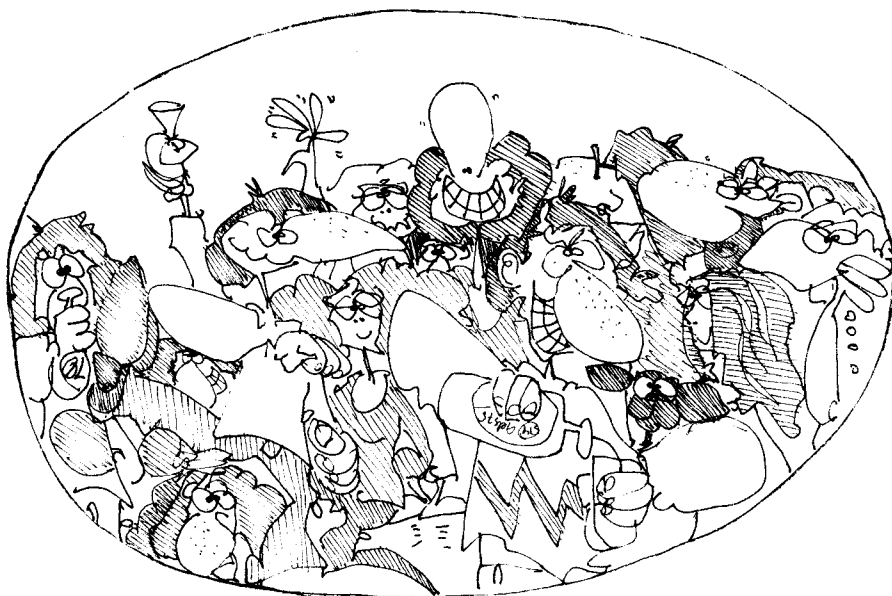


SVÆVENYT



Nr. 4
Maj 1987
26. årgang

FORÅRSFEST



Det er nok på sin plads at minde om klubbens forårsfest, lørdag den 16. maj kl. 19.00 i klubhuset. Der vil som altid være god mad at få, friske drikkevarer og godt selskab.

Tilmelding kan ské til Irene, tlv. 08 46 31 21 senest 4 dage før festen. Prisen er endnu ukendt - men rimelig!



SMANYT.

Som det ses på forsiden, er der i foråret arbejdet på klubhusets ny terrasse. Grus og fliser er blevet lagt, så nu venter vi kun på sol og varme - og på at bevoksningen omkring terrassen skal blive højere.

Snuppet af fotografen på forsiden er den altid energiske Marie Louise og hendes næsten lige så utrættelige fader.

Det burde vel ikke stå under Smányt, - men: Bo er næsten færdig med at klistre Ka - 6'eren sammen. Den har nu fået ny hud af Ceconite, er dopet og måske, når dette læses, atter i luften. En kæmpe-indsats er gjort af Bo og hans hjælpere i vinter. Et håndværk, der næsten kun fandtes i gamle dage er fuldført. Tillykke med det!

Som omtalt andetsteds i bladet har vi fået dette nymodens utøj i køkkenet, der hedder en "Mikro". Hvis stadset ikke kan udryddes, må vi vel forsøge at leve med det. Men det betyder f.eks. så uhyrlige ting, at den skal gøres ren hver dag. At man ikke bare kan putte hvad som helst i den. At man skal overholde de anvisninger, der står i brugsvejledningen osv. Kan DU mon leve op til det?

Vort gamle gyngestativ er blevet pillet ned. Ikke fordi det med sin højde udgjorde nogen egentlig fare for flyvningen, men fordi andre flyvende væsener ikke kunne lade det være i fred. Kort og godt havde nogle spætter forelsket sig så grundigt i de tørre træstammer, at de næsten havde hakket dem helt igennem under deres ihærdige redebyggeri. Da det samtidig ved en nærmere inspektion viste sig, at også ormene havde taget godt fra i det underjordiske, måtte legepladsens vartegn lægges ned.

Imidlertid skal ungerne, store som små, ikke fortvivle, for klubbens el-leverandør har lovet at forsyne os med nogle pensionerede højspændingsmaster. Da disse er trykimprægnerede efter alle kunstens regler, skulle de kunne holde en del år endnu som nyt gyngestativ. Tak for dem til Himmerlands El.



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

SMANYT.

Udarbejdelsen af et nyt flyvereglement for Vesthimmerlandsflyveplads trækker tilsyneladende lidt ud på grund af manglende udspil fra faldskærmsspringerne.

