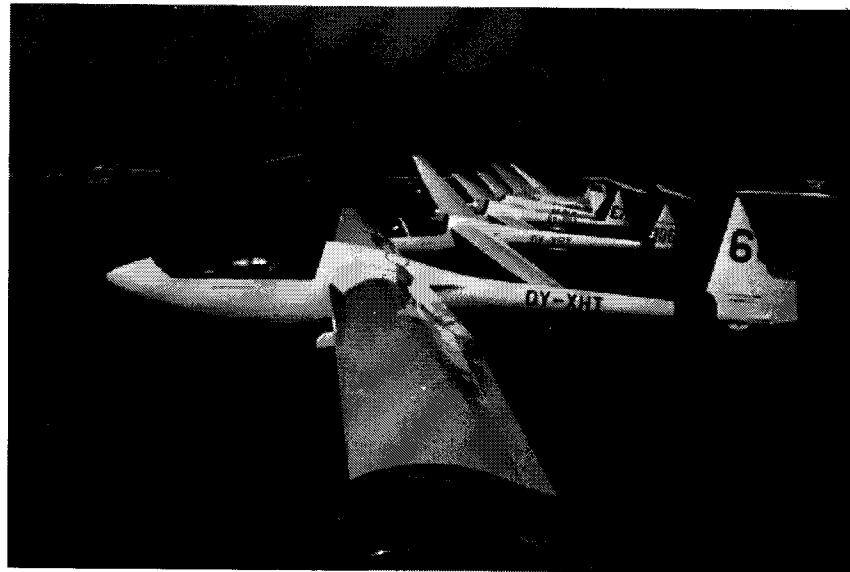


SVÆVENYT

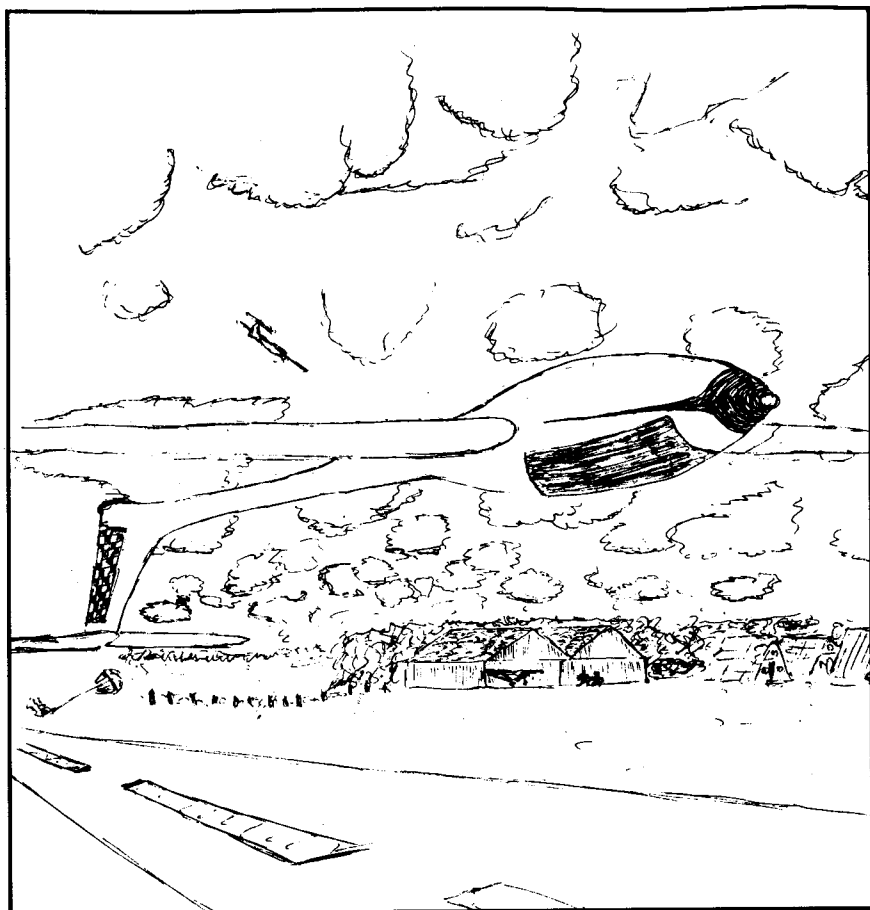


NR. 6

SEPTEMBER

1989

28. ÅRGANG



En »Topguns« egen opfattelse af sin B-prøve



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

Særlige præstationer

- 19/8 Anders M. Andersen forsøg på 500 km. zigzag.
- 19/8 Poul Richard Kristensen forsøg på 500 km. zigzag.
- 19/8 Henrik Bo Jensen forsøg på 300 km. zigzag.
- 19/8 Flemming Kristensen 300 km. zigzag.
- 20/8 Carsten Nielsen omskolet til K-6
- 20/8 Anne-rethe Bendixen omskolet til Astir.
- 27/8 Ib Olesen solo. Tillykke.
- 27/8 Ib Olesen omskolet til K-8.
- 3/9 Anders M. Andersen 106 km. trekant.
- 3/9 Anders Hansen 106 km. trekant.
- 3/9 lemming Kristensen 106 km. trekant.
- 3/9 Bent Erik Thomsen 106 km. trekant.
- 3/9 Poul Richard Kristensen 106 km. trekant.
- 3/9 Brian H. Jensen forsøg på 106 km. trekant.

Små nyt

D. 27/8 fyldte Lis 60 år. Tillykke.

VINTERARBEJDE!!!!

Har du lagt mærke til, at året går hæld, dette er ensbetydende med vinterens små »sysler« i klubbens værksted på EKVH.
Hvis du vil have en mulighed for at vælge, hvad DU netop kunne tænke DIG at efterse og vedligeholde af klubbens materiel. Så kontakt undertegnede.
Først til mølle!!!

Vi ses på værkstedet til vinterhygge.

Poul Richard.

NOM 89

D. 26 Juli 89 var jeg elev i Ålborg Svæveflyveklub, og havde mere end 90 starter. Alligevel havde jeg mindre end 15 timers flyvning bag mig.

