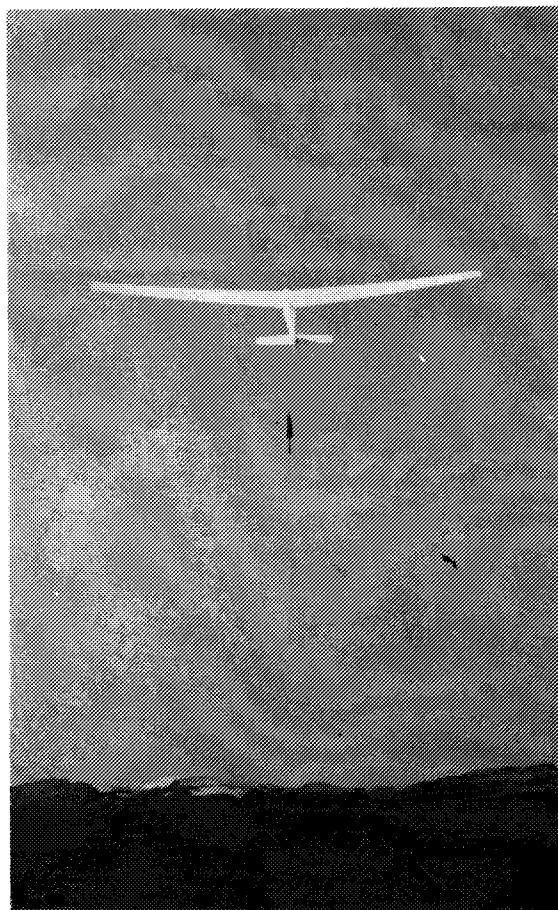


SVÆVENYT



Nr. 7 - september 1988 - 27. årgang

SÅ LYKKEDES DET ENDNU EN GANG !

Et nyt nummer af Svævenyt ser dagens lys, selvom den nye faste redaktør endnu ikke har vist sig. En fælles indsats har dog gjort dette nummer færdigt bl.a. vha. klubbens PC'er, der står hos kassereren. Han skal iøvrigt have en stor tak for husly til redaktionen og bistand i brug af PC'eren under arbejdet med dette nummer. Håber den ny redaktør snart viser sig, idet undertegnede ikke kan fortsætte, ligesom de øvrige som har gjort et stort arbejde enten rejser eller får travlt med andre ting.

Poul Olesen



Brygget perlende frisk.

FORSIDEBILLEDE

Spilstart fra Lønstrup den 10/9 1988. En af klubbens K-8'ere (OY - XFL) startes med et gammelt RØHN - spil. Om DASK-mødet ved Lønstrup: Se andet steds i bladet.

NYT FRA BESTYRELSEN - BESTYRELSESMØDE DEN 17/9 1988

Økonomi

Der kan forventes et overskud på 130000, hvilket er mere end forventet.

Ny konstituering af bestyrelsen

En ny konstituering var nødvendig idet næstformand Poul Erik Thomsen melder sig passiv pr. 1/10 1988. Suppleant Brian Holm Jensen er indtrådt istedet. Birgit Als Eriksen blev valgt til ny næstformand.

Flysalg/køb

De norske og svenske svæveflyveklubber skal kontaktes på samme måde som de danske angående salg af PIK-20, LS-1 eller ASTIR. Der skal indkaldes til ekstraordinær generalforsamling angående køb af nyt fly, se andetsteds i bladet, red.

Øvrige anskaffelser

Den nye redningsskærm i LS-1'en er grounded, på grund af ulykker med tilsvarende skærme i forbindelse med faldskærmsudspring. En ny skal evt. købes. Andre af vore skærme skal renoveres og enkelte måske kasseres. Ved et medlemsmøde i november vil Mogens Clausen fortælle om brug af faldskærme og der vil være mulighed for at udløse de skærme der alligevel skal pakkes om eller kasseres.

Priser og kvalitet af radioer, variometre og transportvogne undersøges inden næste møde. Der skal købes en brugt radio til KZ-7, ligesom der skal skaffes et nyt batteri.

Poul Richard Kristensen fortsætter med at samle materiale om nyt spil.

Hyttelejeaftaler

Disse skal være færdige til underskrivelse i weekenden 29-30/10.

Ny hytte

Bent Erik Thomsen og Gitte Møller Andersen har ansøgt om tilladelse til at opføre en ny hytte - den har de fået.

Vinteropbevaring af campingvogne

Birgit Als Eriksen står igen i år for koordinering af opbevaring af campingvogne, så husk det hvis du skal have din campingvogn under tag til vinter.

Pokaler

Alle strækflyvninger, samt lange flyvninger skal skrives ind i strækmappen, der står i klubhuset på hylden ved siden af Unionshåndbogen og Svæveflyvehåndbogen. Dette skal gøres inden den 29/10, 1988.

Vinterens medlemsmøder

Birgit Als Eriksen står for koordineringen af disse og eventuelle forslag skal derfor gives til hende.

PR-aktiviteter

Lokalradioen i Aars, radio AFN, har fået 10 gæstestarter til udlodning, husk det hvis der kommer en person der gør krav på en tur.

Næste bestyrelsesmøde: Den 29/10 1988 kl. 9:30.

Poul Olesen

LANDINGSKONKURENCE

Der indbydes hermed til landingskonkurrence den 29/10 1988, Tilmelding ved briefingen kl. 9:00, deltagergebyr fastsættes ved briefingen, hvor også reglerne genopfriskes hvis nogen skulle være i tvivl.

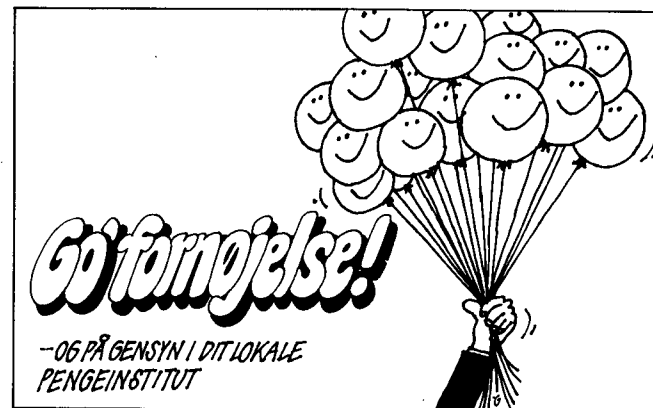
Så er der gilde

Der inviteres hermed til pokalfest, væddemålsfest, afslutningsfest og landingskonkurrencefest i klubhuset på EK-VH den 29/10 1988 kl 19:00. Maden bliver den sædvanlige super gode og billige - Irenes bedste - menuen dog endnu ikke offentliggjort. Tilmelding inden den 27/10 1988 til Irene Kristensen på tlf. 08463121, eller inden den 23/10 på sedlen på opslagstavlen i klubhuset.