Angående ansøgninger om fly til distriktskonkurrencer:

Da vi ikke deltager i distriktskonkurrencen som sådan, kan der ikke ansøges om fly til deltagelse i disse. Imidlertid modtager vi gerne fly/piloter til deltagelse i vor almindelige flyvedag på de datoer, hvor konkurrencen kan afholdes hos os. Der vil på disse dage blive udskrevet opgaver, der tæller til DIKO. Piloter fra vor klub, der med vore fly ønsker at flyve med i disse opgaver, kan deltage efter den sædvanlige flyfordeling i klubhuset.

NOM.

Under de Nordjyske Mesterskaber, der i år afholdes på vores plads i perioden 4. - 10. juli, begge incl., vil der sikkert blive brug for overnatningsplads til gæstende piloter og hjælpere. Ledige hytter (og campingvogne/tekte?) kan via bestyrelsen udlejes i denne periode. Er DU interesseret i at leje ud, - kontakt da snarest bestyrelsen. Mangler du selv et sted at bo, kan du måske også leje.

A propos hytter: Den ny, mindre hytte-type ser ud til at kunne opføres for ca. 20.000 kroner i nu-priser. Prisen er uden inventar og udstyr.

Mer om hytter:

Bestyrelsen vil gerne lodde stemningen for opførelse af en overnatningshytte i klubregi. Den kunne tænkes indrettet med en række sovepladser, der for en rimelig pris kunne lejes af medlemmer med overnatningsbehov.

Hvor mange ville i givet fald være interesserede i at overnatte i en sådan hytte? Hvor ofte ca.? Hvad må det koste? Hvad mener ikke-brugere om idéen? Bestyrelsen (og Svævenyt) vil gerne vide besked.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

I det sidste udspil fra Statens Luftfartsvæsen angående gebyrer for dette og hint, var blandt mange urimeligheder denne, at svæveflyveinstruktører for deres frivillige og ulønnede arbejde skulle have lov til at betale adskillige hundrede kroner for et stempel på deres bevis, hver gang SL skulle bevidne bevisets fornyelse.

Som en enkelt indrømmelse er der nu kommet meddelelse om, at denne skat på frivilligt arbejde alligevel ikke opkræves. Dette betyder, at instruktører, der har fået fornyet deres bevis og betalt derfor efter 1/1-87 kan få beløbet refunderet ved at henvende sig til Statens Luftfartsvæsen. Men de skal selv henvende sig. Snarest.

ARNBORG OPEN:

Sidste frist for ansøgning om fly til deltagelse i Arnborg Open er 1/6. Inden du søger om fly, skal du læse nærmere om kravene for deltagelse i konkurrencen. De fåes hos Unionen. Arnborg Open foregår iøvrigt fra 20/7 til 2/8.

Tlf. 62 11 22

.....

**Himmerlands største
center for**

BYGNINGSARTIKLER

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

MEDLEMSNYT.

Vi kan i denne udgave af Svævenyt glæde os over at byde en hel række ny medlemmer velkommen i Aalborg Svæveflyveklub. Det være hermed gjort. Vi håber, I hurtigt vil finde jer hjemme blandt alle vi andre.

Lars Anders Jensen
Jordbærvej 9
9000 Ålborg

Mads Als
Dahlsvej 4
9330 Dronninglund

Jesper Andersen
Kornmarken 10
Hornum
9600 Års
Tlf. 08 661511

Bo Pedersen
Sønderbakken 3
9681 Ranum
Tlf. privat: 08 676544
Tlf. arbejde: 08 211117

Kirsten Maltha
Madum Søvej 6
9510 Arden
Tlf. 08 565214

Ole Trend Christensen
Møllegaardsvej 11
St. Binderup
9600 Års
Tlf. privat: 08 658140
Tlf. arbejde: 08 624444

fortsatte...

MEDLEMSNYT fortsat:

Hans Jørn Klitgaard
Valsgårdsvej 16
Vester Hornum
9600 Års
Tlf. privat: 08 663054
Tlf. arbejde: 06 848088

Lene Irene Lybæk Klausen
Gislumvej 27 b
9600 Års
Tlf. privat: 08 624652
Tlf. arbejde: 08 622222

V E L K O M M E N !

Olieprodukter

**Varmeanlæg
til olie og gas**

**Service på
olie- og gasfyr**

**Års
62 19 88**



BP energi

Glaser-Dirks: Die DG-500 M fliegt

Langt om længe, kunne man næsten fristes til at skrive, flyver den ny DG 500. Men så rigtigt nok også i motorversionen med 22 meters spændvidde. Desuden med så fine data som et glidetal på over 47, oprækkeligt understel, koblede flaps og en lang række mindre iøjnefaldende raffineringer.

