmotoren sig. Hurtigt gashåndtaget tilbage, og et nyt forsigtigt forsøg. Denne gang går det, og motoren løber sikkert med 6300 rpm. Jeg letter og stiger med 100 km/t mod øst. Foran mig er der blå himmel og alle instrumenter er i "grønt område".

"Juist-Info, anmoder om mit starttidspunkt". "D-CA, du var i luften på timen, god hjemrejse". "Mange tak - farvel".

I 300 m's højde ligger jeg flyet ind i et højredrej, og min udsigt til en sikker hjemflyvning bliver ringere, des mere jeg kommer rundt. Himlen er foran og til højre for mig nøjagtig så mørk som vadehavet under mig. Farveskalaen går fra beskidt grå, over dybt mørkeblå til sort. Horisonten forsvinder i dis, man kan ikke se fremad. Det ser uhyggeligt og bedrøve-

ligt ud. Var det bedre, at jeg var blevet på jorden?

Jeg ligger på kurs 130°, den korteste vej over vadehavet til kysten. Min Rotax løber med 6100 rpm, trods det stiger det stadigvæk kun med 2 m/s. Da jeg når kysten, drejer jeg i 800 m ind på en østkurs og stiger: 1000-1300-1600 m viser højdemåleren. Mod øst er der endnu lidt blå himmel at se, men det bliver mindre. I 2000 m begynder mit fly at vibrere, farten stiger uden videre til 120 km/t. Regn. Flyet reagere før man kan se det. Sekunder senere pisker dråberne ind i mod hooden. I regn flyver PIken ikke ret godt. Altså: Gas fra, tænding fra, ind med motoren, flaps på 8° og med 200 km/t væk fra skidtet. Hurtigt er jeg igennem regnområdet. Jeg trækker farten ned på 150 km/t og orientere mig. Min position er over Langeoog i 1600 m's højde.

De blå huller er forsvundet. Nu er himlen grå og sort over det hele. Hermed er der spærret for min hjemflyvning. Pludselig føler jeg mig ensom og forladt heroppe. Hvor kan jeg lande sikkert nu? Formasteligt at flyve i sådan noget vejr.

Jeg kan skimte Spiekeroog ude i disen. Skal jeg flyve videre mod Wangerooge og lande der? Jeg kaster tanken bort, og drejer igen ind på 130°. Så hurtigt vil jeg ikke opgive, luften er rolig, flyet flyver stabilt med 150 km/t og 2 m/s synk.

På Bremen Tower, frekvens 118.5 MHz, er der ikke et ord om tordenvejr. Ti min. senere og 25 km længere fremme ligger militærflyvepladsen Jever foran mig, men min højde er nu indskrænket til mindre end 1000 m. Hvad skal jeg gøre? Skal jeg starte motoren? Den var ikke særlig villig da jeg skulle afsted. Hvad nu hvis den ikke vil starte?. Mine chancer for at komme udenom uvejret vil da være drastisk formindsket. Skal jeg lande i Jever. På militærflyvepladsen imellem jetjagere, eller på en mark?.

Disse muligheder er ikke særlig tillokkende. Den offentlige flyveplads Wilhelmshaven - Mariensiel ligger 10 km fremme. Straks bedre. Men skråt til højre for mig bemærker jeg en række cumuluslignende skyer. Der må være termik. Måske kan jeg forbedre mine glidemuligheder tænker jeg, og har allerede lagt mig ind på den nye kurs. Jeg fisker efter slutglidscom-

puteren på bagagehylden og fastslår: Til en strækning på 70-80 km behøver jeg ved et glidetalt på 30 ca 2700 m's højde.

Langsamt kommer skyerne nærmere. Jeg flyver koncentreret, med farten på bedste glid - 900 m. 850 m viser højdemåleren. I 750 m begynder Jever's kontrolzone, og der vil jeg ikke ind. Og faktisk, det stiger. Kort efter viser mit variometer 0.

Luften er rolig, og ingen turbulens. Jeg anslår at jeg er 50-100 m over skybasis. Variometeret stiger jævnt jo nærmere jeg kommer skyerne. 1-2-3 m/s, ganske roligt går det opad. Variometeret klatre roligt videre til det når 5 m/s anslaget.