*
* EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING *
*
* Der indkaldes til ekstraordinær generalforsamling i Aalborg *
* Svæveflyveklub søndag den 30/10-1988 kl. 13⁰⁰. Mødet finder *
* sted i klubhuset på EK-VH. Dagsordenen er : *
*
* 1. Køb af nyt fly *
* 2. Køb af transportvogn *
*

Hvorfor generalforsamling nu?

Baggrunden for indkaldelsen til generalforsamling er nok de fleste medlemmer bekendt. I 1987 blev der vedtaget en plan for udskiftning/fornyelse af vor flypark. Denne plan forudsatte at et af vore tre "gamle" glasfly skulle sælges inden sæsonen 88. Vi har endnu ikke fået solgt et fly og skal vi have et nyt fly tidligt i sæsonen 1990 skal det bestilles nu, idet der på mange fly er op til 2 års leveringstid. Det bør måske bemærkes at vi har råd til et nyt fly til sæsonstart 1990, selv når der tages hensyn til andre nyanskaffelser som radioer, variometre, spil og transportvogn.



sparekassen
nordjylland

Nyt fly !

I det følgende har jeg opstillet nogle forslag til den ekstraordinære generalforsamling, den 30. oktober 1988, om indkøb af fly og flymateriel. Begrundelsen for forslagene, er placeret sidst i afsnittet.

Forslag 1 :

Jeg foreslår, at klubben sælger DG-300'eren, med henblik på køb af en LS-4a, i erkendelse af, at langt størsteparten af de omskolede piloter, ikke bryder sig om at flyve den.

Forslag 2 :

Såfremt forslag 1 vedtages, foreslår jeg, at klubben bestiller en Ventus C 17,6 meter, til levering sæsonstarten 1990.

Skulle forslag 1, mod forventning, blive forkastet, foreslås det, at klubben bestiller en LS-6 17,5 meter, til levering sæsonstarten 1990.

Forslag 3 :

Jeg foreslår, at bestyrelsen på klubbens vegne, omgående bestiller en Cobra-vogn.

Klubben vil, efter indkøb af nyt fly, stå i en akut mangel på transportvogne. Derfor har jeg foreslået at vi omgående indkøber en Cobravogn, der er kendt for sine mange kvaliteter. Ved omgående indkøb kan den anvendes til (gud bedre det) DG-300'eren.

Da vi har en moderne racer i standardklassen, har jeg foreslået at vi køber en racer i 17-meterklassen, med aftagelige tipper, da prisforskellen mellem et 15-meter og et 17-meter fly alligevel er ubetydelig.

Hvis vi bytter DG'en ud med en LS-4a, har jeg foreslået indkøb af en Ventus 17,6 i stedet for en LS-6, da jeg også mener, vi skal have en flåde bestående af forskellige moderne fly.

Nogle, især uden for klubben, har påstået, at et flapsfly ikke egner sig som klubfly. Vi har med PIK-20'en bevist, at dette er noget fordrukkent sludder! Desuden tror jeg ikke på, at det er muligt, at købe et vesttysk svævefly, der ikke kan flyves af alle i almindelig flyvetræning.

Mange i klubben har talt om LS-4'eren, som eventuel afløser for LS-1'eren. Det forstår jeg godt, men jeg ser hellere, at vi afhænder DG-300'eren, da der kun er ganske få af de omskolede piloter, der nyder at flyve den, og det er s'gu det mindste man kan forlange af en så dyr flyver. Skulle vi få solgt Astir'eren, LS-1'eren eller PIK-20'en, kunne jeg forestille mig, at vi erstattede det manglende sæde med en ensædet skoleglider med næsehjul a la ASK-23 eller Pegase Trainer, så vi langsomt kan overgå til skolin på ASKepot. Det næste fly, efter en ensædet trainer, vil da naturligt være en højtydende tosædet, med eller uden motor.

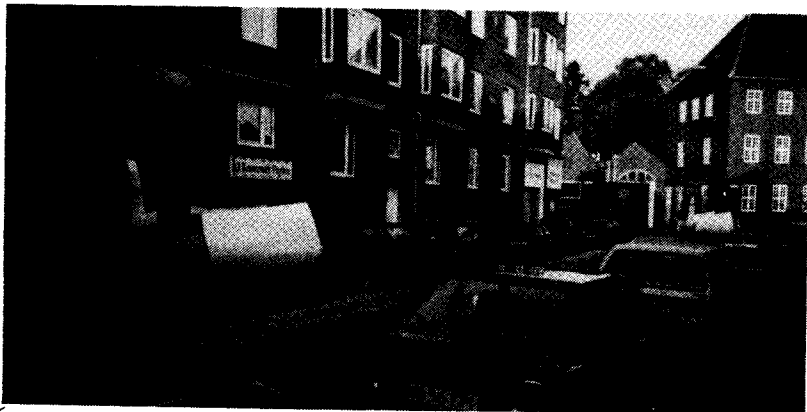
Bent

LØNSTRUP-TRÆF '88

I weekenden den 10.-11. september afholdt Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, DASK, et hang-flyvearrangement i nærheden af Lønstrup/Rubjerg Knude. Det primære i disse dage var dog ikke at komme ud at flyve, men at hygge sig. De "gamle" mødte talstærkt op, og genopfriskede minder fra dengang og fortalte de unge, hvor'n man gjorde, når man skulle flyve hang på de høje skrænter. De fleste af de 14-16 mennesker fra vores egen klub, kom dog ud at flyve, men de færreste af os kom dog til at mærke/flyve på hang'en, da vinden var for svag.

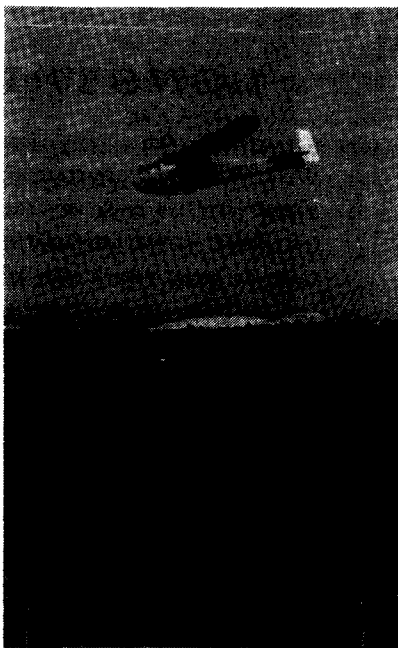
Niels Sejstrup dukkede op lørdag over middag, og så kan det nok være man begyndte at flyve hang - der skulle bare være nogen til at "vise vej". For så Niels sagde : "Man skal bare flyve 50 fod lavere end man tør...". Vi troppede op med to Ka-8'ere + KZ-7'eren og ellers kunne man se FIX'en, en Baby, en Morelli og en Ka-6 i luften og på marken uden for Lønstrup By. Til fællesspisningen lørdag aften var der tilmeldt ca. 30. Det ændrede sig i løbet af dagen, således vi var samlet 56 deltagere i selskabslokalerne ved navn Victoria.

