

SWÆVENYT



Nr. 10
December 1987
26. årgang



Til Svæveflyveklubberne

MEDDELELSE NR. 42

ORGANISATION NR. 15

Den 30/11-87

Ang. ansættelse af ny unions-medarbejder.

Denne skrivelse har som primært mål at skabe politisk dækning for ansættelse af yderligere en medarbejder i Unionen.

Men skrivelsen skal også belyse, hvilke fordele vi danske svæveflyvere har af unionen og belyse det arbejde, der i øjeblikket laves af de fastansatte.

To gange er rådets ønske om yderligere personale blevet forkastet, nemlig ved klublederseminaret i 1985 og ved det seneste repræsentantskabsmøde. Begge gange er der blevet henvist til mulighederne for rationalisering og uddelegering af arbejdsopgaver.

Vi har gennem de senere år foretaget rationalisering både i arbejdsopgaver og i arbejdsopgaver, endog i en sådan grad, at vi på flere områder, f. eks. i behandling af materielspørgsmål, er kommet i en vanskelig situation.

Vi har også i vid udstrækning uddelegeret eller søgt at uddelegere. Men vor erfaring siger, at en uddelegering i mange tilfælde medfører et øget pres på unionsadministrationen, der skal være koordinator mellem de, der har fået opgaven, og det rådsmedlem, under hvis resort, opgaven ligger, eller fordi de, der har påtaget sig opgaven, må trække på den viden, der er opsamlet hos de ansatte. Vi har pålagt de enkelte rådsmedlemmer en række arbejdsopgaver, der ligger udenfor, hvad rådsmedlemmerne bør og kan beskæftige sig med. Rådsmedlemmerne er nu engang ikke uddannede sekretærer, og det er urimeligt, at de skal beskæftige sig med regulær korrespondance, ligesom man ikke kan forlange, at de skal kunne formulere sig i et sprog, der kan anvendes overfor f.eks. offentlige myndigheder.

Når vi i rådet fastholder vort ønske, trods de afvisninger, vi har mødt, skyldes det, at vi kan se forholdene i et videre perspektiv, end det er muligt for den enkelte klubleder.

Historie

Siden Dansk Svæveflyver Union blev genskabt i 1972, er den eneste udvidelse af medarbejderstaben, der har fundet sted, sket i 1982, hvor Lillian Sørensen gik fra 1/2- til 1/1-tidsansættelse.

I 1972 var der 1.700 medlemmer og 225 svævefly i D.Sv.U. I mellemtiden er disse tal vokset til 2.200 medlemmer og 450 svævefly.

En lang række af de opgaver, som man idag arbejder med, fandtes ikke i 1972, og de krav, der stilles til D. Sv.U.'s

organisation er i det hele taget meget større idag end i 1972.

Gennem mange år har unionen målbevidst arbejdet på at få overdraget så mange opgaver som muligt fra Statens Luftfartsvæsen (SLV).

Dette har vi gjort ud fra ønsket om at skabe større frihed og selvstyre og ikke mindst, for at danske svæveflyvere skal undgå så mange af de dyre SLV-gebyrer som muligt. Men vi har også gjort det, fordi vi mener, at vi gennem unionen med vort sagkendskab, i mange tilfælde kan gøre det bedre end SLV kan.

Også i andre henseende har Unionen arbejdet på at skabe så mange omkostningsbesparelser som muligt for klubberne og de enkelte svæveflyvere. GF-forsikringen er et godt eksempel herpå. Denne ordning har ikke alene givet os en billig forsikring - så billig at vore nordiske kollegaer misunder os - men den har direkte medvirket til, at konkurrerende forsikringsselskaber har måttet holde deres præmie på et acceptabelt niveau.

Fremtid

Unionen vil naturligvis fortsætte sine bestræbelser for et større selvstyre og for at billiggøre svæveflyvningen.

SLV er blevet pålagt at skaffe dækning for en lang række af sine udgifter, bl.a. skal luftfarten selv dække sine udgifter. Dette nye princip medførte de meget store gebyrstigninger den 1. januar 1987.

Bl.a. på grund af de mange protester, man fik i den anledning, overvejer SLV i øjeblikket nogle meget epokegørende rationaliseringer. Planerne går på, at SLV vil anvende mere tid på tilsyn og mindre til fornyelse af certifikater og lignende, hvilket vil indebære uddelegering af ansvar og kompetence, længere perioder for helbredsgodkendelser og fortløbende certifikater.

Disse tanker passer godt i vore bestræbelser, men det er nødvendigt, at vi kan dokumentere, at vi har en organisation, der kan magte opgaverne.

Vi er på vej til selv at kunne godkende svæveflyvepladser, og vi kan måske få rettigheder omkring certifikater og lægeattester. Med en øget kapacitet vil der være mange andre områder, hvor vi kan medvirke til at det bliver både lettere og billigere at være svæveflyver i Danmark.

Et snarligt og akut problem er, at Ole Didriksen om ca 5 år agter at påbegynde en nedtrapning af sin arbejdsindsats.

Dette medfører, at vi om få år under alle omstændigheder skal have fundet en afløser, og det skal gøres så betids, at han kan blive oplært og overtage den know-how, der er opbygget gennem Ole Didriksens mangeårige virke.