Flyet blev allerede omtalt som nær prøveflyvning i 81-82, men det trak udindtil for nylig, da jomfruflyvningen endelig kunne finde sted mellem snebyger og regn i det tidlige forår.

Ifølge aerokurier er der tale om et endda særdeles vellykket fly. I realiteten at flyve som et fly med 15-17 meters spændvidde, lige så hurtigt på rorerne og med meget lille pindtryk. Med motor stiger det efter en kort startstrækning med vingetippen i jorden med $2\frac{1}{2}$ - 3 m/s. Motoren yder 60 hk og bruger ca. 30 l/t.

Vingen har et helt moderne Wortmann-profil, der er meget lidt følsomt for vand og fluer, og de koblede flaps hjælper med til, at skift fra 45^0 til 45^0 krængning kun tager ca. 4 sekunder med det store fly.

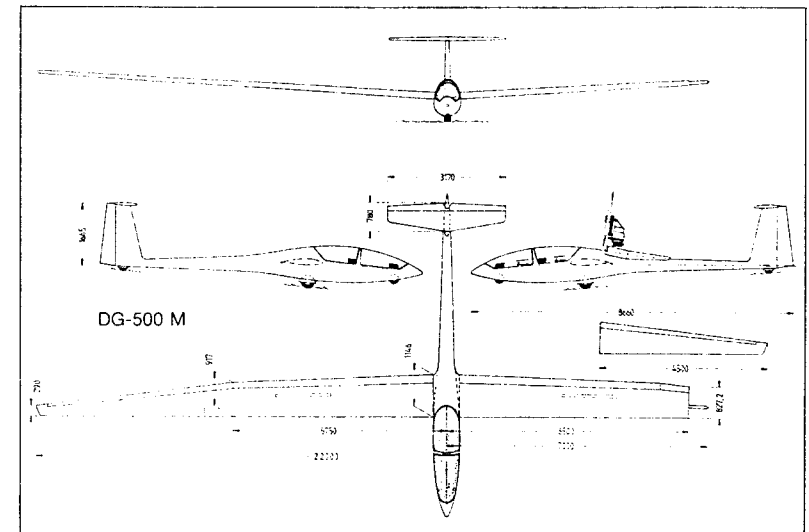
Selve betjeningen af motoren forløber med elektrisk hjælp til ud/indkøring og start meget nemt, og specielt ved starten er det en fordel, at det forreste, faste hjul er styrbart i sammenkobling med siderøret, idet flyet med fuld gas lægger vægten frem mod næsen. Som nævnt kan hovedhjulet trækkes ind.

Som noget specielt er flyet børne/passager/elev-sikret. For at undgå, at en nervøs elev eller en pilfingret elev skal kunne betjene knapper eller håndtag for f.eks. tænding eller indkøring af motor på ubejlelige tidspunkter, findes

der i bageste instrumentpanel en nøgle, der, når den fjernes, sikrer, at de vitale dele kun kan betjenes fra forsædet (ved passagerflyvning). Er nøglen i, er det bageste pilot, der bestemmer, så i begge tilfælde sikres det, at kun den ansvarlige fartøjschef kan betjene disse ting.

Også på anden måde er sikkerheden tilgodeset i videst muligt omfang, idet alle rorkoblinger er automatiske og dermed (i hvert fald teoretisk) fejlfrie.

Herunder ses tegning og de vigtigste data for DG 500 22M. En ren svæve-version på både 22 meter og 18 meter som "trainer" forberedes. Er det en 22M vi skal have, venner? Så begynd bare at samle omkring 3/4 million sammen!



Glaser-Dirks DG-500 M

Herstaller	Glaser-Dirks, Bruchsal	
Muster	DG-500 M	
Besatzung	1+1	
Verwendung	Leistung	
Triebwerk	Rotax-535 wassergekühlter Zweitakter	
Leistung	kW (PS)	43 (59)
Rumpflank	m	38
Spannweite	m	22
Flügelfläche	m ²	18,29
Strreckung		26,5
Rumpflänge	m	8,66
Raummasse	kg	525
Zuladung	kg	300
Max. Abflugmasse	kg	825
Flächenbelastung	min.	kg/m ²
max.	kg/m ²	33,5
beste Gleitzahl		≥ 47
bei 825 kg und		
und 110 km/h		
ger. Sinken		
bei 640 kg und		
80 km/h	m/s	0,51
Überzöngeschw.	km/h	68
bei 640 kg	km/h	270
Höchstgeschw.	km/h	2,5
Stützgeschw. max.	m/s	90
unter TSA bei	km/h	
Werkangaben		

Fra tutte-chefen har vi modtaget følgende:

De som benytter klubhuset har nok opdaget at vi har fået en mikro-ovn. Jeg vil gerne her igennem bede alle der benytter ovnen buruge den med omtanke, den skulle jo gerne holde i mange år.

