

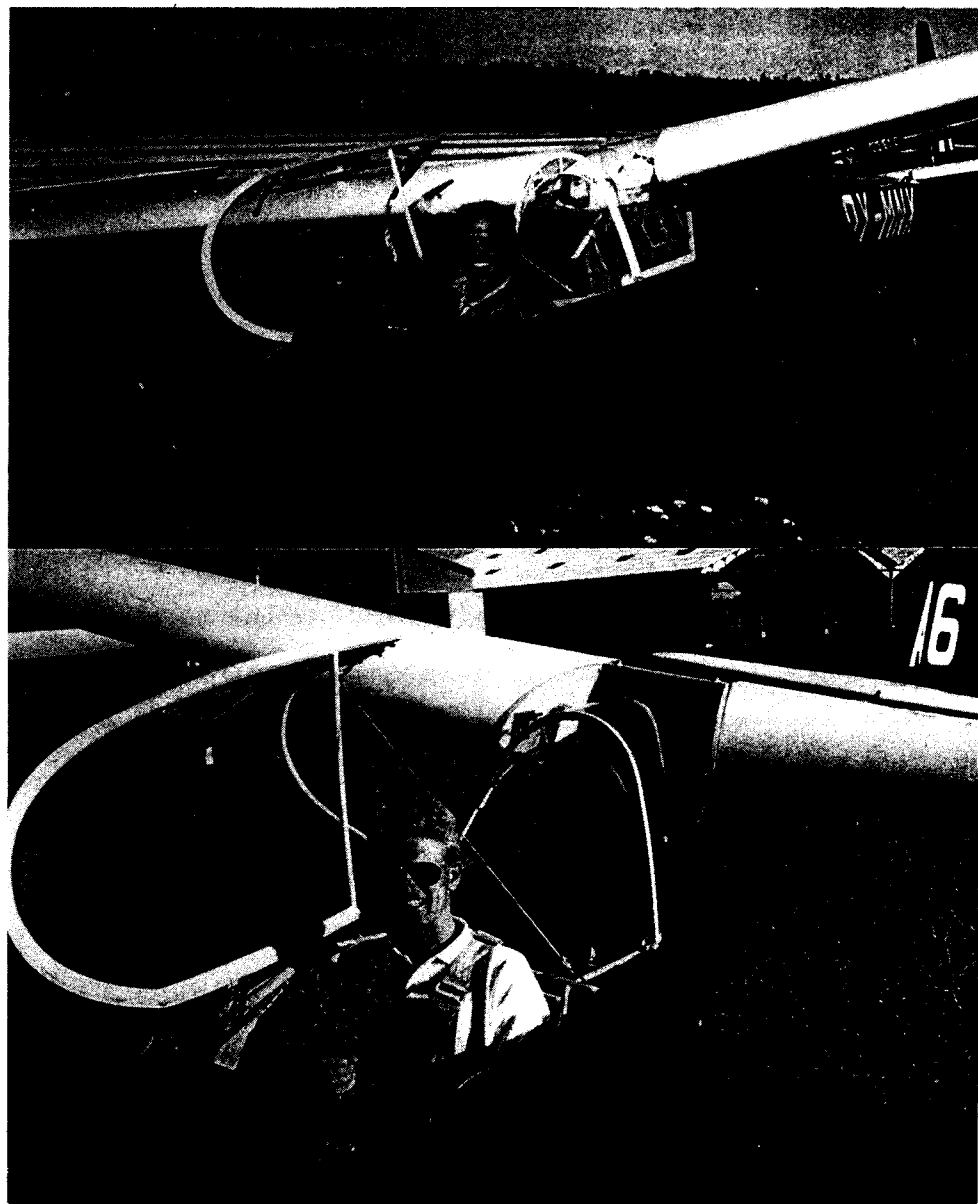
SVÆVENYT

Nr. 8

OKTOBER 1990

AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB

29. ÅRGANG



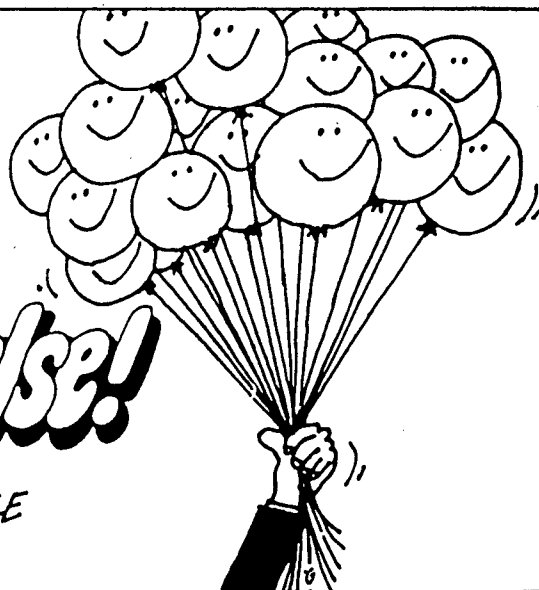
CHR. HJORTKJÆR & CO.

AKTIESELSKAB A/S - reg. nr. 107518 9600 AARS
TRÆLAST · BYGNINGSARTIKLER · BYGGEMARKED
TELEFON: 08 62 11 22 · GIROKONTO: 6 04 22 87
TELEFAX: 08 62 28 57



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 13 13 39



Go' fornøjelse!

- 06 PÅ GENSYN I DIT LOKALE
PENGEINSTITUT

sparekassen
nordjylland

AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB

Formand: Gert Frikke
Ranunkelvej 8
9240 Nibe
Telefon 98 35 19 82

Kasserer: Anders Hansen
Fredensvej 2, 2.tv
8260 Viby J.
Telefon priv. 86 11 25 65
Telefon arb. 86 73 54 99

Sekretær: Flemming Haurum Sørensen
Ærøgade 2
9000 Aalborg
Telefon 98 11 43 34

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

»SVÆVENYT«

Ansvarshavende redaktør:
Henrik Bo Jensen
Vesterbro 51, 2th
9000 Aalborg
Telefon 98 12 21 09

»SVÆVENYT'S« girokonto: 5 60 29 55

Indlæg til »SVÆVENYT«

Maskinskrevet tekst skal være 13 cm i bredden og 19 cm i højden. Benyt linieafstand 1 og et godt farvebånd. Billeder til bladet mod- og medtages naturligvis gerne. Indsendes til redaktøren.

Annoncer

Indrykning af annoncer og oplysninger vedrørende annoncering til redaktøren.

Klubhuset

Vesthimmerland Flyveplads
Aggersundvej 107
Hornum
9600 Aars
Telefon 98 66 14 72

Adresseændring

Hvis du skifter adresse eller får nyt telefonnummer så husk at give besked til kassereren.