Det var derfor en stor glæde for mig, da Poul Olesen inviterede mig til at deltage i NOM som passager. Glæden blev ikke mindre af, at dette skulle foregå i vores smukkeste svæveplan: ASK-21. Dagen før havde Poul Olesen fløjet med en anden elev (Flemming), og da havde turen varet over 5 timer. Jeg håbede derfor at jeg nu endelig skulle ud på en rigtig flyvetur.

Briefing foregik på Borup og ruten viste sig at være endnu længere end dagen før:

Pårup vejbro (A13/A15) - Avlum Jernbanestation - Klejtrup sø.
Ialt 228 Km.

Vejrudsigten lovede moderat til kraftig termik, og vind: 15 knob/140 grader, men også torden og regn. Desuden fik vi at vide at Karup helst ikke ville forstyrres før Kl 3.

Da briefing var slut, gennemgik Poul og jeg ruten, hvorefter vi gjorde ASK'en klar. Der kan ikke være vandballast i ASK'en, men til gengæld kan der ligge utrolig meget juice i bagagerummene i vingerne. Desuden havde jeg en liter kold vand med i en termokande, da vejret allerede var temmelig varmt.

Tærsklen åbnede kl 1, så straks vores slæbefly var ankommet til Borup, ca 12.30, startede vi med flyslæb. Allerede starten var ganske spændende. Vi startede nemlig OP AF BAKKE, og passerede derfor Borups hangar i ganske få meters højde.

Efter at koblet, begyndte vi at vinde højde for at passere tærsklen i så god højde som muligt. Dette vidste sig at være overraskende svært. Ganske vist var der masser af termik, men den var meget ukonstant, og vi måtte bruge en del tid på at lede efter nye bobler. Først i 4-5 tusinde fod gik det hurtigere, og Poul bemærkede at det var en dag hvor man skulle holde sig i de højere luftlag.