Fasineret iagttager jeg det store skuespil. Skyerne syder ligesom skumsprøjt i brændingen. Lange kondensstriber er der nedefra og opefter. Mit blik løsner sig fra skyerne og vandre ned på instrumenterne. Fart: 100 km/t, variometer fuld udslag. Fodhøjdemåleren drejer ligesom en karrusel.

En enorm kraft hæver mig opad. Jeg flyver hen langs skyerne, ligesom på et bjerghang, men afstanden bliver hurtigt mindre. Flyet's næse drejer hele tiden til venstre, indtil jeg i en vinkel på 90° flyver væk fra skyerne. Min fart andrager 100 km/t. Trods det haler skyerne ind på mig. Ved 120 km/t er afstanden den samme. Går det? Med en fremrykningshastighed på 120 km/t? 2000 m viser højdemåleren. Det rækker til en hjemflyvning.

På mindre end 3 min. har jeg vundet 1200 m. Men nu har jeg travlt. Flapshåndtag frem, og PIKEN skyder afsted. Fartmåleren er på den røde streg, 280 km/t, og det går stadigvæk fremad. Så hurtigt har jeg aldrig fløjet stræk før. Det er ligesom en rus. Jeg flyver nu langs motorvejen Wilhelmshaven - Oldenburg. Forhåbentlig flyver jeg ikke ind i noget turbulens med den fart. Foran ude til venstre dukker "Wesser knæk- ket" op. Til højre ligger Oldenburg, svært at få øje på, alt svømmer væk i det mørke fra skyerne. Tordenvejret er i nærheden, men der er stadigvæk 30 km hjem.

Så er vejen spærret. I 2500 m's højde foran mig dukker pludselig kondenshvirvler op. Det er umuligt at undvige. I brøkdeler af et sek. senere flyver jeg ind i det. Turbulensen ram-

mer flyet som et kølleslag, slutglidscomputeren knalder imod hooden, cockpitet forvandles til en støvsky. Bolsjer, kort og alle løse genstande, hvivler imellem hinanden. Det fór igen- nem mig: PIKEN bliver slået i stykker.

Flyveren gennemrystes, som var det af en kæmpehånd, det knager og brager. Instinktivt trækker jeg hovedet til mig. 4-5 sek. vare heksedansen, så er alt igen så roligt som før-

Sammenkrøbet og med pulsslæg langt over 100, finder jeg igen mig selv. Et hurtigt blik ud til højre og venstre, vingerne er der endnu. Forsigtigt trækker jeg pinden til mig, og går hurtigt over i en venstre kurve, i en vinkel på 45° trækker jeg farten af flyveren. Ved en fart på 150 km/t trækker jeg bremsene ud, og flyver på en øst kurs væk fra fronten. Langsamt begynder det at synke, det går nedad. Jeg sætter luftbremserne ind igen.

Over kontrolzonen ved Bremen går jeg igen på en sydkurs. Jeg flyver forbi Lemwerder, der ligger ude til venstre. Der er endnu 18 km hjem. Ifølge slutglidscomputeren kan jeg nå det med 700 m's højde. Stadigvæk synker jeg med 150 km/t på en sydkurs. Delmenhorst dukker op, og der bagved i disen ligger Grose Höhe. Til venstre ligger den belyste landingsbane, Bremens lufthavn. På Towerfrekvensen er der ingenting, der tyder på, at der er noget unormalt.

Jeg er i mellem tiden kommet for langt mod øst. Grose Höhe ligger tæt op ad fronten. Langsamt ligger jeg flyet over i en flad højrekurve. Foran mig er alt sort og mørkt. Hvordan skal det her mon gå? Jeg sætter radioen på 123.5 MHz og kalder vores flyveplads.