Siden sidste nummer er dagene blevet markant kortere - og koldere. Bladene »bruner« og fuglene bliver færre og færre. Regn og rusk. Kan man tænke sig noget mere »svæveflyvefjendsk«. Næppe. Efterår hedder det vist. Mange har indfriet deres mål. Solo, 5-timer, S, »flyve-mindst-100-timer-i-år« og så videre. Atter andre siger til sig selv: »... men næste år!« Det afslører en ganske sund og entusiastisk indstilling til næste flyve-sæson. Sæsonen er endnu ikke rigtig overstået, men vi kan alligevel se tilbage på en sæson med helt hæderligt vejr. Bevares, den har i perioder været varme-sektor varm, men rigtig gode ustabile konvektionslag iscenesatte vejrprofeterne ikke så få gange. Forude venter lidt vinterarbejde, såmænd. Hvad skal vi dog gøre for at undgå »tordenskjold's soldater« atter engang er de eneste der dukker op til det årlige »vinterarbejde-misk-mask«. Det sædvanlige show på de skrå brædder er på forhånd tilrettelagt. Manuskriptet er skrevet, lysene tændt og *scenen er din!!* Årh ja. Væddemålene! Var der nogen? Jeg skal lige minde om at tiden snart er inde til nye væddemål. Vær friske. Måtte konkurrenceånden lyse over jer og være jer nådig. Gid entusiasmen havde fat i jeres hagespidser og væddemålene måtte sparke jer i den bare - helt hen til det nye efterår hvor den lysende termik atter engang sit hi betragter og de snehvide kålhoved's-lignende comunelus atter flader ud. Mund-ævl? Næh, overhovedet ikke! Bare et par få metaforer der fes forbi, og gjorde tilværelsen lidt mere udholdelig her på trapperne til Hr. Winter!

Du sidder med et dugfrisk »Svævenyt« mellem hænderne. Må vi her »præsångtjire« et, som sædvanligt, spændende og indholdsrigt blad med hvilket vi håber du kan slå endnu 8-10 timer ihjel med.

Hjertelig go' fornøjelse!

Forsidefoto: 2 glade solorister med favnen fuld af markens lyng og glade smil. Bent Tidemand øverst og Michael Hansen nederst. En stor dag - hjertelig tillykke!

Vigtige datoer

28. sep.: Medlemsmøde.
(Se ref. af bestyrelsesmøde).
19. okt.: Bestyrelsesmøde.
27. okt.: Landingskonkurrence &
Afslutningsfest!
28. okt.: Deadline for Svævenyt (ændret)
3. nov.: Campingvogne ind i hangaren.
25. nov.: Deadline for Svævenyt.

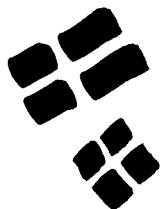
• Lidt af hvert...

- Har du en go' artikel, en svæveflyveoplevelse eller et billede med en tekst som du kunne tænke dig at dele med hele den øvrige menighed i klubben, så tager redaktøren af Svævenyt imod med åbne arme.
- Ifølge forlydender fra sædvanligvis pålidelig kilde, meddeles det at forproduktionen til LS-6 er overstået og den egentlige produktion er igang. Vi kan p.t. forvente at få vores LS-6, G2, leveret i januar '91.
- Det står ikke så godt til med vores ene K8'er. I forbindelse med DASK'es arrangement, den 1. og 2. september på skrænten ved Lønstrup, udelandede flyveren på en »grov-kornet« mark lige i nærheden af startstedet. Flyet kommer ikke ud, at flyve mere i år, men til næste sæson er den klar til påny at erobre luftrummet over EKVH.
- Renoveringen af vores klubhus har stået stille længe takket være den almindelig dovnehed hos den brede skare af medlemmerne. I week-enden den 15.-16. september skete der dog lidt mere. Der blev tapetseret, malet, gravet ud til sivbrønd og flere andre ting. Selv om der ikke er flyvevejr - så ta' li'e og mød op og lad os få det sidste lavet inden vi slutter for i år!!!

Medlemsnyt

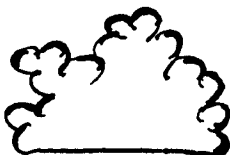
Nye medlemmer

Pr. 1/8
Jens Toftgaard Petersen
Fuglsangsvej 6
9400 Nørresundby
Telefon 98 19 11 29



1/9

Tue K. Toft
Købkesvej 68
9000 Aalborg
Telefon 98 16 44 70



Passiv pr. 1/9
Mohammad R. Z. Olsen



ASK-21 nedbremsning

Lørdag den 8. august foretog ASK'en en normal landing, men efter nedbremsningen sad bremsen totalt fast. På værkstedet skilte jeg bremsen ad, og blev noget overrasket over at se bremseklodserne totalt nedslidte og bremsekiven rillet som et vaskebrædt. Grunden til blokaden var at det hydrauliske stempel var presset helt ud af sit leje og bremsevædsken løbet ud. Både bremsekive og bremsekloster var helt nye fra sæsonstarten. Jeg har ofte set når piloter lander ASK'en, som regel på asfaltbanen, så bremses der så det fløjter fra hjulet. Derfor; land med fornuftig fart evt. på græsset, der i sig selv er bremsende, og brug bremsen med omtanke. Husk at flyet med to personer vejer næsten 500 kg og bremsen er ikke særlig stor. Samtidig ved vi jo alle at bremselede til fly er temmelig dyre.

Flemming R.

(F.H.D.: »R«eret står for »Randers«. Red.)

MEDLEMSMØDE

Så holder vi medlemsmøde igen. Også denne gang mødes vi i vores klubhus. Re-sevér allerede nu **fredag den 28. september kl. 20:00** til at snakke om *vinterarbejde*. Vil du gerne vide noget om dine klubkammeraters holdning og syn på *Hvordan vores flypark skal se ud* er det også et emne vi tager op denne gang. Bestyrelsen vil gerne vide noget om *medlemmernes holdning til klubbens aktiviteter*. Det var det 3. emne vi tager op denne aften.

særlige præstationer

Ja, så er vi på'en igen! Såfremt i blader op i sidste »Svævenyt« og ser under rubrikken »særlige præstationer« vil i se at jeg fortalte lidt om problematikken omkring føring af dagkort. Flemming Mikkelsen henvendte sig til mig, i slutningen af august, og kunne berette om hans omskoling (også her til LS-4) heller ikke var blevet nævnt her i rubrikken. Ak, ja. Jeg kan kun slå ud med armene og sige: »...syndt!«. Det viser sig senere hen at han blev omskolet til 4'eren samme dag som Tage - og så skal man jo ikke gå langt for at tænke: »Dagkortet er sikkert forsvundet. Gisp! Det er jo, for vores vedkommende, et offentligt dokument!«. Bare ærgeligt såfremt *kontrollanten* kommer og checker dagkortene og luftfartøjsjournalerne. De stemmer ikke overens, øøh! Ballade. Efterspil: Vi får ikke lov til at anvende dagkortene, men skal skrive hver enkelt flyvning i Luftfartøjsjournalen (de-gule-nogen-der-følger-med-hver-flyver!). Og *det* er fa... besværligt! På baggrund af ovenstående og »pulli-mutten« i bladet under samme rubrik i sidste nummer, vil jeg foreslå at instruktørene (orv, det jo osse mig) til hver briefing, i en periode på et par måneder, instruere i hvordan man fører de hersens dagkort. Dermed får alle en chance for at fører dagkortene på betryggende vis, således det administrative efter hver dags flyvning er såre let og hurtigt at klare. Vi skal jo også tænke på den kære Hr. Kasseren (og dermed os selv). Han skal kratte penge ind fra/for halvaktive, flyslæb, omskoling og gæster etc. De penge går til klubben (læs: dig selv!). Nok om dagkort for denne gang - håber at beskeden står at læse på lystavlen. Punktum! Og så over til det som denne rubrik egentlig handler om, nemlig alle de flyve-præstationer vi siden sidst har bedrevet. **Hjertelig tillykke til jer alle!**