Nutid

Den billiggørelse og det selvstyre, som vi nævnte, at Unionen har udvirket, kan bedst illustreres ved at se, hvorledes svæveflyvningen ville fungere uden Unionen.

En god rettesnor vil være A-piloterne og de forhold, de dyrker deres interesse under.

Et A-certifikat er idag meget dyrt, og det skyldes ikke udelukkende merudgifter til benzin og motorer, men i høj grad udgifter, der er pålagt motorflyene og flyveskolerne i form af gebyrer og regler fra SLV.

Hvis vi ikke havde Unionen, dets personale og de funktioner, der udføres enten ved frivillig eller lønnet arbejdskraft, og hvis vi vil vedblive med at være accepterede som lige stillede kvalificerede luftrumsbrugere med ret til at flyve f.eks. i kontrolleret luftrum, måtte vi forvente, at udgifterne ved at dyrke svæveflyvning ville nærme sig et niveau, der svarer til motorflyvernes.

Vi frygter i rådet, at vi meget let kan komme i den situation, at de rettigheder, som vi gennem årene har tilkæmpet os, bliver inddraget af SLV. Det vil ske, hvis vi på grund af kapacitetsmangel i organisationen ikke er i stand til at indfri vore forpligtelser.

Hvis dette er tilfældet, vil sammenligningen til A-piloternes forhold ikke længere være utopi, men barske kendsgerninger.

Lad os tage et målbar eksempel på, hvorledes dette vil være:

Hvis Unionen, måske på grund af personalemangel, ikke er i stand til at indfri de krav, der stilles fra SLV til behandlingen af materielssager, vil det betyde, at SLV selv vil overtage kontrol, tilsyn m.v.

Hvad betyder det for jeres klub ?

Jo - det betyder at det årlige syn af et fly vil koste 1.135 kr., (se venligst SLV's gældende gebyrreglement under "ikke medlem af D.Sv.U."), hvilket for vor flypark på 450 svævefly ville betyde en udgift på

kroner 510.000,00

Det er da til at forstå !

De 240 kr., som hvert enkelt svæveflyvemedlem i år betaler til Unionen giver for 2.100 svæveflyvere i alt 504.000 kr. eller mindre end det Unionen sparer svæveflyverne for på et enkelt område ! Og det på et område, som vi desværre ikke er i stand til at passe særligt godt på grund af kapacitetsmangel.

Lad os nævne andre eksempler:

- teoriprøver
- Hvem skulle lave dem ?
- SLV ?
- Hvad vil det koste ?

- instruktørkurser
- Hvem skulle lave dem ?
- SLV ?
- Hvad vil det koste ?
- GF-forsikning
- Der skal være en daglig kontaktperson/sagsbehandler. Ellers falder ordningen væk. Blot en fordyrelse på 1.000 kr. pr. fly vil medføre en merudgift på 450.000 kr. !
- telefonkonsulent
- Hvor ville du henvende dig med dine problemer ?
- Arnborg
- Hvor skulle vi afholde vore konkurrencer ?
- materiel
- Hvor skulle vi finde autoriserede flymekanikere ?
- Hvad vil det koste ?
- flyveskoletilladelse
- Skoleflyvning må idag kun foregå i én af SLV godkendt flyveskole. Hver motorflyveskole har en sådan tilladelse - som de giver SLV 9.800 kr. i oprettelse og 6.700 kr. årligt i fornyelse for. Unionen har idag denne tilladelse for samtlige sine klubber under ét. Uden Unionen og med ca. 40 klubber ville udstedelsen koste klubberne i alt 392.000 kr. og det årlige gebyr ville være 268.000 kr.
- Praktisk S-prøve
- S-kontrollantordningen kan ikke fungere uden Unionen. Vil SLV stille i weekenden for at afholde prøve ?
- Hvad vil det koste ?

Vi skal ikke trøtte jer med flere eksempler, men blot konkludere, at Unionen gennem sin historie har tilegnet sig en række rettigheder og goder, der som så mange andre forhold kun fungerer i kraft af Unionens, specielt de fastansattes virke.

Ved gennemgang af Unionens regnskaber og gennem "snakken på pladsen" har mange klubledere desværre den opfattelse, at de samlede lønomkostninger i Unionen går til administration, administration og atter administration af administrationen. Den myte vil vi gerne have manet i jorden !

Vore medarbejdere yder en aktiv, kreativ indsats for dansk svæveflyvning gennem det samlede virke. Der går 100-vis af timer til hver af punkterne instruktørkurser, specialsager

for enkelt-klubber, materielsager, havarisager, normer, drøftelser med myndigheder, forberedelse/afholdelse/afvikling af konkurrencer o.s.v., o.s.v

Dette er altsammen aktiviteter, der er medvirkende til, at svæveflyvning i Danmark kan dyrkes for relativt beskedne beløb.

Skiftende svæveflyverråd har gennem årene drevet rovdrift på personalet, har med glæde taget nye opgaver ind, fordi de/vi har kunnet se en totalbesparelse for dansk svæveflyvning.

Det indebærer, at personalet nu i en årrække har kørt på toppen af sin ydeevne i en sådan grad at stadig flere opgaver er blevet udskudt og lagt til side.

Det har sikkert været en dårlig politik, fordi det gennem årene har bevirket, at Unionen har haft stadig vanskeligere ved at udføre sine direkte ydelser med det resultat, at man som klubleder i stadig stigende omfang har følt, at man ikke fik valuta nok for kontingentpengene.