"Grose Höhe, D-CA". Ingen reaktion. Turbulensen begynder. "Grose Höhe, D-CA". Jeg må flyve langsommere, turbulensen bliver kraftigere, nervøsiteten breder sig. Med helt åbne bremsklapper og med fulde rorudslag kan jeg med nød og næppe holde flyveren under kontrol. "Grose Höhe, D-CA". Ingen svar. Kammeraterne har forlængst trukket flyene i hangar. Omkring mig buldre luften. Fartmåler og variometer danser. Mine nerver vibrere. Trods bremsklapper fuld ude, bevæger højdemåleren sig opad. At lande her er vanvittig. Ubevidst har jeg nu drejet flyet 180° rundt, og dernede foran mig lig-

ger den belyste bane 09 i Bremens lufthavn. Jeg griber to gange ud i luften, inden min hånd får fat om frekvensomskifteren på radioen, så kraftig danser flyet rundt i turbulensen. Jeg får hurtigt stillet ind på 118.5. "Bremen Tower, D-KECA, skifter". "D-KECA, Bremen, goddag, skifter". "Bremen Tower, D-KECA, VFR fra Juist, min position er Delmenhorst 3000ft. Jeg kan ikke lande på svæveflyvepladsen Grose Höhe på grund af tordenvejr, må jeg komme ind og lande?"

"D-CA, selvfølgelig må du lande. Hvad er din nøjagtige position?". Denne rolige og saglige stemme får mig til at falde til ro. Straks føler jeg mig ikke mere alene.

"Min position er midt over Delmenhorst, nu i 2800ft. Min kurs er direkte mod bane 09, D-CA". Langsomt bliver turbulensen mindre, jeg sætter farten op. Jeg vil ned inden det bliver for sent.

"D-CA, har du transponder om bord". "Negativ, D-CA". Færmmåleren nærmer sig igen den røde streg. "D-CA, fortsat anflyvningen mod bane 09". "Det er forstået, jeg fortsætter anflyvningen, D-CA".

Stor og beroligende lang, ligger landingsbanen foran mig. "D-CA, kan du komme ind på en lang finale til bane 09". "Positiv, D-CA". Hvilken frakørsel skal jeg bruge?". "D-CA, brug rullevej G eller C, eller hvor det passer dig bedst". Jeg har endnu for meget højde, hastigheden må jeg også reducere, 160 km/t. Bremserne forsigtig ud, flaps på +4°. Glidevinklen passer. "D-CA, du er 3NM fra tærsklen til bane 09". "Det er forstået, D-CA". Bremserne kommer længere ud, farten går ned på 140 km/t. "D-CA, vinden er 150° loknt, det er tilladt at lande". "Det er tilladt at lande, D-CA". Hjul ud, landingscheck, flaps +12°, det hele er i orden. Jeg flyver over tærsklen med 100 km/t. Udfladning, og kl 17. 13 ruller PIken på landingsbanen. Bremseklapperne ind, flaps +12°. "Bremen Tower, hvor må jeg stille flyveren, tordenvejret ser slemt ud." "D-CA, vi sender en "Follow-me" ud til dig. Ham følger du bare efter".

PIken ruller af banen ved rullevej B. Så er energien opbrugt, og højre vinge lægger sig på jorden. Min anspændthed lægger sig, den pludselige stilhed trænger langsomt ind i min bevidst

hed. Jeg trækker vejret dybt. Det hele er gået godt.

Resten er hurtigt fortalt. Besætningen på "Follow-me" hjælper mig med at fortøjre flyet. Vingerne bliver fastgjort til øjer i betonen ved hjælp af snor og karabinhager. Imens vi arbejder med at fortøjre flyet, fejer det første vindpust hen over pladsen, og blæser min hat af. Vinden skifter fra 150°/loknt til 250°/44knt.

I nyhederne blev der senere fortalt om det værste uvejr i årevis. Jeg havde oplevet det på nært hold. Uden hjælp havde jeg sandsynligvis stået med en bunke glasfiberskrot.