Phister

- 7/8: Poul Richard Kristensen 106 km trekant Tjele Langsø-Astrup Kirke-VH 1:16 LS-4
7/8: Agnethe Olesen 106 km trekant Tjele Langsø-Astrup Kirke-VH 1:15 LS-4
7/8: Bent Kirkegaard 106 km trekant Tjele Langsø-Astrup Kirke-VH 1:20 LS-4
9/8: Poul Richard Kristensen 102 km trekant Klejtrup Sø-Terndrup Mølledam-VH 1:17 LS-4
12/8: Kaj Fogh og Flemming Vasegaard omskolet til LS-4
25/8: Ib Olesen fik S-certifikat
25/8: Bent Tidemand solo
26/8: Michael Hansen solo
26/8: Bent Tidemand omskolet til Ka-8
26/8: Flemming Kristensen 100 km u/h Discus
31/8: Michael Hansen omskolet til Ka-8
2/9: Gitte M. Andersen 104 km u/h Randers-retur 2:45 Ka-6
2/9: Ib F. Mikkelsen 104 km trekant Klejtrup Sø-Terndrup Mølledam-VH 1:44 LS-4
8/9: Ib Olesen udelandet i Ka-6 - 2½ km fra pladsen!
8/9: Anders Hansen og Henrik Bo Jensen vendte lykkelige hjem fra EK-Arnborg med hver sit HI-bevis i hånden. Henholdsvis HI-nr. 701 og 705
9/9: Poul Richard Kristensen og Anne Grethe Bendixen udelandet i ASK-21
16/9: Anders Hansen og Bent Kirkegaard retunerede »den afskyelige ørn« til hjemmet i Århus Svæveflyveklub, hvor den vitterlig hører hjemme. Århusfolkenes gensynsglæde med ørnen var ikke just hvad man kan kalde for jublende - snarere glæde af højst tvivlsom karakter. Hi-hi!
16/9: Ib Olesen 104 km u/h Randers-retur 5:40 Ka-6!!!
16/9: Poul Olesen udelandet v. St. Binderup i forsøg på Lundeborg-retur (300 km) Astir
16/9: Flemming Amdissen udelandet v. Purhus i forsøg på 104 km u/h Randers-retur Ka-8
16/9: Poul Finn Fyrst fik sin passagertilladelse på Ka-7
16/9: Flemming Kristensen 111 km u/h Tangeværket-retur 1:34 Astir
16/9: Henrik Bo Jensen omskolet til 2G



Referat af bestyrelsesmøde

Fredag den 24. august 1990
kl. 19:30 på EKVH

Til stede

Gert Frikke, Anders Hansen, Anders M. Andersen, Bjarne Jensen, Flemming Sørensen.

Ikke tilstede

Per Jørgensen, Brian H. Jensen

1. Medlemsstatus

Aktive	45
Aktive juniorer	4
Halv-aktive	12
Passive	51

2. Økonomi

Sparekassen	347.097,71 kr.
Kassebeholdning	1,75 kr.
Girokonto	4.220,00 kr.
DMark-konto	36.183,73 kr.

Vi har modtaget driftstilskuddet for 1989 fra Aalborg Kommune.

Kontingent restance gennemgået.

Anders Hansen fremlagde en budgetvurdering for perioden frem til april '91.

3. Køb af hangar

Vi spørger medlemmerne på medlemsmødet fredag den 31. august. Gert har fået tegningerne over hangaren fra Aars Kommune, så vi kan se hvor nemt det vil blive at bygge lidt på.

4. PR-aktiviteter

Week-endens aktiviteter (Action '90 og Åbent Hus) blev snakket igennem. Vi skal generelt være bedre til at formidle meddelelser om sådanne arrangementer videre til medlemmerne, så de ved hvad der skal ske og hvornår.

Gert har været ude og vise en flyver frem ved Nibe Ungdomsskole. Der starter et hold op med undervisning 2 gange om ugen, ialt 36 timer. 2 dage kommer de på pladsen

hvor de skal ud og flyve. Aars Kommune har også godkendt svæveflyvning i ungdomsskoleregion. Men først til foråret ved vi om de opretter et hold.

5. Medlemsmøder

31/8:

1) Spørgsmål angående køb af den lille hangar.

2) LS-4 variometeret VP4-E NAV.

28/9:

1) Vinterarbejde.

2) Hvordan skal vores flypark se ud.

6. Klubhåndbog

Nyt flyvereglement gennemgået. Privat-ejede fly ønskes nævnt med på en eller anden måde med hensyn til omskolingskrav.

7. Gennemgang af aktivitetslist.

Registrering af klubbens ejendele.

8. Klubhusstatus

Mangler tapetsering og maling, ellers begynder det at hjælpe.

9. Det nye græsareal er ryddet og kan snart ses.

10. Eventuelt

Ansvarsforsikringen i CODAN dækker også startvognen.

Radiotilladelser: De 2 bærbare er afmeldt, og den ved faldskærmsklubben er tilmeldt. Den gamle Astir-radio er flyttet over i en K-8'er og dette meldes.

Husk at flyvedagen og ikke morgenmaden starter kl. 09:00.

Miljøgodkendelse modtaget og der er ingen ændring for svæveflyvning.

Som tak for lån af murergrej, skal Muremesteren fra Hornum have et eller andet. Bjarne.

Der kigges stadig efter en wirehenter-afløser. Bjarne.

Flemming Sørensen

AFSLUTNINGSFEST



HERMED INDBYDES TIL AFSLUTNINGSFEST
LØRDAG DEN 27. OKTOBER '90 KL. 19:00
I KLUBHUSET PÅ VESTHIMMERLAND.
SIDSTE TILMELDINGSFRIST PÅ LISTEN I
KLUBHUSET SØNDAG DEN 21. OKTOBER
- ELLER TORSDAG DEN 25. OKTOBER
TELEFONISK TIL IRENE PÅ
TELEFONNR. 98 46 31 21.



NB: LANDINGSKONKURRENCE SAMME DAG!!!

Meteorologi

I sidste nummer af Svævenyt startede jeg på en oversættelse af nogle sider fra bogen "Cross-Country Soaring" af Helmuth Reichmann, fortsættelse følger hermed fra side 5 - 7, dog indledes med et resume fra sidst for dem der måtte have behov for det!!

RESUME FRA SIDST

-Luft bliver lettere ved opvarmning eller ved tilførsel af vanddamp.

-Luft er en god isolator

-Kun blanding med anden luft eller en adiabatiske proces kan gøre den kold!

-Luft opvarmes af jorden ikke af solen!!!