Den ny medarbejder, som vi ønsker at ansætte, skal i høj grad råde bod på dette forhold, idet hans vigtigste opgave bliver at løse nogle af de mange opgaver, som Ole Didriksen ikke kan nå - således at konsulentfunktionen igen kan fungere optimalt til gavn og glæde for os alle.

Desværre kan man ikke købe halve og kvarte medarbejdere. Derfor er personaleudvidelser omkostningstunge.

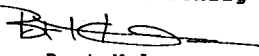
Vi har i rådet gennem de sidste år søgt at føre en målrettet konsolideringspolitik på det økonomiske område, en politik, der var nødvendig på grund af tidligere tiders stadig stigende rentebyrde. Konsolideringspolitikken har medført, at rentebyrden bliver mindre år for år.

Vi agter at videreføre denne politik, men uden at Unionens aktiviteter reduceres, hvorfor vi vil indstille til næste repræsentantskabsmøde, at kontingent-niveauet hæves med 30 kr. pr. halvår.

Når der henses til, hvilke interesser der står på spil for os alle, også af økonomisk karakter, håber vi, det vil fremgå af ovenstående, at ansættelse af en ny medarbejder, er en særdeles fordelagtig investering i dansk svæveflyvnings fremtid.

Vi ser meget gerne, at I diskutere indholdet i denne klubskrivelse på medlemsmøder og lignende, således at medlemmerne virkelig får forståelse for Unionens betydning for deres svæveflyvetilværelse.

Med venlig hilsen


Bent Holgersen Per Wistisen
formand kasserer

Ved pokalfesten efter landingskonkurrencen blev der traditionen tro indgået en række mere eller mindre vanvittige væddemål til afgørelse i den kommende sæson. Vi kan her bringe følgende:

1. Brian flyver 300 km i 1988, ellers giver han 1 ks øl.
2. Anne Grethe får S i 1988, ellers giver hun 1/1 fl. whisky.
3. Hans G. Nielsen flyver 300 km i 1988, ellers 1 ks øl.
4. Poul Olesen flyver mere end 400 km i 1988, ellers 1/2 ks øl.
5. Den der flyver den langsomste 100 km trekant af Anne Grethe og Elisabeth skal giev 1 fl. rom.
6. Kristian Fyrst får S i 1988, ellers 2 ks øl.
7. Hvis Per og Lisbeth holder sommerferie på EK-VH i 1988, giver de 1 ks øl.
8. Ib flyver mindst 3 x 100 km trekant, ellers 1 ks øl.
9. Hvis Børge ikke bliver oksholet til barnevogn i 1988, giver han 2 fl. rødvin.
10. Tage og Carsten flyver 300 km fri distance i AS-K 21, - ellers giver de 1 ks øl. (Og hvis... - så giver Carsten nok eet eller andet til Dorthé.)
11. Johnny laver mindst en af de to betingelser, han mangler til søvl-c. Enten 5 timer eller 50 km stræk i lige linie. Ellers 1 ks øl.
12. Per Jørgensen og Brian flyver sammen 100 km trekant i AS-K 21, ellers 1 ks øl.
13. Bjarne flyver en tur til Hjørring. Ellers 6 fl. rødvin.
14. Hvis 25% af væddemålene bliver opfyldt, giver Anita 1 ks øl. Hvis 50 % bliver det, gør Poul Erik.
15. Per Eriksen flyver en 100 km trekant med mindst 90 km/t, ellers 1 fl. Gl.Dan.
16. Flemming Vasegaard flyver 1 times termik alene, ellers 10 kys til Anne Grethe. (Redaktørens anmodning om passivt medlemskab stilles hermed i bero!)
17. Hvis Gitte M. Andersen får S i 1988, giver Bent Kirkegaard 1 ks øl.
18. Ove giver 1 ks øl, hvis han ikke flyver en 500 km distance i 1988. (Og ellers også.)
19. Hvis Gudrund ikke når at pudse vinduer på klubhuset mindst 4 gange i 1988, giver hu 1 ks øl.
20. Hvis Svævenyt udkommer 10 gange i 1988, giver Gert 1 ks øl til generalforsamlingen i 1989.
21. Anders Hansen vil ikke ryge efter 20/1 1988, kl. 23.59 og indtil pokalfesten i 1988. Hvis løftet ikke holdes, møder Anders i kjole og hvidt samt laksko og butterfly til pokalfesten 1988. Hvis løftet holdes, møder Gitte Vasegaard til samme fest i lang kjole, stiléthæle, fuld krigsmaling m.m.

(Det er med en vis tilfredshed, redaktøren konstaterer, at han har en ikke ringe indflydelse på to af væddemålenes udfald. Spørgsmålet er nu blot, hvem der kan overtales til at flyve med i de tosædede fly i den kommende sæson? Hvad det andet angår: Hvis ikke der kommer mindst 10 numre i 1988, giver redaktøren 1 ks øl!)

Som lover, bringer vi her sidste afsnit af den svenske artikel.