Jeg vil også gerne præcisere at al mad skal tildækkes enten med en tallerken, film, eller køkkenrulle

Hvis der er spildt noget i ovnen skal du selv gøre den ren, der kommer ingen og gør det for dig.

Brugsanvisningen vil ligge i skabet over mikro-ovnen, sammen med diverse bakker, og film til ovnen.


I øvrigt har jeg fået lavet flere nøgler til klubhuset, de vil kunne købes i tutten, til 35 kr. pr. stk. Samtidig vil jeg bede dem der har nøgle til klubhuset kontakte mig, da jeg gerne vil have lavet en ny liste over de der har nøgler, da den gamle liste aldrig er dukket op. Hvis nogen har en nøgle som de ikke bruger vil jeg gerne have den igen.

Som det efterhånden er de fleste bekendt skal vi afholde NOM i år, derfor vil jeg gerne søge en - stabil - medhjælp i køkkenet i perioden. Jeg kan jo desværre ikke tilbyde anden løn end fornøjelsen og evt. kosten.

Irene

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



Kvikk
er kvikkere
AARS - TEL: 82 15 33

KONKURRENCER 1987

NOM:

4.-10. juli begge dage incl. på EKVH

DIKO:

15.-16.-17. maj på TØDSØ.

4.-5. juli på EKVH.

22.-23. august på BORUP.

Distriktskonkurrencerne kører efter de gamle regler, hvor vi kører rundt og besøger de enkelte klubber. D.v.s. der afvikles kun distriktskonkurrencer hos 3 af de 6 klubber pr. år.

Poul Richard

Som nævnt andetsteds, afholdes der i år Nordjydske Mesterskaber (NOM) i svæveflyvning på EK-VH fra 4/7 til 11/7 med Aalborg Svæveflyveklub som arrangør. Ønsker man at benytte et af klubbens fly til NOM, skal en ansøgning om samme afleveres til bestyrelsen inden 1/6. Ansøgningen skal bl.a. indeholde oplysninger om: Flyvestatus, hjælpere, eventuelle alternative flyønsker og oplysning om tidligere deltagelse i konkurrencer i klubbens fly. Det forventes af de deltagende piloter, at de polerer de lånte fly i forbindelse med NOM, kontakt PRK eller undertegnede i den forbindelse. Det forlanges endvidere at alle piloter skaffer mindst en hjælper af hensyn til afviklingen af arrangementet.

Samtidigt opfordres så mange så muligt til at være på pladsen i perioden, så det ikke bliver nogle få, der kommer til at trække hele læsset ved afviklingen af arrangementet.

På bestyrelsens vegne

Poul Olesen

Svæveflyvning på siden af cumulus skyer

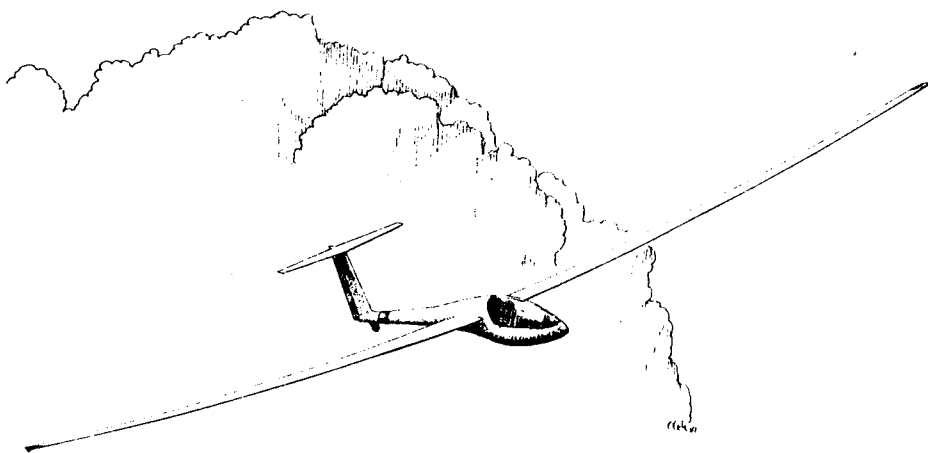
Soaring juni 1986 oversat af OK til "Kontakt"

Jeg havde den interessante oplevelse forleden at flyve over skybasen i næsten en time. Det foregik hele tiden i de klare områder mellem skyerne. Tre gange kom jeg på højde med nærliggende cumulusstoppe; over dem kom jeg dog aldrig.