Følgende påvirker opvarmning af luft:

-Skygger fra skyer, store el små

-Dis, støv og røg fra industri

-Vinklen som solen rammer overfladen med

-Fordampning af vand i fugtig jord kræver energi

-Vand (fugtig overflade) er varmeledende og leder varme ned i jorden

-Vandet "gemmer" på varmen

-Grønne planter fordamper vand = bruge varme

-Energisabsorption ved overflade afhænger af overflade

HVOR BLIVER BOBLERNE UDLØST

Selv meget varm overfladeluft kan blive liggende på overfladen, hvis der ikke er nogen udløsende puls til at sætte den igang. Det kan sammenlignes med når der hænger en masse dråber på et kælderloft, - man rører ved dem med en finger og der løber vand ned af armene fra et lille område på loftet. Hvis

der er varm luft nok ved jorden kan selv utroligt små impulser sætte en kraftig termisk konvektionsproces igang, som kan løfte tusinder af tons luft tilvejs.

Eksempler

Junior konkurrence, 1965. Opgaven: 120 km trekant under de værste tænkelige forhold. Jeg (Helmuth Reichman) starter for sent og ved det første vendepunkt har jeg allerede mistet en masse tid fordi et højere luftlag har lukket for indstrålingen. På radioen kan jeg høre at der stadig er solskin og moderat termik længere fremme på ruten, mens alle bag mig tilsyneladende er landet. Jeg må flygte ud i solskinnet og kommer til slut derud i 1200 fod. Til trods for lovende terræn - marker og heder sker der intet. Solen er først for nylig nået til dette område og luften er fuldstændig død. Jeg kalder mine hjælpere over radioen, lader dem vide hvor jeg vil lande og flyver videre ud i det solbeskinnede område. Over et fladt ensartet terræn går min kurs parallelt med en hovedvej. I 600 fod kommer luften til live for første gang. Jeg flyver i S-drej, men finder intet, der er værd at kurve i. I 450 fod er jeg sikker på at der må være en boble et eller andet sted i nærheden, men i min lave højde, jeg har fundet en mark at lande på, vil jeg ikke være i stand til at komme op uden at fange den præcist der hvor den udløses. Landskabet ser fuldstændigt fladt og monotont ud. På medvind i måske 350 fod fløj jeg en lille omvej over en lille stendysse for i det mindste at kunne sige at jeg prøvede at komme op igen. Stendysse bestod af nogle få sten lagt sammen med en pind på toppen, -en landmålers efterladenskaber. Og rent faktisk jeg føler en strømning - indleder et venstredrej - forsikrer mig selv om at jeg stadig kan nå min landingsplads. I begyndelsen taber jeg 30 - 50 fod, centrerer termikken bedre - holder højden indtil boblen til sidst bliver kraftigere og jeg kommer af-

sted i en 2 meter boble. Jeg drager et lettelses suk over hvor tæt det var på og flyver videre.

Sådanne oplevelser er langt fra sjældne. Jeg har gjort det til en vane, altid at flyve over et hvert tænkeligt udløsningspunkt før jeg til sidst bliver nødt til at lande, for ikke at miste chancen for at få højde på igen. På den anden side skal man ikke have så travlt med at søge termik, at man ikke kan udføre en sikker udlandning.

Ved de tyske mesterskaber i Oerlinghausen i 1969 blev jeg reddet fra en udlandning, ved at beslutte ikke at kurve mere i et område med 0 synk eller reduceret synk i et overskyet bjergområde nær Paderborn. Selvom flyene 1000 fod over mig tilsyneladende steg, fløj jeg i medvind mod et solbeskinnede område med huse og buske og nåede der udløsningspunktet for en kraftig boble. Mange af mine kammerater som havde nået marken i samme højde som jeg endte med at lande på den ikke mere end 1/2 km fra mig.

I Australien 1971 blev jeg engang reddet af en række poppeltræer, som jeg nåede frem til en fuldkurve før en anden pilot, som havde været i samme højde, men havde besluttet ikke at kurve mere; han nåede ikke frem til termikken. Ved de Europæiske mesterskaber i Dunstable, England i 1972, blev det en almindelig vane at flyve over små bål, i vejrforhold med relativt rolige vindforhold og generelt overskyet himmel, disse bål var sikre termikgeneratorer.

Eksempler som disse kan fortsættes i det uendelige. Der kan dog udledes en generel tese: Jo mere ensartet både luften og overfladen er, jo mindre uregelmæssigheder skal der til, før de virker som udløsningspunkter. Nedenfor er der en liste over de mere almindelige typer udløsningspunkter:

Temperaturforskelle

- Bjergrygge, skråningerne på begge sider bliver varmet uensartet op.
- Skovkanter.
- Kanten af snedækkede områder i bjerge.
- Bredderne ved søer og vandløb.

Lokale meget høje temperaturer

- Ildebrande
- Industri, især stålværker.

Udløsning ved bevægelse i luften

- køretejer på jorden.
- Spilstartende svævefly.
- Bevægelser i luften forårsaget af allerede eksisterende konvektion.

Termikudløsningsfaktorer i blæsende vejr

Sådanne er meget almindelige, især ved skråninger som kan generere skræntvind (hang), dette også selvom skræntvinden i sig selv ikke er kraftig nok. Disse udløsningspunkter kan fx forekomme følgende steder:

- Kanter af klippeområder, kløfter, landbrugsområder etc.
- Skovkanter og lignende.
- Kyster med pålandsvind.

Kraftig vind kan på den anden side ændre disse forhold igen. Den kraftige turbulens forhindrer dannelsen af lommer med varm luft ved jordoverfladen. Varmen bliver istedet fordelt til hele konvektionslaget, der igen bliver tykkere under disse forhold. Hvis dette luftlag er ustabil vil dets egen ustabilitet udløse bobler som til en vis grad vil være uafhængig af jordoverfladens udløsningspunkter og beskaffenhed. Kun veldefinerede høje bakker og klippekanter kan da danne terrænafhængige bobler, som så vil have en tendens til at gentage sig selv på samme sted hele dagen.

Termiksøgning i lave højder

Hvis man kommer ned i lav højde på en stræktur, kan man ikke længere bassere vor termiksøgningen på heldigere kammerater, som stiger over en, idet termikkilden nede ved jorden sandsynligvis ikke længere har kontakt med termikken højere oppe. Svæveflyvepiloters utrolige flokmentalitet har ofte været årsagen til udelandinger direkte under en hurtigt stigende pilot, hvilket kan være en ret så frustrerende oplevelse. Når risikoen for udelanding forøges bør man derfor udelukkende flyve for sig selv. Det er i den situation, at et hurtigt tilbageblik på hvad der står ovenfor om dannelsen og udlæsning af termikbobler, kan hjælpe en til at udpege de lokale forhold som kan danne den boble, der redder en. Hvis man ikke finder boblen lige med det samme i første gæt, hvilket er hvad der oftest sker, har man enten gættet galt, eller man har gjort det rigtige, blot udlæstes boblen for en halv time siden og overfladeluften er endnu ikke varm nok til at generere den næste boble. Man kan da blot forsøge sig ved næste udlæsningspunkt, eller det næste igen!!!

Selvfølger er der aldrig rigtigt sikkerhed for at kunne finde termik. Ens chance for at finde termik er meget større når man flyver over sandsynlige udlæsningspunkter, end hvis man stædigt følger en bestemt kurs og jamrer sig over den grusomme skæbne, som på uforklarlig vis ikke har placeret en kraftig boble direkte på kursen.