Om aftenen viste Svend Westergaard en lille film om veteranerne i deres unge dage - hermed ment både piloter og glideplaner. Gunnar Christiansen, fra Silkeborg, der begyndte at flyve først i 30'erne, fortalte og viste billeder fra hans grønne ungdom som svæveflyver. Begge indslag var både sjove og interessante. Man må bare håbe vi kan få set lidt mere film næste år, og høre Gunnar fortælle lidt mere om de gamle dage. Virkeligt sjovt !



Vi mødtes i Korsgade, Aalborg.

Næste dag regnede det, næsten hele tiden; derfor blev der næsten ikke fløjet. Alt var vådt og folk trissede omkring i egnen som rene turister. De fleste tog hjem, idet formålet med at opholde sig på Lønstrup International Airport efterhånden druknede i regn. Et virkeligt sjovt og succesfyldt arrangement denne weekend. Der kom deltagere fra næsten hele landet, samt en håndfuld nordmænd. Nordmændene medbragte iøvrigt en Slingsby T-21B, side-by-side. I løbet af lørdagen var der ca. 2-300 mennesker på marken, hvilket vidner om den popularitet sådanne gamle veteransvævefly har. Ikke alle var aktive inden for svæveflyvning. Vi kommer igen til næste år, Niels Ebbe.



Phister

Baby fra Fyn



En formands hverv er mangeartede. Se blot, hvorledes han behændigt hjælper en dame i nød.

EKVH - Alleberg - Eskilstuna - EKVH

Torsdag eftermiddag den 25. august, slentrede sheiken, kasseren og undertegnede rundt på EKVH og småkadede os. Brian foreslog at vi skulle køre til Antwerpen og besøge direktøren (AMA). Forslaget blev forkastet med baggrund i, at vi måtte kunne finde på noget nyt.

Det nye var lige for. Finn Odderskov havde tilmeldt sig veteransvæveflyvetræffet på Alleberg flyveplads i Sverige i week-end'en den 27.-28. august. Vi besluttede os derfor for at følge Finn trop.

Brian kørte hjem for at overbevise faderen, om vigtigheden og rigtigheden i at han skulle have fri. Han ringede om aftenen og fortalte om sit held i argumentationen over for sin fader, og sagde at han havde bestilt billetter hos Stena Line til dagen efter kl. 14:30, med hjemrejse førstkommande onsdag. Helt fint.

Efter om aftenen at have læsset Golf'en med øls, og aflivet de resterende praktiske problemer fredag formiddag, gik turen mod Alleberg.

Alleberg, Sveriges Wasserkuppe

Alleberg flyveplads ligger mellem Vänern og Vättern, umiddelbart øst for Falköping, 150 km nordøst for Göteborg, på et karakteristisk plateau, med stejle skrænter, 135 meter ned til det omliggende landskab.

De stejle skrænter, der afgrænser plateauet, har i svæveflyvningens barndom, gjort stedet ideelt til hangflyvning, hvorfor Alleberg er for svenskerne, hvad Lønstrup Strand er for mange danskere.

Udviklingen af svæveflyene, raffineringen af startmetoderne og det faktum, at termikken tillader større distanceflyvninger end hang, gjorde at Allebergs rolle som national svæveflyveskole efterhånden blev udspillet. Stedet har således indtil for få år siden været mest af historisk interesse, end en aktiv flyveplads. Dette har dog ændret sig inden for de sidste år. I dag arrangeres bl.a. kurser inden for materialelære, skyflyvning, begrænset og ubegrænset kunstflyvning, med henblik på at bevare stedet aktivt. Endvidere er der indrettet et svæveflymuseum i en af de gamle hangarbygninger, som indtil nu, årligt har været besøgt af 6000 gæster.

I museets regi findes bl.a. en Grunau 9, en Baby, en Hütte H-17 og to flyvedygtige Slingsby's: en T-21 side-by-side og en T-31 tandem. For at få de to Slingsby's airborne, råder museet naturligvis over Tiger Moth's, hvor den ene, SE-ADP fra 1932, er verdens ældste flyvende eksemplar.



For at tilfredsstille modernisterne og deres trang til at vende forkert (eller rigtigt, om man vil), er der indkøbt to ASK-21'ere og en Grob 103 Acro. Disse slæbes til himmels af en aggressiv Piper Pawnee og en Piper Cub.

I den aktuelle week-end, var der kursus i begrænset kunstflyvning, som dog p.g.a. veterantræffet, blev forflyttet til en nyindrettet flyveplads ved Falköping, 3 km fra Alleberg.

Jeg spurgte deres unionsmand, Lennart et-eller-andet (bedre kendt som "Lempe"), hvad det ville kræve og koste, for at deltage i et kursus. Som svar fik jeg at, man kun kunne komme med i tilfælde af, at kurset ikke var fuldt besat af svenskere. Var der plads, skulle der ikke være noget i vejen for at deltage, og i så fald ville det koste 4500,- Skr., alt inklusiv, hvilket vil sige slæb, ophold, teori, flyvning og forplejning i en uge! Det lød billigt, og Lempe påpegede da også, at prisen måtte forventes at stige, idet der stadig var tale om en indkøringsfase af kursusvirksomheden og prisniveauet.

Faktisk er der en dansker fra Tølløse, som har været på udvidet bøllekursus. Et par Tølløse-folk, der var til veteranstævnet, berettede om denne opkomling, som inden kurset nok fløj hundsk, men nu, efter kurset, jodlede han konstant rundt på ryggen. Vil man vide mere om Alleberg, så spørg Sej. Han har fløjet fra stedet, som så mange andre danskere har gjorde i sin tid.

Veteransvæveflyvestævnet på Alleberg

Veteranstævnet blev afholdt som led i oprettelsen af de nordiske svæveflyvehistoriske klubber, herunder DASK (Dansk Svæveflyvehistorisk Klub).