Det foregik den 8. marts, hvor jeg fløj i min DG 400 vest for Miami, USA. Jeg startede lige over middag og steg de ca. 1500 meter til skybasen i en kraftig, men meget urolig og snæver boble.

Jordvinden var 10-15 knob fra ØNØ.

Skybasen var diset, ret udefinerbar og meget forskellig fra sky til sky. På et tidspunkt fløj jeg under en sky nogle få kilometre vest for pladsen i næsten 2000 meter og kunne se over toppen af cumuluskyer kun et par kilometre borte mod nord. Små cumulus'er boblede op i toppen af et beskidt lag af dis.



Den interessante del begyndte lige efter kl. 1400. Jeg luskede rundt nær skybasen i ca. 1700 meter og opdagede, at jeg til stadighed fløj gennem stig, når jeg krydsede fra en sky til den næste. Af ren og skær nysgerrighed prøvede jeg at kurve i et lille blåt område og sandelig, jeg fik 1 m/s hele vejen rundt. Opdriften var dejlig rolig, slet ikke som boblerne nedenunder.

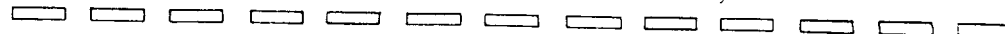
Jeg udforskede lidt i nord- og sydlig retning, prøvede at lave ottetaller og fandt et forholdsvis stort område med rolig og stabil opdrift. Luften var ydermere krystallklar. Opdriften toppede i 2200 meter, samme højde som skyen stik øst for mig. Jeg undersøgte andre steder, og det samme gjorde sig gældende - af og til med stig på 2 m/s i lange perioder. Opdriften var altid på vest eller syd-vest siden (læ-siden) af en cumulusky - på østsiden var der turbulens og synk.

Samtidig med at skyerne voksede kom opdriften op i samme højder, men aldrig højere. Mit højeste var 2600 meter. Opdriften var næsten lige så stot og rolig som en bølge, men opførte sig ikke som en sådan eftersom den drev med skyerne.

Sluttelig satte jeg kursen hjemefter. Jeg var drevet 55 km med vinden, hvilket der heldigvis ikke er grund til at blive panikslagen over i en DG 400 i 2500 meter.

Det var en mærkelig oplevelse at svæveflyve ude i det blå lige ved siden af vandede cumulus'er. Jeg tænkte: Hvis jeg er i opdrift 4-500 meter over skybasen, hvorfor befinder jeg mig så ikke i en sky? Jeg troede på det tidspunkt, at windshear måske havde noget at gøre med fænomenet. Det forekom mig også, at skyerne bevægede sig langsommere end jeg havde ventet i forhold til den jordvind, jeg kendte. Måske skubbede cumulusstoppene sig op i et lag af tør, stabil luft, hvor vinden ikke var så kraftig som længere nede. I det tilfælde kunne det tænkes, at hver sky blev presset gennem den stabile luft, hvorved denne luft kunne presses op foran skyen som en slags bobølge hvem ved, er der nogen der har en bedre forklaring?