Skytoppen defineres indenfor meteorologien som det niveau, hvor vertikalvinden bliver nedadrettet. Afhængig af temperaturen på dette niveau, grupperes skyerne i fem grupper:

1. Højere end -12°
ingen overskyning.
2. Højere end -12 til -20°
let overskyning
3. Højere end -20 til -30°
overskyet
4. Højere end -30 til -40°
kraftig overskyet, mulig nedbør
5. Lavere end -40°
nedbørsskyer

Forhold for termiske bølger er en vindvridning i højden og en vindhastighed i de højere lag, som medfører bølgerørelser. Cumuluskyen fungerer da på samme måde som en bjergryg og udgør en hindring i atmosfærens strømning. Termiske bølger, som udvikles lige over skygader, behøver ikke altid være synlige som en linseformet bøggesky, afhængig af om temperaturen er højere end -12°C .

Et stabilt lag i skytophøjde er en god forudsætning. Hvor man ser flade og gamle Cu-skyer kan man give sig til at lede efter bølger ved siderne og over skyerne. Når de optræder sådant er det ofte muligt at stige udenfor skyen, op langs dens vægge, hvilket giver en helt unaturlig følelse. På denne måde optræder termiske bølger i betydelig større udstrækning end vi aner, ligesom skygaders udstrækning kræver en smule intellektuelt arbejde i tørtermiksituationer.

Vind, som vrider sig under skyen og som forstyrrer den konvektive proces, leder ikke sjældent til et mønster af mærkelige brudte bobler. Derfor kan man pludselig falde ud af sit jævne og fine stig halvvejs op til skybasen uden nogen synlig anledning. Det er svært at svæveflyve under disse forhold, men det er opfordring til "nusseflyvning". At svæveflyve i et sådant vejr giver i hvertfald træning i centreringens svære kunst. Noget, som yderligere kan ødelægge boblerne, kan være et stabilt lag lige under skybasen, hvilket ikke sjældent optræder i højtrykssituationer, 50-100 meter under basen. Forurenede luft skaber sin egen termikkilde, en sådan behøver ikke at findes direkte på jorden.

VURDERING AF SVÆVEFLYVEPROGNOSE

I al væsentlighed, så afhænger kondensationsniveauet af forholdet mellem temperatur og dugpunkt ved jorden. Den mængde vanddamp, som luften kan magasinere mindskes når temperaturen falder, og når vi taler om relativ fugtighed, så angives graden af mætning. Disse faktorer ligger siden til grund for temperatur- og højdediagram, hvor linjerne or tøradiabaten og fugtadiabaten bestemmer, hvordan konvektionen vil foregå på en almindelig sommerdag. Men selv om denne metode er velkendt og veindarbejdet, så udgør den samtidig en abstraktion. Det er yderst sjældent, at en bestemt tilstandskurve har gyldighed over et større område. Snarere er det lokale variationer, som bestemmer hvordan hævingen vil komme til at foregå. En

god måde at udnytte motorsvæverne i svæveflyvningens tjeneste ville være at lade dem lave vejrflyvninger og dermed bestemme tilstandskurver, i stedet for at klage over tre telefonsvarere.

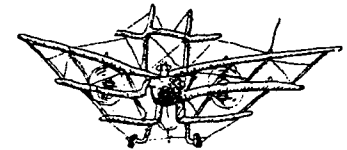
Vurdering af svæveflyvningens prognoser sker kontinuerligt og det har vist sig, at svæveflyverne har kunnet levere vigtige bidrag til forskningen af konvektive processer. På grundlag af de verifikatiover, som svæveflyveklubberne har leveret til flyvevejtjenesten er metoderne blevet pudset af i kanterne for at skabe bedre prognoser.

Det viste sig allerede i begyndelsen af 80'erne, at de modeller, som var blevet anvendt til svæveflyveprognoser i Sverige gav alt for hurtige temperaturstigninger om dagen. Det resulterede i en almindelig prognose, som fortalte om termisk udvikling hastigere end det, som var tilfældet. De normale beregninger efter tilstandskurvernes udseende udpegede de første Cu-skyer ganske godt, men siden blev det værre. Beregningerne gav nogle gange helt urimelige tidspunkter, f.eks. en forøgelse af temperaturen på 2°C på et minut. De største fejl forårsagedes imidlertid af, at Cu-skyer dannedes og hindrede indstrålingen og ødelagde modellen.

Det viste sig også, at tilstandskurverne var behæftede med systematiske fejl, som gav bemærkelsesværdigt

mange prognoser med sammentrykkede Cu'er. Det vil sige, at man ikke havde forudset, at der frigjordes energi, når konvektionsniveauet nåedes. Når konvektionen er kommet i gang, kan det være rimeligt at antage, at tilstandskurven forskydes højere op i vore højde- og temperaturdiagrammer, hvilket kan give pessimistiske beregninger af skytoppenes højde- men samtidig forskydes både tøradiabat og fugtadiabat i samme retning. Energien, som går tabt ved at tilstandskurven påvirkes af indstrålingen, modvirkes af at den tilgængelige energi bliver større, når kondensationsniveauet nåes.

På lignende måde havde modellerne ikke taget hensyn til fordampningen. Mætningsgraden i det jordnære lag tidligt om morgenen kan ikke siges at være repræsentativt for forholdene om dagen. De resulterede derfor i alt for høje skybaser. Den største besværlighed ved de ældre modeller var at forudsige nedbør. Det lykkedes ofte meteorologerne at forudsige nedbør på delvis subjektive grundlag med betydelig større sikkerhed end det, som modellen, den såkaldte Kållbergske diagnose, kunne fortælle.