Stævnet var berammet til week-end'en den 27.-28., med søndag den 28. som den officielle afviklingsdato.

I alt kom kun 6 af de tilmeldte fly. Danmark deltog med to Baby'er og en Olympia. Norge medbragte en Slingsby T-21 og en Grunau 9, som dog aldrig kom ud at flyve, idet den kun måtte spilstarte. Sverige deltog selv med en enkelt Slingsby T-21, og så naturligvis med de to Tiger Moth's som slæbefly.

Efter at Brian, stolt som en pave, havde overhalet en Lotus Esprit og efter en gang "pytt i pannan", ankom vi som de fleste andre fredag aften. Indkvarteringen forløb uden problemer, trods vor uanmeldte ankomst.

Senere på aftenen ankom bornholmerne med en Olympia på en transportvogn på en transportvogn. Nej, det er ikke en skrivefejl. Sverige har nemlig ganske specielle krav til bremsesystemer i forbindelse med transportvogne, som gjorde at bornholmerne var nødsaget til at stille fly og transportvogn op på en autotrailer.

Lørdagen begyndte med tæt dis og tåge, som dog forsvandt tidligt på formiddagen, hvorefter solen skinnede fra en skyfri himmel.

I restauranten mødte Brian og jeg Tølløse-folkene (som jeg desværre har glemt navnene på), som havde medbragt en Baby. Under samlingen af deres Baby, kom det frem at de havde fløjet fra Eskilstuna, hvor vi udmærket var klar over, at der stod en ASH-25. Vi spurgte til den, og om det ellers var muligt for tilfældigt besøgende at prøve vidunderet. "Ingen problemer. I skal bare sige I er svæveflyvere, som har lyst til at afprøve dyret.". De fortalte videre, at hvis man havde

fløjet nok og fik et par checkstarter, fik man muligvis lov at flyve deres klubfly.

Se det var kakao for trommehinderne! Nok havde vi læst Egon Brix-Madsen's artikel i FLYV om Eskilstuna, og haft den strøtanke, at det måske var muligt, at købe en tur i apparatet, men at det skulle være så let, havde vi ikke turdet håbe på.

Næsten urimeligt begejstrede, galopperede Brian og jeg tilbage til teltet, hvor Hansen endnu lå og boblede. "Hansen". "Hansen for helvede, vågn op. Vi skal til Eskilstuna i morgen og flyve ASH-25. Tølløse-folkene siger at, bla-bla, snakke, berette, fortælle ...".

Med en lavfrekvent grynten, lod Hansen vide at det var forstået, og tillod sig ellers ikke at deltage i Brian's og min begejstring før efter morgenmaden.

Klokken 10 gik vi til briefing, hvor Lempe bød velkommen, og kort fortalte om Alleberg og hvorfor vi var her. Derefter fortalte han hvorledes man burde flyve fra pladsen og ønskede herefter en god flyvedag, så en tysk mønsterpilot ville stå fortabt tilbage og ikke ane sine levende råd. Alt foregik i det hele taget i en særdeles afslappet atmosfære.

Senere på Lørdagen kom termikken. Desværre for Finn, kom han først sidst på dagen og nåede kun et enkelt slæb.

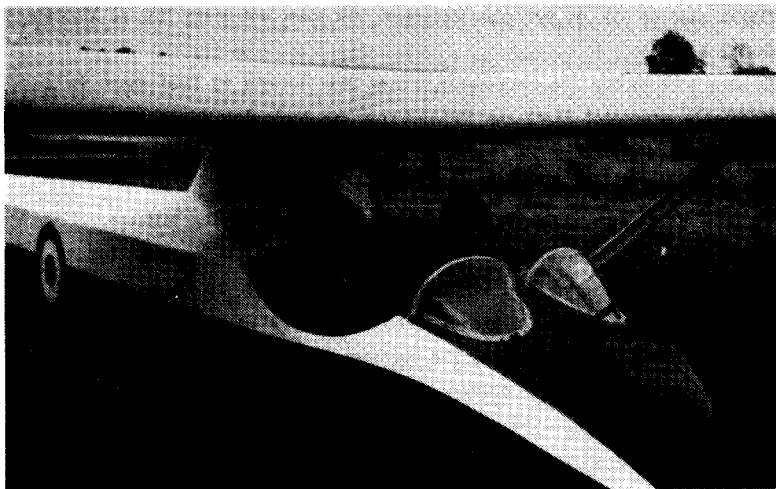
Brian, Anders og jeg henvendte os til Peter Lindberg fra Norge, om vi måtte prøve en tur i hans private Slingsby T-21. Og naturligvis. Ingen smalle steder i Bredgade.

Måske er det ikke alle der kender Slingsby'en, men i slutscenen i filmen "Undskyld vi flygter", ses et par Slingsby's som trækkes ud over en skrænt af et par biler.

En flyvetur i en Slingsby T-21 er en afslappet fornøjelse. Normal flyvefart er ca. 30 knob. Ved den hastighed sidder man i al fredsommelighed med armen ud over cockpitkanten, og ævler med almindelig stemmeføring.

Flyet er utrolig stabilt og harmonisk, men ved landingen finder man hurtigt ud af, at luftbremserne ikke virker efter hensigten. Synkhas-tigheden øges kun fra 3 fod pr. sekund til 5 fod pr. sekund.

Flyslæbet var en oplevelse for sig. Det er ikke hver dag man slæbes op af en Tiger Moth. Med horisonten mellem de to hovedplaner, ligger man rigtigt. Dette er dog sin sag i Slingsby'en, som skal trykkes meget, og det med begge hænder!



Om aftenen viste Ferslev-gutterne en video fra et veterantræf i Frankrig tidligere på sommeren. Brian og jeg gik en tur i omgivelserne, hvor vi ramlede ind i en flok miljøaktivister, der forurenede en ellers fredelig aften med deres stinkende stearinlys og totale mangel på evne til at synge og spille. Derudover skulle vi absolut have en udrykkelig naturlæske. Fandens til fanatikere.

Søndag morgen samledes vi atter til briefing. Denne gang i Svæveflymuseet, hvor Gösta Arvatson, den egentlige arrangør, bød velkommen til den mere officielle seance, og beklagede at vejret ikke var til at flyve i. Han fortalte desuden, at det var rart at se de flyvedygtige danske Baby'er.

Sverige har godt nok Baby'er, men de må ikke flyve, da de er limet sammen med noget i retning af "Karlsens Klister". Da de svenske Baby'er, plus et par andre flytyper, begyndte at falde fra hinanden, fik de totalt flyveforbud, med det resultat, at mange fly ganske enkelt blev brændt. Selv bornholmerne kunne berette, at deres Baby blev futtet af en Sankt Hans aften.