Hvis man er i lav højde og finder et område med 0 synk, så man i det mindste ikke taber mere højde, er det en god ide, i det mindste et stykke tid at blive der. Hvis solen skinner, er det sandsynligt at situationen forbedrer sig og det bliver i løbet af kort tid muligt at stige. Hvis ikke, har man i det mindste sparet lidt tid, hastighed kan man alligevel ikke bekymre sig om i en sådan situation. Istedet kan man stille og roligt sidde og fundere over hvor i området chancen for termik er større. Man kan måske endda være så heldig

at man får øje på nogle sikre tegn på termik i området, som fx. en kurvende musvåge eller lignende.

Om fugle

Musvåger er kun en af mange forskellige rovfugle som har en overlegen evne til at finde termik. Biologerne forstår stadig ikke mekanismen i disse fugles indbyggede "variometer", selvom der er grund til at tro, at det indre øre er involveret. Andre fugle som storke, høge, måger, svaler m.fl. er alle fantastiske termikflyvere, som kan centrere en boble meget bedre end os mennesker med vores meteorologiske viden og elektroniske indretninger. Særlig opmærksomhed bør henledes på klippesvaler og murseglere. Man kan høre dem omkring midsommer når de med deres skingre skrig, og med fantastisk præcision slynger sig omkring hushjørner og træer. Hvad enten de finder termik fordi der er insekter i boblerne, eller de gør det for at spare energi må forblive en gåde. Hvad grunden end er, - kurver man hvor de er, kan man glemme alt om instrumenter, for man kan være helt sikker på at man er i den bedste boble i lokalområdet.

Hvis en musvåge kurver i en boble og der er murseglere i nærheden i en anden boble - sæt kurs mod murseglerne, det kan helt sikkert betale sig. Der er en anden ting man kan lære af disse flyvningens kunstnere; når man har flejet 2-3 kurver med dem, er de væk. Det er ikke fordi de er bange for en, når det kommer til stykket flyver de lige så hurtigt som os, og deres manøvreedygtighed er fuldstændig hårrejsende. Det ville egentligt være interessant at finde ud af hvor mange g de trækker i deres vilde manøvrer. Nej grunden til at de har flyttet sig er, at de allerede flyver i bedre termik længe før man overhovedet har tænkt på, at der skulle være bedre termik i området. Hvis man skal udnytte den termik der til rådighed optimalt, er det nødvendigt at centrere bobler lige så perfekt og manøvrere lige så abrupt og hurtigt som disse fugle. Hvor avanceret moder-

ne svæveflyvning end er har vi stadig lang vej igen.

Ikke nær så godt som at se på fugle, men stadig meget bedre end nogen instrumentering er vanen med at se på andre svævefly i det samme område og i samme højde. Den pilot hvis opmærksomhed er rettet mod instrumenter, er ikke blot farlig for sig selv og andre, han mister megen værdifuld information. Observation af andre fly er en meget bedre måde at centrere termik på end alverdens instrumenter.

I 0 synk er det en meget god ide at se på højdemåleren i ny og næ. I modsat fald kan der ske det at man bliver så involveret i at centrere termikken at man "stiger" op over andre fly i samme område, men kun fordi man synker mindre mindre end dem og man observerer først for sent, at hele boblen er ubrugelig. Det er når 2 eller 3 fly holder på den samme mark og venter på deres hjemhentningshold, at man hører spørgsmål som: Hvorfor fløj du ikke ligeud istedet for at kurve? Jeg er sikker på at det ville jeg ikke have gjort, men jeg så dig.....

På rolige dage kan termikudlæsning engang imellem ses som en bevægelse i korn -eller græsafgrøder på markerne under en. I varme lande med løs jord kan termikudlæsningen ses som, ikke kun løv og papirstumper, men også støv og sand, nok til at danne små støvstorme (dust devils), som kan ses langvejs fra gennem varmedisen. Begge disse fænomener -det bølgende græs, eller den ikke alt for lille støvstorn er sikre tegn på god termik, idet de begge indikerer, at en boble er ved at dannes.

Lidt at tænke over

Når man forsøger at finde termikkilder og udlæsningspunkter bør man begynde med at se på vindretningen og vindstyrken. Derefter skal man forsøge at forestille sig hvor der kan have dannet sig varm luft, samt lokalisere hvor den opvarmede luftmasse, skub-

bet af vinden, bliver tvunget op over en hindring som kunne udløse boblen. Generelt set er denne måde at søge termik på mest simpel og sikker i tilfælde med skyfri himmel, uden skygger på jorden til at komplicere forholdene.

Oversættelse slut.....

Som supplement til ovenstående har jeg fundet et afsnit fra bogen "Meteorology for Glider Pilots" Skrevet af C.E. Wallington. Fra side 137-138:

Bobler på række

Af og til virker det som om boblerne organiserer sig i strømme eller gader orienteret i vindens retning. Rækker af bobler har tendens til at dannes i læsiden af pulserende termikkilder som små byer, fabrikker, eller enlige bakker. gunstige forhold for dette fænomen er at vinden ikke drejer for kraftigt i konvektionslaget. Længden af disse rækker af bobler fra særligt aktive termikkilder varierer fra 5 til 15 km. Når der er mange parralle rækker, er afstanden mellem dem primært bestemt af fordelingen af termikkilder. Derfor kan man ikke sige at længden af disse rækker, samt afstanden mellem dem er regelmæssig. Specielle kombinationer af vind og stabilitetsforhold gør forholdene for termikgader specielt favorable (skygader), men herom senere.

Oversættelse: Poul Olesen

MEDDELELSE TIL ALLE LANDETS SVÆVEFLYVEKLUBBER

For eftertiden bedes jeres klubblad, tiltænkt Aalborg Svæveflyveklub, sendes til vores nye redaktør af »Svævenyt«:

Henrik Bo Jensen
Vesterbro 51, 2th . 9000 Aalborg

En farlig bacille II

Som overskriften antyder, kan dette indslag ses som en fortsættelse af formandens indslag i sidste nummer af Svævenyt. Også nærværende indslag omhandler den til tider meget ubehagelige atmosfære, der desværre alt for ofte forekommer her i klubben. Ved sidste generalforsamling opfordrede formanden i sin beretning til at diskussioner føres i Svævenyt frem for i mindre grupper. Jeg vil nu tage ham på ordet, og tyren ved hornene, og fremkomme med mit (og min »såkaldte diskussionsgruppes«) bud på den egentlige årsag til det dårlige klima og den deraf følgende medlemsafgang.

I de sidste år har man oftere og oftere været vidne til briefing af en helt speciel art. *Dunderbriefinger*. En *dunderbriefing* er karakteriseret ved at den person, der holder den, afslutter med et emne af eget valg og med kraftig stemmeføring og stigende ophidselse gennemhagler forsamlingen med udtryk som f.eks.:

»Og så vil jeg fandeme ikke se...«

»Og folk har fandeme bare at...«

»Og så vil jeg sgu ikke høre...«

Jeg må indrømme at det er svært at genskabe ordlyden og stemningen på skrift, men alle, der har oplevet, det, ved hvad jeg taler om.

Lignende ubehagelige situationer forekommer også oftere og oftere på andre tidspunkter. Direkte møgfeld og overfuseringer er ikke usædvanlige.