Stefan Nilssons vurdering af Kållbergs konvektionsberegninger er interessant, ikke mindst fordi den viser, hvordan svæveflyverne i Sverige kan samarbejde med flyvevejtjenesten ved at indsende sine observationer. En lignende undersøgelse af Bo Nordenham pegede også mod at forbedre Kållbergs metoder, særligt når det gjaldt stighastigheden i boblerne. Ved hjælp af observationerne kunne han vise, hvordan de fleste prognoser var for positive: for høj skybase og for høj stighastighed, hvilket ikke mindst har at gøre med lokale variationer.

Så til nogle enkle iagttagelser:

VORE BILLEDER I HOVEDET

Vertikalhastigheden er altid stærkere end stighastigheden, når man flyver. Det, piloten ser på variometeret er forskellen mellem luftens vertikale hastighed og svæveflyets synkehastighed. En stigende luftmas-

ses karakter varierer meget afhængig af luftens sammensætning af fugt og temperatur men en enkel tommelfingerregel siger, at termikkens styrke forholder sig til dens højde på nogenlunde følgende måde:

Termikart	op til	maximalt midstig i det tøradiabatiske område
tærtermik	1000 m	1 m/s
	2000 m	2 m/s
	3000 m	3 m/s
termik m/små Cu-skyer	1000 m	1,2 m/s
	2000 m	2,4 m/s
	3000 m	3,6 m/s
termik m/tilførsel af koldluft	1000 m	1,5 m/s
	2000 m	3,0 m/s
luft(koldluftadvektion)	3000 m	4,5 m/s

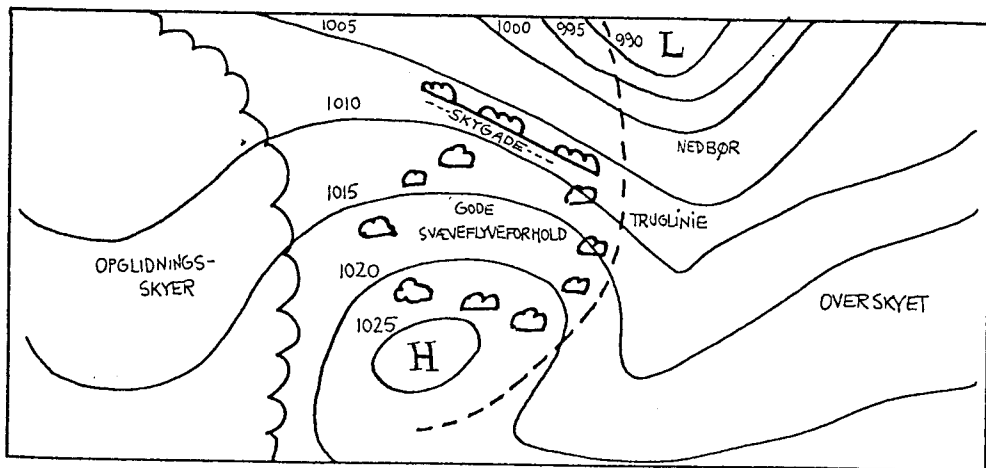
En stor indflydelse på den termiske udvikling i højden har tilførsel af koldluft. Sådanne advective foandring kan man genkende ved at vinden vrider mod venstre med højden. Og resulterer i kraftigere termik. Den varer også længere om aftenen. Med modsat effekt påvirker en varmlufttilførsel konvektionen. Termikken bliver svagere og forsvinder tidligere på dagen.

En god svæveflyvesituation opbygges sædvanligvis ganske langsomt. En alt for hastig lufttryksøgning viser bare, at der straks kommer varmluft-



tilførsel i højden. Det ideale svæveflyvevej har følgende ting tilfælles:

1. Luften skal være koldest i højden og hindres indstrålingen af frontale skyer, så gælder reglen, at andendagen efter en koldfrontspassage er det vældig fint svæveflyvning.
2. Nedadrettede vertikale luftstrømme bagved koldfronten giver yderligere næring til mindre Cu'er.



3. En kombination af termik, skygader og et stabilt grænselag kan resultere i termiske bølger.

4. Skygader udvikles enten gennem en modsætning mellem uens niveauer i de lavere lag eller gennem et hæmmende inversionslag for skyernes vertikale udstrækning.

5. områder med et moderat antal mindre Cu er bedst egnede til svæveflyvning. Overudvikling betinges af, at luften er kold og labil i de lavere lag, mens en inversion virker hæmmende på termisk udvikling. Når fugtigheden er lav ligger skybasen højt, men når fugtigheden er høj, så tenderer Cu ofte mod at sprede sig ud og tage form af skyggende Strato-cumulus.

6. før en fremskridende varmfront hindres solindstrålingen på vestsiden af højtrykket af mellemhøje og høje skyer.

7. En god svæveflyvedag har et lufttryk på mellem 1017 og 1024 mb!

Forskellige beregninger har nemlig vist, at når det konvektive lag er begrænset af en inversion med en langsomt synkende tendens og når det underliggende koldluftlag er labilt, aftager mulighederne for udbredte

områder med Sc og As samt nedbør ved 1017 mb. Men hvis lufttrykket ved jorden overstiger 1024 mb, så kommer den vertikale, synkende luftstrøm fra de højere lag til at være for kraftig, og vil ikke være i stand til at fremme udvikling af Cu. Inversionen kommer til at blive dyb, og vil langsomt synke endnu lavere ned.