Køb af Slingsby ?

Ved morgenbriefingen Søndag, fortalte et ældre medlem fra Göteborg svæveflyveklub om indkøbene af Slingsby'ene fra Royal Air Force

(RAF). Salget af flyene skete i forbindelse med RAF's indkøb af ca. 100 stk. Grob 103 Acro, og prisen var nærmest latterlig lav: 8000,- Skr. pr. stk. Idag står de til langt over 20000,- Skr.

Det hører med til historien, at alle fly var i perfekt stand i salgsøjeblikket, hvilket blot får prisen til at lyde endnu mere vanvittig. Slingsbyflyene er meget populære i Norge og Sverige (og med god grund), men i Danmark har vi åbenbart ikke været vidende om ud-salget fra RAF. Lad det derfor være sagt med det samme, at om 1-2 år eller måske tidligere, formodes RAF at sælge ud af deres gamle motorsvævere. Er disse af samme kvalitet, som T-21'eren, vil det sandsynligvis blive et rent røverkøb.

Næste vendepunkt

Niels Ebbe Gjørup, Viborg, afsluttede morgenbriefingen med at fortælle om DASK, og inviterede hele forsamlingen til Lønstrup 2. eller 3. week-end i september.

Vejret søndag var umuligt. På grund af lavthængende stratus kunne der absolut ikke flyves. Finn opgav håbet, hvorefter vi pakkede Baby'en og drog videre med Eskilstuna som næste vendepunkt.

Eskilstuna, Sveriges (Nordens ?) største svæveflyveklub

Eskilstuna ligger ca. 100 km vest for Stockholm og 350 km ad E3 fra Göteborg. Klubben har ca. 300 medlemmer, hvoraf halvdelen er aktive. Af flytyper råder klubben over 2 Ka-8'ere, 3 Bergfalke, 1 Puc-haz, 1 ASK-21, 2 Standard Jantar'ere, 1 LS-4, 1 Discus og "Superorkideen": en ASH-25. Derudover er der et hav af private jagere. Vi ankom til pladsen ved ottetiden Søndag aften, og fandt kun pladsen ved at følge de veje, som umiddelbart førte os nærmere de startende og landende fly.

Vejret søndag aften på Eskilstuna var fint. Ikke en sky på himlen. Efter at have sovet i telt på Alleberg, hvor der mildest talt var skide koldt, blev vi enige om at leje en af de mange hytter, der står til rådighed. Og billigt er det; 35,- Skr pr. nat pr. person. Hytterne er passende indrettet med to køjesenge, et bord med tre stole, et

skab og ikke mindst et køleskab, hvilket var meget belejligt. Øllet blev fluks sat til køling.

Mandag var det rent ud sagt et lortevejr. Det blæste, var overskyet og regnede. Det skulle ikke blive den dag vi kom ud at flyve, så vi brugte i stedet tiden til komme i kontakt med de mennesker, som gik på pladsen.

Det var bemærkelsesværdigt at se, hvorledes medlemmerne skulede til personer, som lignede turister. De må være meget overrendt af den slags, hvorfor det er vigtigt at fortælle dem, at man selv er svæver.

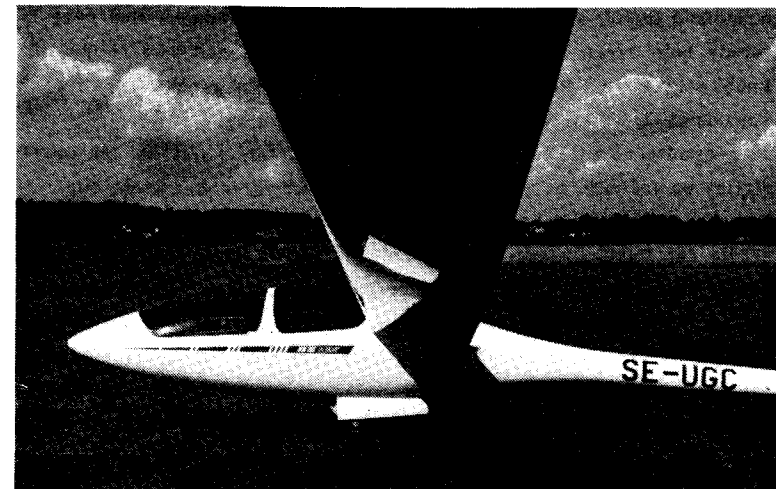
Anders kom ind i klubhuset, og spurgte, om han kunne købe en kop kaffe. Han fik omgående spørgsmålet om han var medlem i en skarp ligegyldig tone. Han svarede, som sandt er, at han kom fra en dansk svæveflyveklub, og straks var tonen en anden. Lutter hjælpsomhed. Senere på dagen mødte vi en person, som alle inden for svensk svæveflyvning kender: "Mr. Pawnee" alias Lasse Broberg. Han har fået navnet Mr. Pawnee, idet han har stået for ombygningen af de fleste, om ikke alle svenske Pawnee-slæbefly. De er udstyret med firebladet propel, og nogen er endvidere støjdæmpet med et specielt udstødningssystem. Han har herved reduceret støjniveauet fra 85 dB til 65 dB. Og det er uden betydelig effekttab. De støjdæmpede Pawnee's stiger lidt dårligere, men kommer til gengæld hurtigere ned, eftersom den firebladede propel yder større modstand.

Lasse Broberg arbejder på at få lagt en 8-cylindret Fordmotor på 270-280 heste ned i en Pawnee. I øjeblikket slæber den 260 heste stærke Pawnee en ensædet op med kun 5-6 m/s.

Jeg spurgte, om han havde prøvet Wilga'en som slæbefly. Det svarede han bekræftende på, men var ellers uimponeret. Den steg meget godt solo og tom, men kom der læs eller træk på, faldt dens præstationer for meget.

Senere på aftenen talte vi med en af landsholdspiloterne. Han kunne varmt anbefale DG-600'eren, efter at de nye vinger var blevet lavet. Selv fløj han meget DG-300.

Senere igen, hilste vi på en velklædt herre, som skulle blive manden, der fik os ud at flyve ASH-25! Uwe Engström hedder han, og er, så vidt vi har forstået, deres flyvechef og ham man kontakter, hvis man ønsker at flyve fra Eskilstuna (Jeg har adressen, hvis nogen er interesseret). Uwe kontaktede et medlem, som lovede at komme næste dag kl. 10.



Den aften gik vi til køjs med en af verdens største og mest urolige sommerfugle i maven, ja, det var sgu værrere end en juleaften som 8-årig, hvor min lillebror, i vores fælles spænding, hev en kakkelovnsryster i bærret på mig (Det gjorde ondt ad helvede til, skulle jeg hilse og sige).