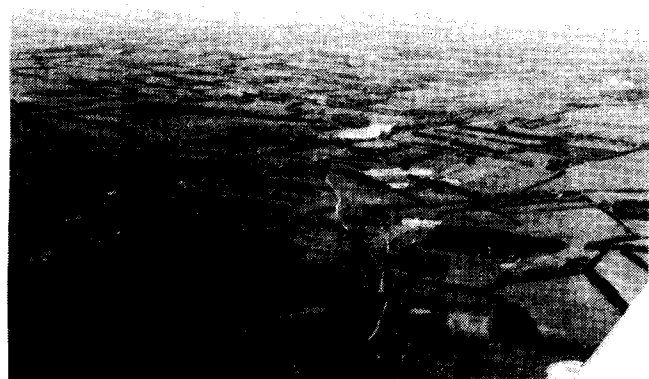
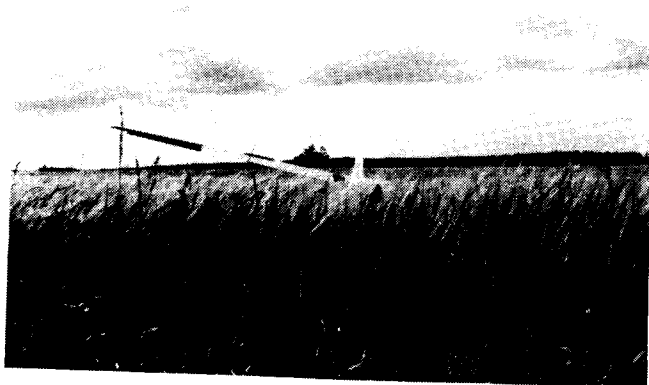
Colin Pennycuick



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ÅRS

En fotoreportage fra "gamle dage", da både K 8'ere og Ka 6'ere kunne flyve langt væk og lande der. En K 8'er landet i korn ved Silkeborg, en Ka 6 undervejs til Lunderskov og samme udelandet ved Alestrup på vej hjem. Ca. 1976.



Artikel oversat fra Sailplane & Gliding.

Jeg har oversat en spændende artikel fra Sailplane & Gliding om gel-coater. Jeg synes den fortæller en masse om, at glasfiberfly slet ikke er vedligeholdelsesfri, hvordan man skal behandle disse, og hvordan man ikke skal! Der er iøvrigt en hel del ting, som jeg synes, jeg kan genkende fra vores egne glasfiberfly.

Poul Richard

For at få et overblik over de fleste defekter-så som revnedannelse, kontrolle-ring, blæredannelse, delaminering, blisterdannelse-og være fortrolig med gen-opreovering, kan følgende råd måske være til hjælp.

Mange af jer har set John Glossops (navn fra artiklen) ASW-17, gen-opmalet i akryl.P.g.a. dens størrelse og anstrengelsen ved nedspænding, har det været efterladt tojret på flyvepladsen, hvor det har været udsat for vejret i lange perioder. Dette har forårsaget omfattende blæredannelse og delaminering, hovedsagelig nærmest ved fabrikations sammenføininger, så som vingeforkanter, haleplan, rorflader og skrogkanter. Undersiden var faktisk perfekt, dette bekræfter, at ultra violet lys og vand, er de største fjender.

Har du nogensinde undret dig over, hvorfor et fire år gammelt svævefly kan være omkring 15 kg. tungere end fabrikantens beregninger?

Heldigvis er tørre gel-coater lette at skrabe af, og det er muligt at bruge en tilfældig elastisk grunder. Selvfølgelig skal man tage sig meget i agt for ikke at skrabe i den primære struktur. Det var ikke nødvendig at fjerne al gel-coaten på ASW 17'eren, men det er altid vitalt nødvendig at være sikker på, hver revne lokaliseres og behandles. Det er essentielt at bruge trykluft til at fjerne alt støv, som kan skjule en revne, og du er nødt til at arbejde med et forstørrelses glas.

Nu er det tid at fjerne vandet. Har du aldrig undret dig over, hvorfor det er sådan, når du vejer et fire år gammelt svævefly, kan det være omkring 15 kg. tungere end fabrikantens originale beregninger? Og 15 kg er 3 gallon vand. Et advarsels ord her: Prov ikke at uddrive fire år's indtrængen på fem minutter, du behøver god luft-

cirkulation, langsom temperatur stigning over en 12 timer's periode til 50 ° C. Dette vil sikre, at der ikke bliver skabt overdreven tryk, hvilket vil beskadige strukturen. Sørg for langsom afkøling. Denne behandling vil også afsløre yderligere defektet.

En ætsende primer, efterfulgt af en opfyllende akrylisk primer, som fylder op til profil, og til sidst bliver de behandlede arealer yderligere slutbehandlet med blødgørende middel for at gøre det fleksibel, producere en høj kvalitet, afvisende glat afslutning.

Af alle defekter, er hårfin krakelering den værste at arbejde med, grundmalingen gør dem faktisk usynlige. Vær ikke dum, ethvert areal, som viser defekter, skal stripes helt tilbage til strukturen.