Vi er nok mange, som glædes over at kunne navngive en sky masse, nærmest som en botaniker, når han betragter en gammel eng og finder alle mulige slags blomster. men himlen viser sig også fra en teatralisk side og udspiller handlinger, som vi forsøger at genkende. Tommelfingerregler, erfaring og sund bondefornuft udgør en væsentlig del af svæveflyvernes hverdag. Kundskaerne sidder ofte i hænderne, som vil styre flyet i den retning, som øjet har stirret sig blindt på.

Om disse erfaringer kunne sættes på tryk og blive tekster for nybegyndere og andre, så var meget vundet.

Kilde:
Segelflyg sport, juli 1985
Gösta Arvastson

(Kolding Svæveflyveklubs blad.)

Hej på dig!

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



AARS · Tel. 62 15 33

Medlemsmøde 28.11.1987

Til dette medlemsmøde havde Birgit fået en aftale i stand med Børge Hansen fra Holstebro Svæveflyveklub. Desværre var aftalen ikke helt bragt i stand, da sidste nummer af Svævenyt kom ud, hvad der nok er grunden til, at forbavsende få var mødt op for at høre om svæveflyvning i Sisteron i Frankrig.

Til gengæld fik de fremmødte en hyggelig eftermiddag med Børge Hansen og hans kone og datter, der i fællesskab kunne give en beretning, ikke bare om en svæveflyveferie, men om en familieferie i Frankrig.

Her er lidt om det, vi hørte:

Turen til Sisteron fra Struer er på ca. 1.850 km, og man skal med trailer bagefter regne med ca. 25 timers kørsel. Med mindre man er flere til at skiftes til at køre, skal man nok regne med 2 overnatninger undervejs.

Vel ankommet til Sisteron er der flere muligheder for indkvartering - på flyvepladsen er der en campingplads med udmærkede toiletforhold og en udmærket bar, men herudover er bekvemmelighederne få. Af hensyn til familien vil det derfor nok være mere nærliggende at campere i Sisteron (der ligger nogle kilometer fra flyvepladsen) eller på campingpladsen l'Hippocampe, der ligger i en lille charmerende by Volonne 12 km syd for Sisteron.

Hvad flyvningen angår får man ved ankomsten en god briefing om procedurerne på pladsen og forholdsregler ved flyvning i de omkringliggende bjerge. Derudover kan man få en tur i en tosædet, så man hurtigere kan lære forhold og landskab at kende. Ved flyvning i bjerge er der visse regler, der skal overholdes, specielt hvad angår minimum flyvehøjder på bestemte punkter, men overholdes disse regler, byder flyvningen omkring Sisteron ikke på uovervindelige vanskeligheder.

- 2 -

Flyvningen starter normalt omkring kl. 13.00, hvor termikken starter. Det kan være vanskeligt at komme op, men er det først lykkedes, er der gode, stabile stigområder med ofte op til 4 m/s. Der var under Børge Hansens besøg kun mulighed for guldhøjde en enkelt dag (hvor han naturligvis var på tur), men muligheden er der altså. Men som Børge sagde - 15 dages ferie i Sydfrankrig - 5 flyvedage og 25 timers flyvning i et spændende område - hvad kan man så næsten forlange mere.

Til slut lidt økonomi:

Benzin tur/retur ca. 1.750, flyvning (man betaler 75 fr. pr. dag man flyver, 180 fr. for at kunne flyve og 16 fr. i minuttet for flyslæb) 25 timer 1.400 kr., og camping ca. 900 kr. Hertil kommer så det, den øvrige del af familien bruger på svømmebade etc.

Der er ingen tvivl om, at det, vi hørte om Sisteron, fik rejsefeberen til at bryde frem hos mange. Er der nogen, der har alvorlige planer for 1988, kan yderligere oplysninger altid fås hos Børge Hansen, tlf. 07-85 59 32. Derudover vil jeg lægge det materiale, jeg har fået af Børge Hansen, i klubhuset. Endelig kan jeg henvise til FLYV 1986, side 244, hvor Erik Berg fra Nordsjællands Flyveklub fortæller om sit ophold dernede.

Gitte

Olieprodukter

**Varmeanlæg
til olie og gas**

**Service på
olie- og gasfyr**

**Års
62 19 88**

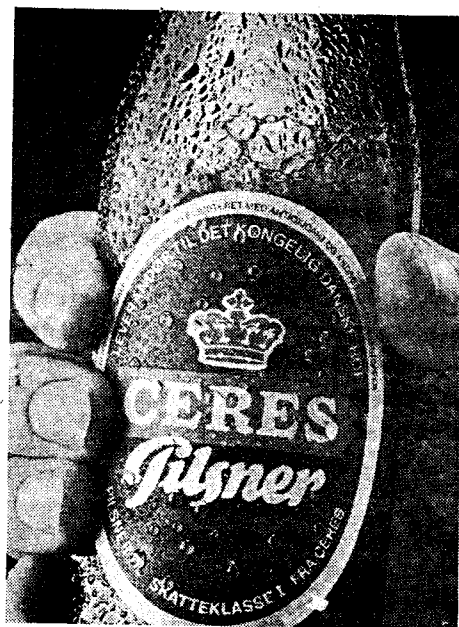


BP energi

Når dette læses, er det lige før, vinterens S-teorikursus er startet! Har du endnu ikke fået tilmeldt dig, kontakt da Gert Frikke snarest.