Tirsdag morgen vågnede vi op til en skyfri himmel, med en blæst på 15-20 knob. Op ad formiddagen begyndte det at trække lidt sammen. I håbet om en flyvedag, slentrede vi rundt på forpladsen til de tre hangarbygninger, og ventende på piloten, der skulle flyve med os. Slæbepiloten havde lukket Pawnee'en ud og var klar.

Mens vi slentrede rundt, ankom en Honda Gold Wing med Bryan Adams (gedigen rockmusik) hængende ud af højttalerne. Han blev straks klassificeret, som værende en ung bølge af anstrengende type. Da han steg af cyklen, stppede han lidt videre til musikken, mens han pillede hjelmen af. Han slukkede for musikken og råbte "Hej da": Jan Eng, bedre kendt som "Janne", en gråskægget midaldrende herre, hvis svæveflyvekarriere begyndte i den Hütte H-17 vi havde set på Allebergmuseet. Trods hans lange karriere, flyver han ikke anderledes end os, der til dagligt ligger og bøller rundt i mere eller mindre mystiske flyvestillinger. Vi skulle senere på dagen få et par eksempler på hans flyvefærdigheder.

Mens vi sad og drak formiddagskaffe dukkede Olle Isacson op. Det var ham vi skulle flyve med. Han fortalte at der skulle blive 3-5/8 cumulus i 3000', stigende til 3500' hen på eftermiddagen med svag termik hele dagen. Vinden skulle blæse lige på banen med 15-20 knob, stigende til 20-25 knob sidst på dagen. En ganske hæderlig vejrudsigt, tidspunktet på året taget i betragtning.

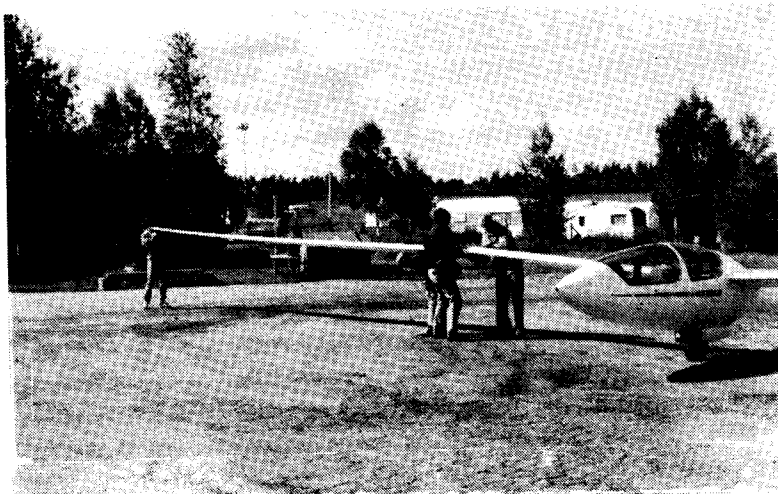
Vi begyndte at trække flyene ud ved ellevetiden. Først da, gik det rigtigt op for mig, at vi faktisk skulle ud at flyve den store fugl. Brian og Anders var kørt til byen for at indløse en eurocheck. Nu skulle der flyves, koste hvad det ville!

Janne fortalte mig, at det var ærgerligt, at der ikke var en instruktør på pladsen den dag. Ellers kunne vi have fået en checkstart på ASK'en, og selv have føjtet lidt rundt i lufthavet. Sådan et tilbud vil man aldrig få i en dansk klub.

Ved middagstid havde vi samlet ASH'en, som for øvrigt er sindssyg tung. Flyets tomvægt er ca. 450 kg.

ASH-25'eren er egentlig en hybrid svæver, sammensat af en ASK-21 næse, ASW-22 vinger og en fs-31 bagkrop. Men smuk er hun.

I cockpittet er ASH'en en smule ændret i forhold til ASK-21'eren. Både i forsædet og i bagsædet ligger man mere ned. Derudover er der kun detaljer til forskel på 21'erens og 25'erens cockpit. 25'eren er naturligvis indrettet flapshåndtag, hjulhåndtag og selvfølgelig med elektrisk åbning af vandtankene. Trimmets er ligeledes ændret til samme system som i DG-300'eren.



De tekniske data taler for sig selv, når man sammenligner med to af vores egne klubfly:

| | Ka-8 | DG-300 | ASH-25 | |
|---------------|------|----------|---------|---------|
| Bedste glid | 25 | 42 | ≥ 57 | |
| ved | 69 | 100/122 | 108/125 | (km/t) |
| Midste synk | 0.69 | 0.59 | 0.45 | (m/s) |
| ved | 60 | 72 | 80 | (km/t) |
| Max hastighed | 190 | 270 | 280 | (km/t) |
| Vandballast | 0 | 130(190) | 120 | (liter) |
| Tomvægt | 190 | 245 | ca. 450 | (kg) |
| Spændevide | 15 | 15 | 25 | (m) |

Sidst men ikke mindst; ASH'en er godkendt til begrænset kunstflyvning, omfattende manøvre som spind, loop og lazy eight.

Flyet er altså på papiret en racer i spitzeklassen. Men hvordan er den så i luften ?

Flyvning i ASH-25

Som første mand i rækken, satte jeg mig ind på bagsædet, hvor man følte sig hjemme med det samme. Desværre kunne vi ikke få lov at flyve fra forsædet, da Olle kun havde passagertilladelse. Det viste sig senere at være aldeles uden betydning.

Olle ville gerne have lov at starte, da der kunne stå nogle grimme turbulenser over træerne for enden af banen, og det var da i orden. Enhver flapsflyverpilot ved, at man starter med let negative flaps, for at have kontrol over flyet i startfasen. Herefter føres flapsene i tempo moderato tilbage i let positiv stilling for hurtigere at blive airborne. Denne procedure var naturligvis også Olle bekendt, blot blev flapsene ført fra negativ til positiv i et tempo, som fik ASH'en til give et spjæt og hoppe 10 meter op i luften, så slæbeflyet forsvandt af syne. Jeg skulle lige til at gribe ind, da Pawnee'en uimponeret og med stramt tov, fræsede op foran ASH'en.

I ca. 100 meters højde fik jeg endelig overdraget ASH'en. Resten af slæbet forløb stille og roligt og uden problemer, trods den relativt urolige luft. Venligt, men bestemt, hev Pawnee'en os op med 3-4 m/s til 800 meter. Ganske imponerende, vores vægt taget i betragtning.