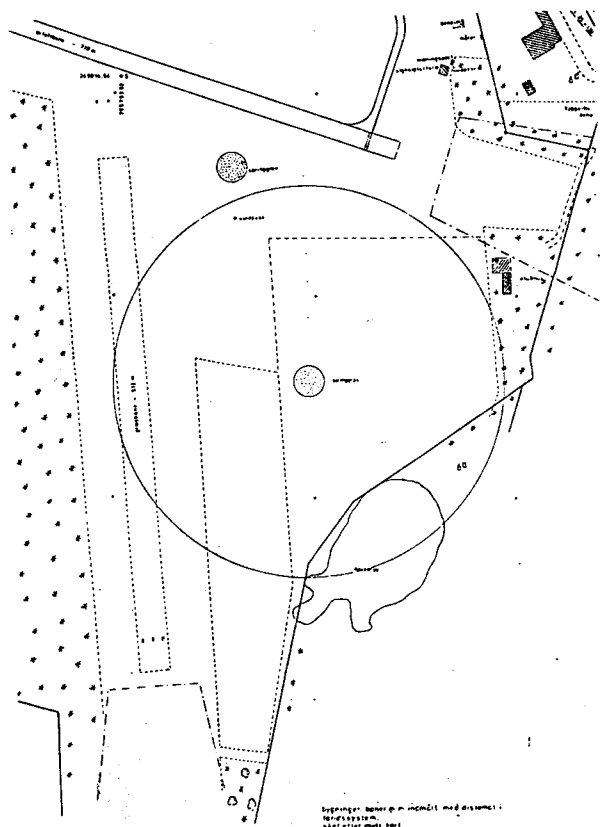
F. D. Möhlenbrock

Ovenstående artikel er oversat fra aerokurier 5/86

KR

Efter flere møder er der nu udarbejdet en plan for den fremtidige afvikling af samtidig faldskærms- og svæveflyaktivitet på vores flyveplads. Aftalen indebærer først og fremmest en flytning af springgraven nogle hundrede meter mod syd, men desuden har Luftfartsdirektoratet stillet følgende krav: Minimumhøjde ved passage af "bane i brug" er for alle trafikanter 1500 fod, der skal på hver flyvedag etableres en kontakt og klar aftale om ansvaret for koordinering af aktiviteterne, ligesom der skal føres en journal over, hvem der på den pågældende dag er ansvarlig for al flyveaktivitet.

En arbejdsgruppe fra hhv. faldskærmspringerne og vor klub er allerede i gang med arbejdet om de fælles regler, og nærmere oplysninger vil tilgå alle instruktører og ansvarshavende S-piloter, så snart reglerne er klar.



Som trofaste læsere vil kunne erindre, var Per Eriksen sidste år på en særdeles spændende rejse til diverse engelske flymuseer, pubs m.m. Hvis andre skulle være blevet interesserede efter Pers beretning her i bladet om de mange skønne, gamle flyvejern i det engelske, så skal vi her hilse og sige, at det nu atter kan lade sig gøre at komme af sted. Tjæreborg Rejser flyver den 20. september til London med interesserede, og Dansk Flyvehistorisk Forening har stillet et omfattende program på benene for deltagerne. Bl.a. med besøg på alle de førende flymuseer i England.

Prisen bliver for flyrejse, hotel med morgenmad og bustransport ved fællesarrangementerne, men minus entreer etc. kr. 2898,- pr. person.

Nærmere oplysninger kan fåes hos Tjæreborg Rejser, att.: Mona Madsen, Kærvej 8, 6731 Tjæreborg, evt. tlf. 05 171711. Men SNAREST!

Hej på dig!

Her skal hverken sælges varer eller hvers medlemmer. Vi har såmænd bare købt pladsen her for at støtte en god sag og sende dig en venlig hilsen fra



Olieprodukter

Varmeanlæg til olie og gas

Service på olie- og gasfyr

Års 62 19 88



BP energi

Vi fik brev.

Vi har fået brev. Fra vores allesammens lille Dan. Som nu jo efterhånden er gået hen og blevet stor. Alt for stor (lang) mener nogle. Efter sigende fløj han på det sidste helst AS-K 21 solo fra bagsædet!

Spøg til side: Den kære dreng er for tiden i Staterne, altså USA. Endnu er han åbenbart ikke blevet udvist, for vi har fået en hilsen fra ham fra Colorado.

Dan arbejder på sin trafikflyveruddannelse og det går åbenbart godt derovre, - læs selv: "Jeg har det ellers godt herovre. Jeg bor sammen med en nordmand og en anden dansker i et hus lige uden for Durango, Colorado. Byen er ca. på størrelse med Hobro, ligger i en højde af 6500 fod og er helt omgivet af høje bjerge (Rocky Mountains).