Undervisningen kommer i år til at foregå i klubhuset, lørdage kl. 10 - 13. (Se omstående oversigt.) Eksamen foregår torsdag d. 14. april kl. 19.00, også i klubhuset. Tilmelding til eksamen senest 28/3. Eksamensgebyr kr. 90.00.

Oversigt over teoripensum samt kopier af diverse materiale kan fåes hos de enkelte fags lærere. Det anbefales, at man anskaffer den ny udgave af Svæveflyvehåndbogen.



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

Undervisning i S - teori vinter 1988.

Alle timer på: EKVH. Lørdage mellem: kl. 10.00 - 13.00.

Tidspunkt	Fag	Underviser
Lørdag d. 2/1 kl. 10 - 13	Materiel - lære	Poul R. Kristensen
- 9/1 -	Materiel - lære	Poul R. Kristensen
- 16/1 -	Aerodynamik	Hans Bo Poulsen
- 23/1 -	Aerodynamik	Hans Bo Poulsen
- 30/1 -	Aerodynamik	Hans Bo Poulsen
- 6/2 -	Flyvelære	Poul Erik Thomsen
- 13/2 -	Flyvelære	Poul Erik Thomsen
- 20/2 -	Love + bestemmelser	Tage Hausager
- 27/2 -	Love + bestemmelser	Tage Hausager
- 5/3 -	Meteorologi	Flemming Vasegård
- 12/3 -	Meteorologi	Flemming Vasegård
- 19/3 -	Meteorologi	Flemming Vasegård
- 26/3 -	Opsamling	Undervisere + Niels Seis
- 2/4 -	Opsamling	Undervisere + Niels Seis
- 9/4 -	Opsamling	Evt.

TORS DAG 14/4 KL 19.00 S-TEORI 15 PRØVE EKVH

NOTÉR I DIN KALENDER:

- Medlemsmøde i klubhuset d. 16/1: Debat om aktuelle emner.
Filmen "The white challenge".
- Kvindetræf i Herning 23/1. : Nærmere oplysninger hos Birgit A. Eriksen
- Medlemsmøde i klubhuset d. 13/2: Ole Didriksen om fysik, ny skolingsnormer,
PFT-regler m.m.
Per Eriksen samt Kirsten & Kaner fortæller
og viser billeder fra deres "flyvetur" til
London.

Iøvrigt efterlyser Birgit Eriksen emner/spørgsmål/ideer osv
fra medlemmerne til behandling på medlemsmøderne. Hun vil MEGET
gerne kontaktes desangående.

Det ny flyvereglement for Vesthimmerlands Flyveplads er nu godkendt af
luftfartsdirektoratet. Da alle ansvarlige piloter (d.v.s. alle med lokalflyv-
ningstilladelse eller S), har pligt til at kende det (i detaljer!), vil det
være en god idé at studere det grundigt inden næste sæson. Eksemplarer findes
i klubhuset.

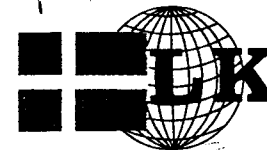
Udvidelsen af flyvepladsen kommer ikke i gang så hurtigt som først ventet.
Til den nødvendige udvidelse kunne kommunen forhandle sig til rette med alle
berørte lodsejere på nær een. Det vil derfor blive nødvendigt at anlægge en
ekspropriationssag, hvilket vil forhale arbejdets igangsættelse. Desuden
skal projektet endnu en gang til offentlig høring, hvorfor arbejdet måske
først kommer i gang om et halvt års tid eller mere. (Måske lige midt i sæsonen?
Hvor meget flyvningen så vil blive berørt, er ikke muligt at sige, - men
ofrmodentlig ikke voldsomt meget.)

SIDSTE:

Formanden har netop med særpost modtaget en officiel bekræftelse fra
Skive på, at man her er villig til at afholde Sorteper-festen 1989. Med
andre ord. Man anerkender (atter) at være slået i vore to klubbers indbyrdes
strækkomkurrence mellem de to flyvepladser (EK-SV og EK-VH). Festen vil
finde sted lørdag den 12. marts i Skiveklubbens klubhus, så hold allerede
nu denne dato fri. Nærmere oplysninger vil formentlig fremkomme, når
Skivefolkene har planlagt, hvilke kulinariske højder, de denne gang vil
bringe gæster og egne folk til.

Fly på egne vinger

New York, torsdag
Et mindre privatfly fløj man-
dag sine egne veje. Douglas
Youngs havde problemer med
flyets motor, og forsøgte derfor
at dreje propellen med hånd-
kraft, da motoren startede og
flyet gik i luften. Onsdag aften
fandt en jæger flyet i et ti meter
højt poppeltræ ved en landsby
105 km fra flyvepladsen. Flyet
har ikke taget mere skade, end
at det vil blive sat i stand, så
snart man har fået flyet ned fra
træet. (AP)



Telefon 08-271231

Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

HJÆLP HJÆLP HJÆLP osv.