Man må erindre at det er ens fritid man tilbringer på flyvepladsen. Derfor skulle man gerne kunne slappe af og have det rart. Da det er de færreste der har lyst til gang på gang at blive overfuset, kan jeg godt forstå det nye medlem der ombestemmer sig, og vælger at bruge sin sparsomme fritid og sine penge på noget andet.

Hvad kan man så gøre ved det?

Ærlig talt, så ved jeg det ikke. Jeg kan kun opfordre alle til at tænke sig om og tale pænt og civiliseret til hinanden. Hvis man af en eller anden grund en dag ikke kan styre sit temperament, vil man gøre klubben en tjeneste ved at tage hjem, istedet for at genere alle andre.

Med venlig hilsen

Bent Erik Thomsen

I Morgenavisen Jyllandsposten tirsdag den 28. august stod at læse på bagsiden af sektion 2:

Upassende humor

I luftfartens verden verserer stort set akkurat så mange historier som i alle andre brancher. British Airways må nok siges at være blandt de fremmeste kandidater, hvis der var en årlig pris for historier fra branchen.

En af historierne er bedre end mange, fordi den er sand. En dansk topchef i et britisk luftfartsselskab står inde for den - han kender personligt den luftkaptajn, historien drejer sig om. Først var vor kaptajn blevet degraderet flere gange til mindre flytyper, bl.a. efter at han en dag i svær turbulens, hvor flyet rystede og hoppede, stormede ned gennem passagerkabinen med en faldskærm på ryggen.

Det så selskabet mørkt på. Men fyrrsedlen kom, efter at han en dag i briefingrummet før en flyvning fra London til Glasgow fik at vide, at han skulle vente tyve minutter på start, fordi der var for travlt i Glasgow. »De tyve minutter kan jeg bruge til noget andet - gider du gå om bord og klare check-listen?«, sagde han til sin andenpilot, som så gjorde det.

Kaptajnen gik herefter i al stilhed ombord i sit BAC-111 jettfly i civilt tøj og satte sig på en af de forreste rækker med sin avis. Efter ti minutter sænkede han avisen og råbte vredt og med høj røst: »Hvad er det her for noget svineri? Hvorfor kommer vi ikke afsted?«. En stewardesse - som ikke havde fløjet med kaptajnen før - skyndte sig at berolige manden, bl.a. med oplysningen om, at man stadig ventede på kaptajnen.

»Passageren« mumlede et eller andet surt og fortsatte sin avislæsning. Da de tyve minutter var gået, rejste han sig, smed avisen og råbte: »Nu kan det være nok med den forsinkelse. Nu vil jeg saft-suseme afsted.«

Hvorefter han rykkede døren til cockpittet op, gik ind og smækkede den i efter sig. Få sekunder senere drønedes flyet ud ad taxibanen og var kort efter i luften.

Hvordan passagerene så ud i hovedet efter den oplevelse, melder historien intet om, men British Airways ledelse havde fantasi nok til at forestille sig det. Så nu flyver vore gode kaptajn ikke mere, men har et administrativt job på jorden. □

**RAMMEN OM
GODT
BYGGERI**

- Helvægselementer
- Facadeelementer
- Betonelementer

GANDRUP ELEMENTFABRIK A/S

Teglværksvej 35 - 9362 Gandrup - Telefon 98 25 90 66 - Telefax 98 25 98 66



Kvickly AARS

Himmerlandsgade 61 - 9600 Aars - Tlf. 08 62 15 33

Referat af bestyrelsesmøde

Fredag den 14. september 1990 på EKVH

Til stede

Gert Frikke, Per Jørgensen, Anders Hansen, Bjarne Jensen, Flemming Sørensen.

Ikke tilstede

Anders M. Andersen, Brian H. Jensen

Medlemssituation - PR aktiviteter

Mohammad R. Z. Olsen er meldt passiv.

Ang. åbent hus arrangementet.

Gert Havde snakket med en person der havde været ude hos os til åbent hus. Han havde fået en oplevelse der overhovedet ikke havde været god og positiv.

Bjarne nævnte at nogle af medlemmernes holdning var at det var et bestyrelses- og ikke et klubarrangement.

Vi skal alle være bedre til at modtage gæster på flyvepladsen.

Økonomi

Kassebeholdning 0,- kr.
Sparekassen 420.000,- kr.
Girokonto 7.000,- kr.

Alle beløb er cirka beløb.

Indtil nu er der brugt 47.000,- kr. på klubhusbyggeriet.

Vinteropbevaring

Johnny Tønder vil lave et telt som KZ-7'eren kan være under til vinter. OK. Men det skal være så lille som muligt a.h.t. affugterens kapacitet.

Prisen for at have campingvogne inde i hangaren i vinteren '90 bliver 450,- kr. Campingvogne stilles ind lørdag den 3. november.

Gert snakker med OY-DNO ejeren for at finde ud af hvad og hvornår der sker noget med den.

Spil

Per Jørgensen har set og fundet ud af flg.:

- spolearrangementet er i *dårlig* stand.

- Bagtøjet er lidt dårligt.

- Efter sigende ligger Skive inde med en

næsten ny wiresaks.

Poul Richard vil gerne hjælpe med at bestille de rigtige ting fra TOST.

Holdet for spil og renovering ser indtil videre sådan ud:

Linnemann R. Kristensen, Poul Richard Kristensen og Per Jørgensen.

Det nødvendige mandskab vil være ca. 2 mand i vinterhalvåret.

Materialerne skal være der senest i januar '91 for at vi kan nå at være færdig inden sæssonstart.

Økonomien for det hele vil være ca. 80.000 kr.

Hangarkøb

Gert finder ud af om det er muligt at få et tilskud fra fritidsforvaltningen til købet.

Eventuelt

Vigtige datoer skal stå stort i klubbladet.

Der kigges stadig efter en wirehenter-afløser. Bjarne.

Medlemsmøde fredag den 28. september kl. 20:00 på EKVH.

Emner:

- Vinterarbejde
- Hvordan skal vores flypark se ud.
- Medlemmernes holdning til klubbens aktiviteter.

Næste bestyrelsesmøde bliver den 19. oktober kl. 19:30 på EKVH.

Emner:

- Pokaler
- Vinterarbejde

Flemming Sørensen

HYTTE SÆLGES... MÅSKE!

Henvendelse
Flemming Vasegaard
Telefon 86 95 71 18



Hvis du vil spille på 2 heste på een gang, - så er vi en oplagt samarbejdspartner for forlaget...

Vi henvender os til Jer, for fordi vi mener at være et stærkt alternativ, når det gælder rotationstryk. Vi har nemlig både en avisrotation og en heatsetrotation samt eget bogbinderi.

Det giver masser af muligheder for Dem. Tænk bare på kombinationen af »indmad« trykt på avisrotationen med et heatsettrykt omslag.

Her er flere muligheder:

Heatset-rotation:

Format: A3 (360 - 500 mm høj x 300 mm bred) - 4 sider
Format: A4 (297 mm høj x 180 - 250 mm bred) - 8 sider
Format: A4 (300 mm bred x 180 - 250 mm høj) - 8 sider
Format: A5 (180 - 500 mm høj x 150 mm bred) - 16 sider

Her gælder også, at vi kan beskære til andre formater ud fra standardformatet.

De nævnte sidetal kan vi klare i en een trykgang. Har du sager på flere sider, så spørg endelig. Vi laver bare en ekstra opstart.