Hårfin revnedannelse. Disse revner synes at koncentrere sig omkring punkterne med maksimal bøjning og vridning, f.eks. på ASW-20 strengvis ca. 60 cm. fra hver rod og fra punktet, hvor forkanten starter til hængsel bagkant, et areal på ca. 30 cm'ers bredde, med revnedannelse og nogen krakelering (som indikerer torsionsvridning). Tip versionen vil vise krakelering ca. 10 cm. på hver side af forlænger sammenføjnngen.

Til dato har jeg ikke fundet dette på et skrog's stive struktur, vingernes underside eller haleplaner, hvilket får mig til at formode, at gel-coat bliver skrør med alderen og udsættelse for ultra violet lys.

Blisterdannelse. Dette er forekommet på talrige ny fly, som ikke har gel-coaten pålagt i moulden (glasfibermåten), og man skal ikke lade sig forvirre af dette problem. Gel-coat blister er klart synlige, blød rounding omkring 6 mm. i diameter. Fjernelse vil afsløre en jævn struktur under. Dette synes ikke at forekomme i forbindelse med revnedannelse, blæredannelse og har en tilfældig spredning. En lokal helbredende reparation kan være succesrig, hvordan end om fjernelse af en blister klarlægger en fugt plet eller mould, har du "Osmosis" (væv gennemvædet af fugt), et almindelig problem i både. Hvis beskadigelsen er fremskreden på strukturen, kan det være for sent at reparere.

Blæredannelse og delaminering. Jeg er ikke overbevist om, det er næste trin efter krakelering, som Georg Thelen foreslår i sin artikel, det forekommer oftest over forkant og øverste sammenføjnninger. Forklaringen kunne være, at disse områder jævnlig underkastes afvaskning for at fjerne fluer osv. Desuden, da vingerne anbringes med forkant nedad, vil kondensering løbe til det laveste punkt. Jeg har helt sikkert set vanddråber hænge fra hele vingens længde og dryppe ned på trailer gulvet, efter en brat stigning i omgivende temperatur. Så vi har et problem.

Kan vi undgå det? Svaret på forklaringen synes i det lange løb at være nej. Kan vi forlænge levetiden ved rigtig at se efter svæveflyet? Ja, vi kan.

1. Undgå vand så meget som muligt.
2. Brug ikke vaskemidler (opvaskemidler) osv.
3. Brug naturlig bivoks blandet med klart sprit til at rense, polere og beskytte med.
4. Efterlad aldrig flyet opspændt i sol eller regn længere end nødvendigt.
5. Brug ikke overtræk, som kan svede eller holde fugt tilbage.
6. Vær sikker på at din trailer er godt ventileret.
7. Isolér din trailer for at beskytte mod hurtige temperatur ændringer. Det er ikke just tilfældig, at de værste eksempler, jeg har set, var til stede i aluminiums trailere.

Før du går ud iført Sherlock Holmes hat, pibe og forstørrelses glas, klar til at studere dit svævefly, vær ærlig. Har du virkelig set efter det? Eller er du skyldig i at sprøjte vand på for at blive af med fluerne? V sket det, som en årlig begivenhed? Opbevaret det i en uventileret og uisoleret trailer? Ja, det er et portræt af os alle.

Hvis du får revner, tag dig af det og vær sikker på, at du vælger et firma, som har udstyret, faciliteter og erfaring i at gøre det rigtigt.

Ethvert fly over 5 år, med mindre det har været opbevaret omhyggelig, bør mistænkes. Genopfrisket før det krakelerer, vil koste det halve og bør overvejes alvorligt.

Vil akrylisk slutbehandling helbrede problemet: Der er ikke bevis for at lade formode, at akrylisk slutbehandling ikke skulle kunne tåle det samme som gel-coat, og de er relativt lette og billige at erstatte. Overfladen er let at vedligeholde, og skrammer er lette at reparere og faktisk usynlige. Og det vigtigste, det er totalt afvisende for vand.

Til slut, har du nogensinde set gel-coat falde af en Vega? Den er slutbehandlet med akryl! Det var en skam, at de brugte plet limning til at fæstne skum kernen, derfor spolerer de smukke prik områder, hvad der ellers ville være en perfekt overflade. Iøvrigt vil Vega'en også veje omkring det samme, som da den var fabrikeret.



Højt at flyve.....

Fra Tyskland kommer følgende triste beretning om en pilot, hvis ambitioner åbenbart var større end hans svæveflyvemæssige kunnen.