Basen viste sig at ligge på den rigtige side af de 7000 fod, og kort før vi tærsklede tog jeg et billede af højdemåleren: 7600 fod!!! Luften var rimeligt klar og da udsigten fra den højde var helt ubeskrivelig, tog jeg et par billeder af den slags, der ikke kan tages hver dag.

Det første ben fløj vi i strid modvind. Heldigvis var det forholdsvis nemt at finde termikken ved at kikke på skyerne, så det blev kun nødvendigt at tanke op et par gange. Undervejs havde jeg rig lejlighed til at øve McCready flyvning, Det var faktisk temmelig svært at få variometret til at være stille, hvilket jo ellers er

meningen, men den dag var der også temmelig stor forskel på op og ned-vindene. Heldigvis er den elegante ASK-21 meget nem at styre, selv i så urolig luft, så efter nogen tid syntes jeg selv at jeg var ved at få taget på det.

Til gengæld var navigationen et helt overraskende stort problem. Ganske vist har jeg altid haft svært ved at finde rundt i den nærmeste omegn af EKVH, men dette har jeg altid ment skyldtes, at jeg er ret ukendt med denne del af Jylland, samt min manglende erfaring i længere flyvninger.

Denne del af Jylland har jeg, både i embedets medfør og privat, krydset utallige gange efter kort, uden at have problemer dermed. Denne rutine er intet værd når man flyver!!! Poul udpegede rutineret et par byer og søer langt under os, og jeg forsøgte forvirret at finde dem på kortet.

Naturligvis ved jeg hvor Viborg ligger, men at den lille klat vand som jeg kunne se lige ved siden af, skulle være den samme som kortet mente var vældig stor og skulle ligge LANGT væk, kunne jeg ikke få til at passe. Jeg brugte faktisk en del tid på at lede efter en anden Klejtrup sø, meget mindre og tættere på Viborg. Dette var nok den største overraskelse jeg havde fået i meget, meget lang tid.

Danmark er et lille land !

Efter en halv timestid begyndte jeg så småt at vende mig til de små forhold, og da vi passerede Viborg, kunne jeg endda genkende nogle af de veje som jeg kører ad så tit. Til gengæld blev det lidt sværere at navigere, uden søer at gå efter. Det mest markante, set fra luften, er skov områderne, og de kan ikke så let sammenlignes med kortene. Måske ændres skovområdernes facon for tit, til at kortene kan følge med. Desuden er der kun aftegnet en brøkdæl af dem på kortene. Selv de store hovedveje ser små og ubetydelige ud (fra 7000 fod) og jeg lærte efterhånden at gå ud fra et kendt punkt og arbejde mig ned gennem kortet små skridt af gangen.

Det lykkedes tilsidst at finde frem til Pårup, og her oplevede jeg igen noget nyt. Vendepunkterne skal nemlig fotograferes, og her viste Poul hvordan han mente det skulle gøres: Et par store bevægelser med styregrejerne, og straks stod den hjælpsomme ASK-21 helt stille i luften, med vingerne lodret, så Poul og jeg havde god tid til at fotografere vendepunktet. Da vi var blevet i de højere luftlag, fik vi formentlig en god del af Jylland med på billedet, ligesom en 4-5 svævefly der forsøgte at vinde højde flere tusinde fod under os.

Næste vendepunkt var Avlum jernbanestation, og her havde vi et lille uheld med navigationen. Da der faktisk ikke var andet end veje, spor og byer at navigere efter på dette stykke, forsøgte vi delvist at flyve på kurs, men dette er temmeligt svært, så vi havde nær fotograferet den forkerte by. Heldigvis op

dagede vi fejlen i tide, men vi mistede formentligt et par minutter derved.

Der skal dog mere til at tage humøret fra en ægte svæveflyver, så efter at den flotte ASK-21 havde stået stille over Avlum, gik turen videre mod Klejtrup sø. Her gik ruten gennem Karup kontrol zone, men bortset fra at Poul kaldte op et par gange, mærkede jeg ikke nogle praktiske problemer herved.