Farver og papir aftales i hvert enkelt tilfælde. Papirdummies sendes efter ønske. Papirkvaliteter typisk 60 - 135 gr. glittet eller mat.

Oplag: Fra 20.000 stk.

Avisrotation:

Format: A 260 x 190 mm højformat - 8 til 128 sider
Format: B 287 x 210 mm højformat - 8 til 128 sider
Format: C 300 - 420 x 300 mm højformat - 4 til 64 sider
Format: D 600 x 300 - 420 mm højformat - 4 til 32 sider

Vi kan klare andre formater, som kan beskæres ud fra standardformatet.

Farver og papir aftales i hvert enkelt tilfælde. Papirdummies fremsendes efter ønske. Papirkvaliteter typisk fra 49 - 90 gr. Oplag: Fra 1.000 stk.

HEATSET/OFFSET • ROTATION •
FOTOSATS • REPRO • BOGBINDERI •
TOTALPRODUKTIONER •
ARKOFFSET



P. V. FRANZEN/OFFSET

Retsnæsvej 8 - 9293 Kongerstev
Telefon 98 33 16 60 - Telefax 98 33 20 22
Giro 6 03 27 37

PR-week-enden, 25. & 26. august '90

Lørdag den 25. august deltog vi i Junior Chambers Aars-afdeling's (der var mange s'er) arrangement kaldet »Action 90«. Vi samlede Astiren på dyrskuepladsen iblandt CF'ere, last-biler og træspritsforbrugende super-traktorer. Dagen startede i en gevaldig regn- og tordenbyge og vi måtte søge ly i biler, under paraplyer og i transportvognen næsten hele formiddagen. Vi aflyste vores planlagte flyvning kl. 09:00 med forventet ny start ca. kl. 12:30. Det lykkedes. En opklaring reddede vores punkt på dagsordenen. Vi slæbte ASK-21'eren op i 3500' og vores passager, Morten fra Radio Himmerland, kunne fortælle, direkte ud i æteren, til alle lytterne hvad han så og oplevede. Han var tydeligvis temmelig imponeret og ramponeret idet Gert »slog et skarpt sving med 200 km/t.«

Resten af denne dag lavede vi en del grund-PR. Delte en masse brochure ud og afholdt en lille gættekonkurrence med en flyvetur som præmie.

Vi følte os en anelse malplaceret i mellem hyper-potente træsprits-ædende traktorer (der mest af alt lignede en mellemting mellem en itu-sprængt 40 tons Leopard-kampvogn og en højpoleret forchromet vindmølle i stormvejr) og ophidsede søndagssoldater, CF'ere og ølboder.

Arrangementet som sådan var udemærket - bare synd vi ikke fik lejlighed til at lave en lille opvisning med ASK-epotten.

Søndag den 28. august holdt vi åbent hus. En masse mennesker mødte op på flyvepladsen i det dejlige vejr. Vi havde hele arsenalet af flyvejern ude af hangaren (incl. 2-G'en og Finn Odderskov med Baby'en). Så der var nok at se på for de mange mennesker.

Anslået antal gæster: 75 - 100.

Også denne dag gjaldt det om at lave en god gang grund-PR - vi fik snakket med mange mennesker, og enkelte potentielle medlemmer dukkede da også op.

Mange fik en flyvetur. ASK'en, K-7'eren og 2-G'en var alle i fuld sving med at flyve gæstestarter. En enkelt »modig« gæst fik endda en god termiktur i 2-G'en, omend en smule anstrengt som Kaj Olesen udtrykte det. KZ-7'eren tiltrak en del mennesker og vi fik også fløjet nogle ture i denne gamle veteranmaskine.

Den sidste gæstestart løb af stablen lidt før kl. 18:30. Der var »run« på hele dagen.

Der var ikke så mange gæster der benyttede sig af tilbuddet om kaffe og kage i klubhuset. Man må gå ud fra at vejret var for varmt til kaffe og for dejligt til indendørs kagespisning. Igen et godt PR-arrangement.

En masse interesserede mennesker - men vi har endnu ikke formået at højne vores medlemstal markant. Er der nogen der ligger inde med en logisk forklaring???

I så fald - skriv lige en gang til »Svævenyt«, og læs så lige ref. fra bestyrelsesmødet:

45 aktive - det er for få mennesker!!!

Jørgen Johnbeck fra Kalundborg Flyveklub belyser, i deres klubblad »KF-NYT« september '90, en problematik som vi mener kan møntes på mange klubber her i landet - og selvfølgelig ikke mindst vores. Vi mener Jørgen Johnbeck ikke har ramt meget ved siden af med hensyn til vores dagligdag på flyvepladsen eller i klubhuset.
Redaktionen

Ansvarsfordeling

Strukturen omkring svæveflyvning med opbygning af Dansk Svæveflyver Union, hvor vi i modsætning til motorflyverne »kører« en meget stor del af ansvaret for flyvningen selv, pålægger os alle et stort ansvar. Det gælder indenfor alle områder og er en af de hjørnesten hele strukturen hviler på. Hvadend den drejer sig om uddannelsesstruktur, skoling, afvikling af flyvedage, vedligeholdelse af materiel eller som tidligere nævnt hvordan vi gebærder os i klubhuset, må alle tage del i det ansvar, der får tingene til at køre. Et meget åbenlyst ansvar påhviler instruktørerne. De skal forvalte folks fritidsinteresser uden at jage nogen bort, og dog med et ubestrideligt krav om maksimal sikkerhed. Som nybagt S-pilot er det åbenlyst, at mine erfaringer m.h.t. svæveflyvning lader meget tilbage at lære, og dog synes det mig, at selv om det må være et stort pres på instruktøren

at vurdere hvornår der skal gribes ind, hvornår der skal skrives for næste norm og ikke mindst hvornår en elev, der måske står og tripper og mener at være klar til at gå solo, rent faktisk er klar til at komme sikkert op og ned på egen hånd, så er der en anden problemstilling, der måske er større og som vi ikke er så opmærksomme på. Næmlig den dobbeltrolle instruktøren har. Det ene øjeblik af flyvedag, skoling o.s.v., det næste klubkammerat på lige fod med os andre. Det skift mellem disse to funktioner kan være svært at foretage og måske mere, hvis vi andre er med til at fastholde instruktørrollen, hvor den ikke hører hjemme. Også her slår ansvarsfordelingen igennem, eller rettere den burde slå igennem, det påhviler næmlig os alle, at også instruktørerne »får lov« at være klubkammerater, der dyrker deres fritidsinteresse som os andre.

Jørgen Johnbeck

Mere om svæveflyvning i de kommunale ungdomsskoler

Som tidligere nævnt har der været kontakt med den kommunale ungdomsskole i Nibe og Års. Det har nu ført til, at der er oprettet et hold på hver af disse to skoler. Der er 12 - 15 elever på hvert af holdene. Undervisningen vil bestå af en teoretisk og en mere »praktisk« del. Teoriundervisningen skal give eleverne et indblik i hvad svæveflyvning er - og hvordan det lader sig gøre. Denne del af undervisningen vil foregå på de respektive skoler. Den praktiske del vil foregå på flyvepladsen 2-3 lørdage. Her vil vi gennemgå dagligt eftersyn, markorganisation, spil og se på tingene i praksis. Og så skal eleverne selvfølgelig prøve at flyve. Der påregnes 2-3 starter til hver. Holdet fra Nibe starter nu her i efteråret og vil være afsluttet inden jul. Holdet fra Års starter i februar og vil så være afsluttet sidst i april. Undervisningen vil for hvert holds vedkommende dreje sig om 36 »timer«.