Vi koblede under en sort kage, som gav omtrent 1 m/s integreret. Her fiskede vi de sidste 200 meter op til basen. Herefter gled vi rundt i landskabet indtil vi var nede i 600 meters højde. Hold kæft hvor vi gled langt. Den fornemmelse kan ikke beskrives, man skal op og prøve selv. Dixi!



Vi fik en ny boble 5 km vest for pladsen, over et lokalt fængsel. Olle kaldte på Janne i Discus'en, fortalte hvor vi lå og ønskede oplysninger om hans position. Jo, han lå skam også ved fængslet, men kunne ikke se os, hvortil Olle svarede: "Och jag som är så stor". Vi opdagede Discus'en ligge og mølle rundt og fløj over til ham, lagde os ind i boblen med 80 km/t og steg fra ham! Så selv i svag termik er ASH'en bedre.

Mellem de enkelte bobler afprøvede jeg trimsystemet, som jeg, og mange andre, har dårlige erfaringer med fra DG-300'eren. ASH'ens virker som det skal.

Resten af flyveturen nød jeg ganske enkelt bare dette fantastiske fly, dets nemme styring, dets gnallede synkhastighed og dets mærkbart høje glidetæl.

Ved 180 km/t er flyet så ubeskedent kun at have en egensynkhastighed på ca. 1 m/s. Pudsig nok var 180 km/t den hastighed vi alle tre uvilkårligt fløj mellem boblerne. Man mærker ganske enkelt ikke farten i det apparat. På samme måde mærker man ikke termikken.

Det var derfor hele tiden nødvendigt at scanne instrumenterne, hvilket dog nok nærmere er et udslag af manglende flyveerfaring på flyet.

Efter at have fløjet termik i knap en time, var det tid at forberede sig på at komme ned, så Brian og Anders kunne komme til. Men det er ikke sådan lige at kaste højde, bare ved at flyve stærkt.

Olle bad mig lave et lowpass hen over banen. Lidt forbavset fløj jeg lidt væk fra banen, vendte rundt og klemte farten op på 230 km/t. Jeg bølgede hen over banen i små 100 meter, og trak bevidst lidt brutalt op, for at nyde synet af de lange opadbøjede ører. Herligt syn. Brian var mere ubeskeden. Han fløj 5 km væk fra pladsen i 400 meters højde, og vendte i den tro, at han havde ramt den rigtige udgangshøjde. Men ak, ASH'en flyver ikke som en DG-300, så Brian kom høvlende hjem over banen med 270 km/t i 200 meters højde. Landingen er ikke noget specielt i en ASH. Blot skal man gå dobbelt så langt bagud som man tør, som tølløsefolkene udtrykte det. Det var naturligvis sagt i spøg, og er da heller ikke helt korrekt. Vi var alle tre enige om, at nedstigningsfasen mindede mest om en LS-1 landing.

Når landingsflapsene er sat, følges krængerorerne og flapsene ikke længere ad, som på PIK-20'eren. Krængerorerne går tilbage til nulstilling, således styringen ikke forringes væsentligt, som den i betydelig grad gør det på PIK-20'eren.

Luftbremserne er smallere end på en standardjager, men rager længere ud, og virker derfor bedre. Med luftbremserne helt ude, landingsstellet ude og landingsflaps trukket, reduceres glidetallet til ca. 10.

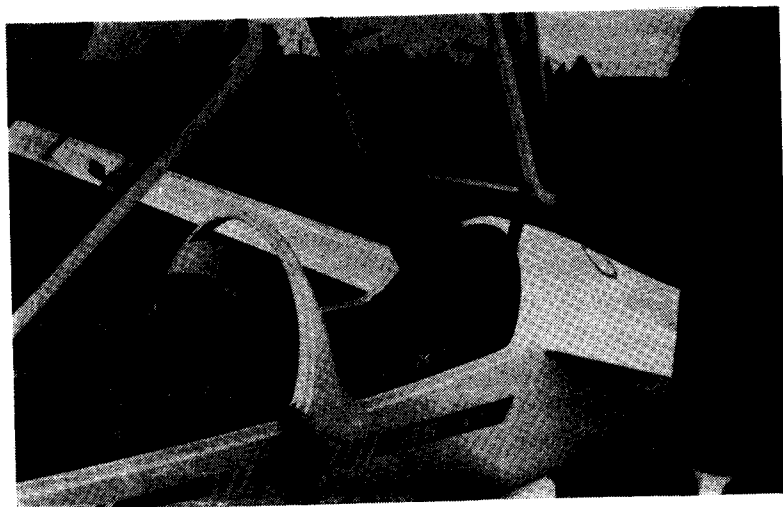
Flyet er, som det eneste rigtige, udstyret med skivebremser i forbindelse med luftbremserne, hvorfor landingsafløbet kan sammenlignes med de muligheder, der haves med ASK-21'eren.

I det hele taget var vi alle enige om, (og det gjaldt også Eskilstunasvæverne) at ASH-25'eren skal styres, og er lige så let at styre, som ASK-21'eren. Et helt igennem fantastisk rart, venligt og velflyvende svævefly, som kan flyves af alle! Nemt at starte, nemt at flyve og nemt at lande. En rigtig Schleicher-flyver! Man forstår godt hvad svenskerne mener, når de på ASH-25'erens transportvogn skriver: "Trevligt att ha mycket pengar."

Det er ikke uden grund, at det er det fly på Eskilstuna, der har fløjet mest i år, skønt det er det suverænt dyreste fly at flyve.

Da Hansen, som sidste mand landede, havde vi hver fløjet godt en time i ASH'en. Pris: 100,- Skr for slæbet og 300,- Skr for en times flyvning. Ialt godt 400,- Skr, og det var alle pengene værd.

Da vi trak ASH'en hjem mod hangaren, kom Janne fræsende med fuld geschwindigkeit i nulhøjde, trak op, landede og bandede over ikke at have fløjet bare 5 minutter mere, så han kunne have logget 4 timers flyvning. I lufthavet lå han, og fløj hundsk omkring Brian og Olle i ASH'en.



Mens vi pakkede flyene, kom der nogle småpiger ridende forbi, og massivt spøgende, som Janne kan være, spurgte han, om de nu havde fået lov til sådan at lege med maden.

Efter at have pakket sammen, skulle det gøre godt med en øls, mens starten i vidunderet blev ført til protokols.

Den aften var der en heftig stemning i den bette hytte.

Næste dag var der kun et at gøre; se at komme helskindet hjem, hvor der skulle triumferes uhæmmet, og der skal lyde en tak til alle der synligt lod sig gå på. Det var med til at gøre turen helt perfekt.