Et godt stykke før Klejtrup sø, begyndte Poul at regne på højder og glidetæl m.m. og allerede inden søen ophørte vi med at flyve efter termikken. Vi ville få medvind fra søen og til Borup, og i en ASK-21 kan man glide utroligt langt når man starter fra 6000 fod.

Efter at havde vendt over Klejtrup sø, havde vi stadig rigeligt af højde til at nå hjem. Poul havde regnet med en god sikkerhedsmargin, og efterhånden som vi nærmede os Borup regnede han videre og omsatte lidt efter lidt den overfløede sikkerhedsmargin til hastighed. Endnu en gang viste ASK-21 hvilket effektivt fly det var, for længe før mål passerede fartmåleren 200 Km/t. Da vi passerede tærsklen, med en fart der kunne måle sig med en fuldblods racerbil, var de eneste tegn på hastighed, en svag sitren i flykroppen og en hvislen af luften der smøg sig forbi den slanke flykrop. Efter at have passeret tærsklen, omsatte ASK-21 elegant farten til højde, og vi landede stille og fredeligt efter et godt løb.

Gennemsnitsfart: 79 km/t.
 Samlet flyvetid : 3:35
 Gyldig flyvetid : 2:53
 Placering : Tredje plads.

Morale: Tag eleverne med på stræk en gang i mellem. Man kan ikke få for megen rutine i at navigere, og de små flyviture rundt om flagstangen giver ikke den rutine der er nødvendig for at finde rundt i Danmark.

Med Venlig Hilsen
 Ib Olesen - Kommende svævepilot !

Har du sat kryds i kalenderen ud for vinterarbejde!

LANDINGSKONKURRENCE

D. 28/10-89 kl. 0900

med efterfølgende

AFSLUTNINGSFEST

KL. 1900

**MENU: Røget ørred
 Kalvesteg stegt som vildt
 Islagkage**

PRIS: Irenes normalt billige priser.

**TILMELDING: På liste i klubhuset
 »senest« d. 21/10 eller
 direkte hos Irene tlf.
 98 46 31 21 »senest«
 d. 26/10.**

Der kom brev!

Sdr. Strømfjord d. 23/8-89.

Hej!

Dette er en bekræftigelse på, at undertegnede stadig er i live og iøvrigt har det godt.

Dette brev er en undtagelse i min ellers gyldne regel, der siger, at jeg aldrig vil skrive to ens breve og aldrig på maskine. og så føler jeg det er på tide, at jeg giver et livstegn fra det høje nord, da der slet ikke er nogen, som har hørt fra mig, siden jeg kom fra ferie d. 11/7.

Jeg har aldrig forestillet mig, det kunne være muligt, at have så travlt med en fritidsinteresse, som man har heroppe. De første fem uger efter jeg kom op igen, lå jeg »vandret i luften« i bogstaveligste forstand, ihvertfald fik jeg i denne periode fløjet ca. 60 timer!!!! Det skyldes også, at det kun er Gorm og jeg der flyver til de naturlige landingspladser, vi har her i området, da vi er de eneste, der har den fornødne erfaring. Heldigvis så er det nu ved at være ovre, og det er muligt at genoptage et normalt liv.

Hvis du/l har hørt eller læst, at der er skvattet et privatfly ned i Søndre Strømfjord, så var det altså ikke mig, der var pilot, men en af de andre fra flyveklubben. Han er iøvrigt også fra Aalborg! Det skete søndag d. 30/7 i Paradisdalen, ca. 70 km. sydvest for SFJ, ved at man fløj ind i en kløft/slugt mellem to bjerge, UDEN at have været der før!!!! Det er ellers en gylden regel, at man ikke flyver ind i nogen dal, som er ukendt, med mindre man har undersøgt den ovenfra først. Heldigvis slap alle med livet i behold, men de tre passagerer har alle brækket ryggen mere eller mindre, dog skulle de alle slippe uden varige skader.