Redaktionen har tidligere nærmest grædt sit spørgsmål ud: Er der da ikke een eller anden, der vil påtage sig et par faste småopgaver for Svævenyt? Det drejer sig blot om så lidt, - højst 1 times arbejde, når du alligevel sidder i klubhuset og ikke ved, hvad du skal få tiden til at gå med.

Lav lidt statistik over, hvad flyene har fløjet.

Fin frem til, hvad der er lavet af særlige præstationer.

Notér smånyt op til rubrikken af samme navn.

Hav i det hele taget næsen fremme med hensyn til, hvad der kunne være af interesse for bladets læsere.

Hjælp evt. til med at skaffe annoncører og sende regninger til disse.

Etc.

Alt sammen opgaver, du sagtens kan lave i klubhuset eller derhjemme. Og ikke særlig omfattende, hvis man er på pladsen, eller har lidt tid tilovers i det hele taget.

Som nogle måske har bemærket, har rubrikken "Særlige præstationer" ikke været at finde i Svævenyt i over et år. Ligeledes "Lidt statistik". Og "Smånyt" kunne ofte være mere udførlig.

Og det må desværre nok erkendes, at kommer der ikke en hjælpende hånd med disse ting, vil de også mangle fremover. Den nuværende redaktion har ganske simpelt ikke tid og overskud til at overkomme det hele.

DERFOR: Kom nu ud af busken. Det behøver ikke at koste dig mere end 1 - 2 timer om måneden!

(Anmodninger om at komme i betragtning til dette spændende job vil blive behandlet i den rækkefølge, de indkommer. Red.)



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Uden på nogen måde at minde om en på EK-VH kendt murersvend, bringer denne beretning dog noget i erindring. Læs blot selv.

Fra skadejournalen:

Jeg gav slip på rebet.....

En sørgmunter beretning om en murersvend

Jeg skriver, fordi De udbeder Dem yderligere oplysninger vedrørende min ulykke. Jeg havde på skadesanmeldelsen i rubrikken "Hvorledes skete ulykken?" anført DÅRLIG PLANLÆGNING, som årsag til mit ulykkestilfælde. Eftersom De ønsker, jeg skal forklare det mere indgående, håber jeg, følgende detaljer vil være tilstrækkelige.

Jeg er murersvend, og på ulykkesdagen arbejdede jeg alene på et fladt tag på en ny 6-etagers ejendom. Da jeg havde afsluttet mit arbejde, havde jeg ca. 50 mursten til overs (omkring 110 kg). I stedet for at bære dem ned i hånden, besluttede jeg at sænke dem ned i en træbalje ved at bruge en talje, der heldigvis var anbragt på bygningens side oppe på taget.

Efter at have bundet rebet godt fast nede ved jorden, gik jeg op

på taget, svingede træbaljen ud og læsede murstenene. Så gik jeg ned igen og løste rebet, idet jeg holdt godt fast for at sikre en langsom og forsigtig nedsænkning af de ca. 110 kg. mursten. Bemærk, at jeg på skadesanmeldelsen anførte, at jeg vejer 71 kg. På grund af min overraskelse over at blive revet væk fra jorden så pludseligt, mistede jeg åndsnærværelsen og glemte at give slip på rebet. Det er vel unødvendigt at sige, at jeg i pæn fart fræsede op langs hussiden.

Omkring 3. sals højde mødte jeg træbaljen, der var på vej ned. Det forklarer kraniebruddet og det brækkede kraveben.

Dette møde nedsatte kun farten lidt, så jeg fortsatte min hurtige opstigning, og standsede ikke før fingrene på min højre hånd var 2 knoer dybt inde i taljen. Heldigvis - på dette tidspunkt

havde jeg generhvervet min åndsnærværelse og var i stand til at holde godt fast i rebet trods smerterne.

Omtrent samtidig ramte baljen med murstenen jorden... og bunden gik ud af baljen. Befriet for vægten af stenene vejede baljen nu ca. 20 kg.

Jeg refererer igen til min vægt anført på skadesanmeldelsen. Som De måske kan forstå, begyndte jeg en hastig nedtur langs bygningens side.

I 3. sals højde mødte jeg træbaljen på vej op. Dette ligger til grund for 2 brækkede ankler og lufdskrabninger på benene og den nederste del af kroppen. Mødet med baljen nedsatte hastigheden tilstrækkeligt til at mindske skaderne, da jeg faldt ned i murstensbunken, og heldigvis brækkede jeg kun 3 ryg- hvirvler.

Jeg er dog ked af at skulle fortælle, at da jeg lå der på murstenene i smerter og ude af stand til at rejse mig, og betragtede den tomme balje 6 etager over mig - mistede jeg igen åndsnærværelsen.....

Jeg gav slip på rebet...

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

SITTE VASEGAARD

LINDØRGADET 11 TRØE
9361 GANDRUP STAD

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.

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: Anders Hansen, Korsgade 40, 2.th., 9000
Aalborg, tlf. 08-16 66 73

Sekretær: Poul Olesen, Jens Baggesensvej 9, Vejgaard,
9000 Aalborg

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Flemming Vasegaard, Hjejlevej 47, 8641 Sorring,
tlf. 06-95 71 18

SVÆVENYTS girokonto: 5 60 29 55

KLUBHUSET:

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