Arthur Steiner anmeldte i juni 1986 en 1000 km trekant i et 15-meter fly. Andre piloter, der den samme dag var undervejs på store opgaver i de østrigske alper undrede sig over Steiners beretning, som han havde sendt til og fået offentliggjort i 'aerokurier'. Barogrammet lignede mest af alt et fra en grønskollings 5-timersforsøg med mange små stigninger og kun få lange glid. Betænkkeligheden førte til en nærmere undersøgelse, og det viste sig, at man på barogrammet kunne påvise, at det gennemsnitlige stig på hele turen skulle have været mindre end 1 m/s. Det passer dårligt med en påstået gennemsnitshastighed på en 1000 kilometer på over 100 km/t. Sammenholdt man desuden barogrammet med Steiners beretning, måtte flere pas være overfløjet med kun ganske få meters højdemargin.

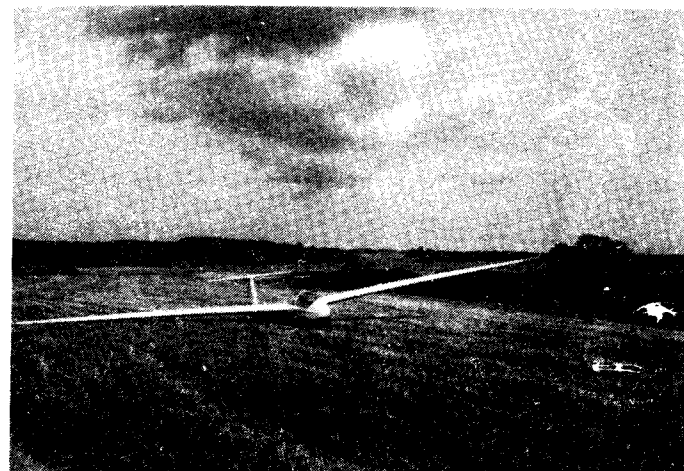
På baggrund af disse indicier besluttede den tyske svæveflyvekommission sig til at lade en uvildig organisation undersøge sagen. Den tekniske organisation OSTIV (Organisation Scientific et Technique Internationale de Vole a Voile) kunne da hurtigt fastslå, at vendepunktsfilmen var forfalsket ved hjælp af fotomontage. En sammenligning med en anden af Steiners vendepunktsfilm fra en flyvning, som han også havde anmeldt til svæveflyvekommissionen, viste det overraskende, at vendepunktet ved flyvepladsen Trieben på begge film var det samme. På store forstørrelser var det let at se, at de biler, der kørte på vejen ved flyvepladsen havde nøjagtig samme positioner, samt at vingetippen på fotoet var anbragt ved fotomontage.

Allerede ved denne første film var der tale om falskneri. Ved forstørrelse kunne man se, at lidt af underlaget på det anvendte repro-kamera var kommet med på negativstrimlen. Da alle Steiners indsendte vendepunktsfilm herefter blev undersøgt, viste det sig, at de alle (3) var forfalskede på lignende måde. De film, der to gange tidligere havde indbragt Steiner titlen Tysk mester i strækflyvning i 15-meter klassen, kunne ikke undersøges, idet de ikke var blevet gemt ud over et år.

På den baggrund besluttede den tyske svæveflyvekommission at fratage Steiner alle tidligere anerkendelser og titler og at udelukke ham fra en hver deltagelse i svæveflyveaktiviteter under Deutschen Aero Club område. Før denne afgørelse blev han tilbudt lejlighed til at forklare sig overfor kommissionen, men ville kun udtale, at han på baggrund af kommissionens indstilling godt forstod vil-

kårene. En eksklusion af landsforbundet kom han i forkøbet ved sin udmeldelse.

'aerokurier' slutter den sørgelige beretning med at udtale, at man havde offentliggjort Steiners egenhændigt skrevne flyveberetning i bladet i tillid til ham. Han havde tidligere fået offentliggjort artikler om stræk på over 800 kilometer, og den 67-årige pilot kunne derfor også formodes at være i stand til at flyve 1000 km. Desuden var alle bilag til ansøgninger om rekorder m.m. var dokumenteret af et officielt vidne. Dette viste sig jo desværre ikke at være tilstrækkelig sikkerhed.



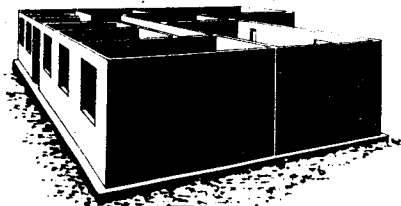
**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO
Tlf. 08-66 10 01**

BYVE VINDLÅR

LINDVÆNGET 11 TRU

8381 MUNDELSTRUP

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

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