Det var så det mere kedelige og nu til noget helt andet og mere interessant, synes jeg ihvertfald. Jo, jeg er begyndt at fiske med stang efter fjeldørreder, det er dog det bedste, jeg længe har prøvet. Nu er det jo ikke små fisk på 30 til 40 cm. vi går efter; nej, alt under 50 cm. eller fire pund bliver smidt ud igen!! Det er meget sjovt at kæmpe med en 6 punds ørred i 10-15 min., inden den er så træt, at den er til at få op. Jeg har købt en god fiskestang og hjul for \$60,- i USA, og det sæt er jeg virkelig godt tilfreds med.

Nu er rensdyr jagten også gået ind, så om små fjorten dage skal jeg på en fire dages jagttur ca. 25 km. fra basen. Vi er tre mand, der bliver sejlet ud, og går op i bjergene og slår lej, hvorfra vi så går på jagt. Mere herom senere, når turen er overstået.

Jeg håber ikke, det er blevet taget ilde op, at jeg ikke har givet livstegn fra mig før nu, men nu kommer de lange mørke vinteraftener, hvor der bliver tid til at skrive breve og mindes en god sommer i Danmark. Hav det rigtig godt til vi skrives ved igen.

Mange hilsner
Passiv

(Poul Erik Thomsen)



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ÅRS

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

TILSLUTTET KONGELIG DANSK AEROKLUB OG DANSK IDRÆTS-FORBUND



Til: Svæveflyveklubberne

MEDELELSE NR. 31

MATERIEL NR. 4

Dato: 4/9-1989

Vedr. Modifikation af INVADER redningsskærme

Ved meddelelse nr. 30, materiel nr. 1, af 9/9-1988 udsendte Unionen en kopi af LDD 88-124-15 vedrørende forbud mod brug af INVADER redningsskærme. I den forløbne sæson har det p.g.a. forbudet ikke været muligt at anvende skærmene, hvilket Unionen naturligvis skal beklage, men ikke har haft mulighed for at ændre.

Som det fremgår af vedlagte kopi af brev af 28/8-1989 fra SCAN PARA Aps ser der nu ud til at være en løsning på vej.

Fabrikanten har tilbudt vederlagsfrit at ændre skærmene, blot det sker inden 1. december 1989.

Unionen skal derfor opfordre klubber der har INVADER skærme til snarest at kontakte den forhandler der har solgt INVADER-skærmene, for at få dem modificeret i overensstemmelse med fabrikantens forskrifter. I den samme sag skal Unionen endvidere anmode klubberne om at være Unionen behjælpelig med også at få denne meddelelse viderebragt til privatejere.

Vi skal samtidig henlede opmærksomheden på, at ovennævnte LDD stadig ikke er ophævet, hvorfor forbudet stadig er gældende. Vi ser dog frem til at den efter udførelsens af fabrikantens modifikation snarest vil blive ophævet.

Sluttelig skal vi også henvise til brevets sidste afsnit om syretest af redningsskærme. Reglerne for udførelse af denne test er bl.a. udsendt ved LDD 88-14-13, revision 1, om faldskærme.

Med venlig hilsen
Dansk Svæveflyver Union


Poul B. Hørrig

Uskrevne love i Aalborg Svæveflyveklub

Aalborg Svæveflyveklub har aldrig været en klub med en masse nøje fastlagte regler og bestemmelser for alting - kun de allernødvendigste ting har været nøje fastlagt via vedtægter og flyvereglement.

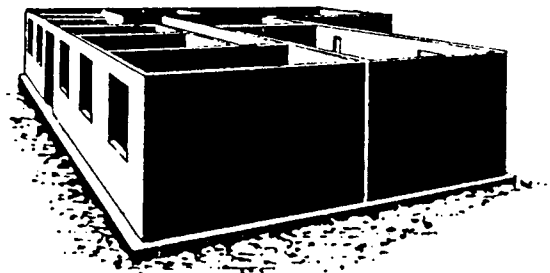
Det giver det enkelte medlem en stor grad af frihed inden for klubbens rammer, men samtidig også pligt til at efterleve mere eller mindre uskrevne love om indstilling og deltagelse i klubbens daglige aktiviteter.