Bent

Sidste chance

Nedenstående har sandsynligvis kun interesse for dem der ikke har betalt kontingent og/eller skylder for flyslæb og passagerstarter, samt nysgerrige læsere.

Det er nu snart sidste øjeblik, hvis du skal foretage et økonomisk indgreb der vil gavne både dig og klubbens økonomi, samt mindske arbejdsbyrden for kassereren.

Har du fløjet flyslæb, som endnu ikke er betalt den 1. oktober, skrives disse på kontingentregnskabet (bogen som er sort), og der tillægges et gebyr på 10 kr. for hvert slæb der noteres. Det samme gælder passagerstarter der ikke er betalt, når postkassen tømmes.

For at undgå misforståelser, ved tosædede flyslæb, skal det anføres hvis kun en af piloterne skal betale slæbet. Er dette ikke tilfældet, er jeg nødt til at dele beløbet mellem piloterne, når det påføres kontingentregnskabet, såfremt slæbet ikke er betalt, når jeg tømmer postkassen. Ligeledes ved passagerstarter, er det piloten, eller et andet klubmedlem der er anført som betaler, der hæfter for denne, hvis det kommer såvidt, at starten noteres i den sorte bog.

Til sidst skal det jo ikke være en hemmelighed, at der 1. oktober tilskrives gebyrer til de kontingentrestancer (incl. flyslæb, omskolinger mm.) som den 30/9 er større end 310 kr.

Kærligst

Anders



**FLAUENSKJOLDS
FARVEHANDEL**

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

SÆRLIGE PRÆSTATIONER SIDEN 11/8 1988

- 14/8 Anne Grethe Bendixen, S-prøve
- 27/8 Gitte Andersen udelandet Vilsted, 14 km, k-8.
- 27/8 Mohammad Reza og Linneman Kristensen landet ved Durupvej 1 (mellem Borup og EK-VH) under forsøg på hjemflyvning fra Borup, ASK-21.
- 3/9 Flemming Mikkelsen omskolet til ASK-21
- 4/9 Gitte Andersen, S-prøve.
Ole Teilman, S-prøve.
- 7/9 Brian Holm Jensen Landet ved Oddense (Oddense: Midt på Salling red.) under forsøg på 303 km. EK-VH - Arnborg - Viborg - Nr. Snede - Ek-VH. Næde Arnborg som det eneste vendepunkt km ??? DG-300.
- 7/9 Poul Olesen landet EK-VB, Viborg, under forsøg på samme tur som ovenfor 255 km, Pik-20.
- 10/9 Carsten Nielsen Solo - Tillykke.
- 18/9 Flemming Sørensen Solo - Tillykke.
Carsten Nielsen, omskolet til Ka-8

DIVERSE

Hangaren er blevet malet, hvis nogle ikke skulle have bemærket det. En fælles indsats og en weekends arbejde var nok til at færdiggøre den sag.

Der er stadig mange vedligeholdelsesarbejder og forbedringer at tage fat på forskellige steder på vort område. Mangler du inspiration - så se på listen i sidste nummer af Svævenyt, der løvrigt også hænger på opslagstavlen i klubhuset.

Fra Gunnar Larsens bedre halvdel, Lis Larsen har Svævenyt modtaget følgende.

Et hjertesuk

Der er luftet en tanke om at konerne (eller kællingerne som nogen kalder os) egentlig lever på nas her på pladsen, da det kun er mændene, der betaler kontingent. Det er i og for sig også rigtigt, men jeg mener nu at konerne så tager sig af så meget andet som ellers ikke bliver lavet. Hvem af mændene kunne for eksempel tænke sig at tage sig af fællesspisningen eller indkøb af alle de ting som vi alle så flittigt bruger af og som nok ikke var der hvis ikke konerne sørgede for dem.

Der bliver sørget for at der er noget at tage af med hensyn til de pølsespisende, færdigretter, is og lignende.

Hvem sørger for vask af håndklæder, viskestykker og karklude, ikke én af mændene ihvertfald. Det må da være rart at kan tage et rent viskestykke og et rent håndklæde - ikkesandt!

Der bliver sørget for sennep, ketchup og margarine i køleskabet. Ja køleskabet - hvem mon der muger ud i det? - Igen en af konerne. Hvem bager jævnt tit en tærte eller en kage? - En af konerne selvfølgelig.

Hvem lader ikke opvask stå fra den ene dag til den anden? - Ikke nogle af konerne.

I siger det ikke skal være en klinik at komme ned til, det behøver det heller ikke at være, men heller ikke en svinesti. Jeg ved godt at det er miljø for jer når der flyder store nullermænd omkring masser af flasker og opvask der flyder, nuvel kald det bare miljø, men det er nu et beskidt miljø - det er min mening.

De unge og ugifte kan nok synes at vi også skal betale, men de bliver nok også gift og mon så ikke deres koner tager deres tårn, der er jeg helt sikker på.

Lis

Ovenstående var måske værd at tænke på næste gang du tager et nyt håndklæde eller måske lige glemmer kaffekoppen, der egentlig skulle have været vasket af. Det var måske også værd at overveje at alle ikke nødvendigvis har den samme rengøringstærskel, ikke alle kan holde et stort møgbeskidt rod ud - du kan måske - men det var da også rart om vi alle kunne holde ud at opholde os i klubhuset.

red.

MEDLEMSNYT

Nye medlemmer

Dennis Bo Kær
Jyttevej 69
9000 Aalborg
(Bor på Himmerlands Ungdomsskole i Haubro)

Halvaktiv pr. 1/9 1988:

Elisabeth R. Munk-Christensen

Halvaktiv pr. 1/10 1988:

Henrik Bo Jensen (Phister)

Passiv pr. 1/10 1988:

Poul Erik Passiv Thomsen

Udmeldt:

Hans Jørgen Klitgaard

Det forlyder at Phister skal på jordomrejse, sammen med veninden Inge, det resulterer forhåbentlig i en masse spændende svæveflyvning, han skal blandt andet til Australien! I hvertfald god tur og skriv hjem.



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

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 |
|--|----------------------------------|

5489

12 00

GITTE VASEGAARD

LINDØVÆNGET 11 TRUF
8381 MUNDELSTRUP

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 : Birgit Als Eriksen, Rypevej 4, 9575 Terndrup
tlf. 08 33 57 43

Klubbens girokonto : 5 11 94 13

Medlemsbladet Svævenyt

Poul Olesen, Jens Baggesensvej 9, 9000 Aalborg
(midlertidigt)

Svævenyts girokonto : 5 60 29 55

Klubhuset

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Aars
tlf. 08 66 14 72