Flyvepladsen ligger ca. 20 km syd for byen og er lidt mindre end Ålborgs, men ellers godt trafikkeret. Jeg har nu omkring 400 timer på bogen, og jeg er blevet lovet, at jeg kan blive her som instruktør til efteråret. Ellers flyver jeg som co-pilot på en Cessna 421 til Denver, som igravt er verdens travleste lufthavn. (Londons Heathrow er nr. 6) På den måde håber jeg at få skrabet timer nok sammen til at komme hjem som pilot.

I fritiden har jeg fundet en lille svæveflyveplads med 3 fly, bl.a. en gammel Blanik, ca. 10 km. nord for byen. Jeg har været derude, men det eneste, jeg så, var en hangar, en vindpose og en gammel Super-Cub.

60 kilometer til den anden side ligger et stort skisportscenter med masser af muligheder, så vi keder os bestemt ikke.

Jeg skal nok lade høre fra mig senere."

Kærlig hilsen

Dan

Smånyt.

Selvom det vist slet ikke hører hjemme under SMA - nyt: Bo er efterhånden langt fremme med arbejdet på at klistre vores stakkels Ka-6 sammen igen. På nuværende tidspunkt er hovedbjælken sat sammen igen, diverse finørsarbejder godt i gang, og et par ny spanter næsten klar. Enhver, der ikke har set, hvordan Bo arbejder mesterligt med træ, damp og lim, har virkelig snydt sig selv for meget. Det er ganske enkelt håndværk på højeste niveau!

Linnemann har fundet et alternativ til vore gamle Instamatic-kameraer, som vist roligt kan kaldes forældede til vort brug. Billedkvaliteten er ikke just fremragende, og snart er det efter sigende heller ikke længere muligt at købe film til dem. Vi skal derfor have noget andet.

Et andet kan fåes for kr. 198,00. Det skulle tage rimeligt gode billeder på standardfilm (prøvefilm er under fremkaldelse), og det er nemt at montere, idet der findes standardgevind i bunden af kameraet.

Somme man eventuelt tænke sig, at et sådant kamera blev personligt udstyr til egen film, kort tid? Således altså at det blev op til hver enkelt strækpilot selv at købe et kamera. Dette ville i givet fald spare klubben for problemet med at skulle begynde inde med adskillige, forskellige kameraer, og det vil færre medlemmer og piloter brugte film og film med flere opgaver på samme stræk.

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

Arets kvindevintertræf fandt sted i Vejle Svæveflyveklubs dejlige klubhus på Hammer. Det samlede omkring 20 deltagere, der havde en hyggelig og vist også udbytterig week-end ud af det. Vi har desværre ikke til dette nummer modtaget noget referat derom. Men da der fra vor klub iøvrigt også deltog et par ikke-kvinder, kan vi da hilse fra Poul Erik og Flemming og sige, at de da også havde det ganske rart. De to var bl.a. involveret i madlavning og et mindre causeri.



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ÅRS


Selvom det er sent: Et enkelt foto fra Sorteperfesten i Skive. Vor klub var godt repræsenteret, og alle havde vist en hyggelig aften. Og Skive havde ære af arrangementet. Vi glæder os allerede til at komme igen næste år!



Tlf. 62 11 22

• • • • •

*Himmerlands største
center for*



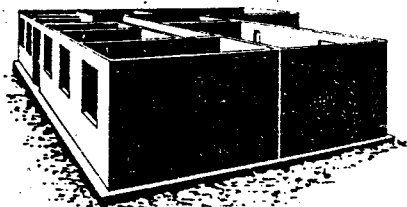
BYGNINGSARTIKLER

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

GITTE VASEGAARD

LINDØVÆNGET 11 TRUE

8381 MUNDELSTRUP

Gandrup Elementfabrik**Leca - hewgselementer 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

AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

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

Kasserer: Gitte Vasegaard, Lindøvænget 11, True,
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Sekretær: Poul Erik Thomsen, Alskovvej 11, 7830
Vinderup, tlf. 07-44 21 77

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Lindøvænget 11, True,
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Ib Friis Mikkelsen, Tilemansvej 21, 8450 Hammel,

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

KLUBHUSET:

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