Nogle af disse »moralbegreber« er måske ved at gå lidt i »glemmebogen« for de ældre medlemmer - og nogle af de nyere kender dem måske knap nok. Jeg skal her kort forsøge at beskrive nogle af disse »love«.

1. Svæveflyvning er et teamwork - vær altid parat til hjælpe dine klubkammerater med alle gøremål inden for klubben.
2. Tænk på klubben først og fremmest - det gavner i sidste ende og dig selv.
3. Hvis du beskadiger noget - vær selv initiativtager til at få skaderne udbedret.
4. Husk klubben er først fremmest DIG - men sammen med de andre.
5. Lad altid omverden få et positivt indtryk af dig som svæveflyver.
6. Lad altid alkohol og svæveflyvning være adskilt - det har altid været god skik at øl og lign. lades i fred af alle så længe der flyves på pladsen.
7. Vi er udprægede »gør det selv« mennesker. Kun DIN indsats kan sikre kan sikre, at vi alle får det maximale udbytte af svæveflyvning til en rimelig pris.
8. Stil krav til dig selv før end du stiller den til klubben (= de øvrige klubmedlemmer).

På bestyrelsens vegne
Gert Frikke

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

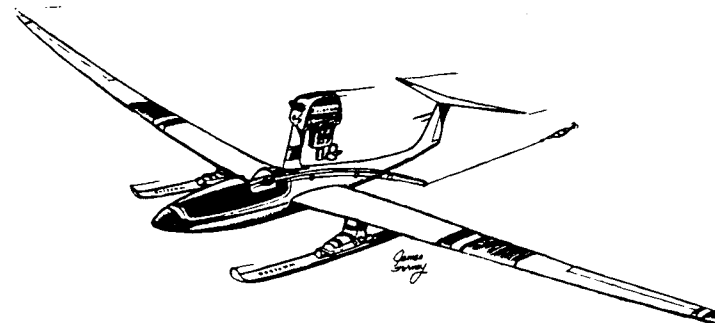


FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

**Having trouble finding room
for all your hobbies?**

Take a look at this....



A Utility Class, All Season Glider from: Segelflügenfischbootens kifahren

Glide ratio, clean: 45:1 / 75:1 (with tip extensions)
Glide ratio with all options: 8:1
Downhill ski speed: 95 MPH
Trolling speed, minus snow skis: 1/2 foot/sec.
Outboard motor: Evinrude 45 HP
Wingspan: 10 meters, with tip extension: 30 meters

Price: 1,325,059 Deutch Marks*
Includes delivery to your nearest
Segelflügenfischbootens kifahren
dealer

*Does not include c/d disk player, cook stove, shower stall and toilet. It does include 5 miles of beautiful beachfront property in Death Valley, USA. Warning: Factory does not recommend use of fishing option package while flying.

5489

12 00

GITTE VASEGAARD

LINDØVÆNGET 11 TRUE
8381 MUNDELSTRUP

Q8 energi-depotet



Søndermarksvej 4, DK-9500 Hobro - Tlf. 08 52 55 66

Aalborg Svæveflyveklub

Formand : Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe
tlf. 98 35 19 82

Kasserer : Anders Hansen, Peder Stubsvej 30, 9600 Aars
tlf. 98 62 23 35 (week-end). Arb. 86 73 54 99

Sekretær : Finn Odderskov, Østergaardsvej, Overlade 9640 Farsø
tlf. 98 67 80 10

Klubbens girokonto : 5 11 94 13

Medlemsbladet Svævenyt
Anne-Grethe Bendixen, Hedelunden 17, 9530 Støvring
tlf. 98 37 40 26

Svævenyts girokonto : 5 60 29 55

Klubhuset
Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Aars
tlf. 98 66 14 72