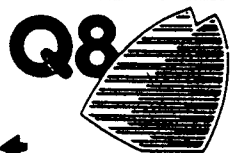
Jeg håber at alle vil tage pænt imod eleverne, de par dage de er på pladsen.

Gert

NOTABENE!!!

Omtalte elever fra Nibe Ungdomsskole kommer ud på flyvepladsen for at flyve
lørdag den 29. september
& lørdag den 6. oktober!!!

Q8 energi-depotet

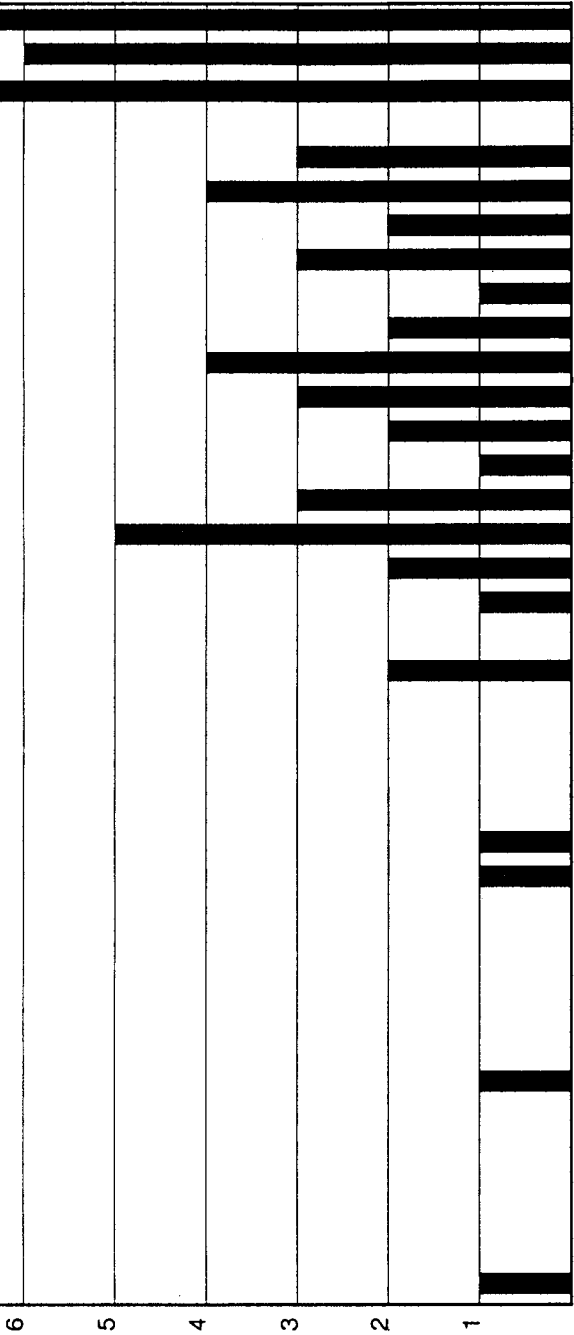


Søndermarksvej 4, DK-9500 Hobro - Tlf. 08 52 55 66

Antal

Medlem af Aalborg Svæveflyveklub pr. ...

I dette skema kan man se antal nye medlemmer pr. år, startende med SEJ i 1953. De 3 næste søjler, fra og med 1959, er henholdsvis Tage Havsager, Kaj Fogh og Gert Frikke. I 1971 startede klubben på Vesthimmerland og her meldte Finn W. Thomsen sig ind! Hvem var/er den anden? Man kan teude ud af skemaet hvad man vil - men interessant er det!



53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90

Aalborg Svæveflyveklubs pokaler

Seistruppokalen

Vinder af pokalen bliver det medlem af Aalborg Svæveflyveklub, som på 3 flyvninger med start inden for Danmarks grænser opnår det største pointtal.

Pointberegning

Hastighed:

Distance	Målflyvning	Ud-Hjem	Trekant
100 - 199 km	5,0	7,8	8,8
200 - 299 km	5,3	8,8	10,0
300 - 399 km	5,6	10,0	11,5
400 - 499 km	6,0	11,5	13,0
500 - km	6,5	13,0	14,8

Den opnåede hastighed på de enkelte flyvninger multipliceres med ovennævnte pointfaktor.

Varighed:

For piloter uden Sølv-C kan der endvidere opnåes point ved varighedsflyvninger således:
1 minut = 2 point.

Pokalen

Pokalen er en vandrepokal. Pokalen uddeles så længe, der er plads til flere navne. Pokalen uddeles hvert år ved sæsonafslutningsfesten. Pokalens bestemmelser kan ændres af flyveudvalget. Pokalen er indstiftet af Niels Seistrup.

HI-kursus på Arnborg, september '90

Anders Hansen og undertegnede drog lørdag den 1. september på 8 dages hjælpeinstruktør-kursus på Svæveflyvecenter Arnborg.

Med forventningen om at stå med HI-beviset i hånden ved kursets afslutning (hvilket iøvrigt lykkedes) gik vi igang med krum hals. Velkomst, teori, flyvning, lidt mere teori og atter flyvning var nogenlunde rækkefølgen af aktiviteterne i løbet af ugen. Det regnede et par dage, men flyve kunne selv vejrguderne ikke forhindre os i. På godt-vejrsdagene fløj vi og på regnvejrsdagene havde vi teori. Det viste sig hurtigt at det at kunne flyve ikke var noget problem. HI-aspiranternes erfaringen, rent svæveflyvemæssigt, bredte sig fra 70-80 timer til 450 timer. Imellem os havde vi en DC-10 kaptajn med 17.000 timer og en anden professionel pilot med et ukendt antal tusinde timer.

De bidske »hjelpe-Fi'ere« (Palle Jensen, Værløse, Jarmo Lethonen, Skrydstrup, Leif Petersen, Aviator) havde fået besked på at »pudse« vores flyvning af for »unoder« og autodidakt flyvning. Det må i sandheden siges lykkedes. Før man kunne sige at vi var »udlærte« røg der dog også et par sprængstykker. Vi, fra Aalborg Svæveflyveklub scorede et par stykker på den konto der - ikke sandt Anders!

Kurset blev, på blændende vis, diktatorisk ledet af Poul Hørup fra Fyns Svæveflyveklub. Han underholdt os både med teori og flyvning. Af andre »teori'ister« kan nævnes Edwin Thomsen (også fra Fyn), Flemming (efternavnet har jeg glemt, men han kommer såmænd også fra Fyn) og sidst men ikke mindst; Ole Didriksen.

Phister

05489


12 00

GITTE VASEGAARD

LINDØVÆNGET 11 TRUE
8381 MUNDELSTRUP


it's cool to
be clear

Fido Dido



FAXE-CERES

»Himmerland«
9600 Aars
Telefon 98 62 22 82



© 1987 Fido Dido, Inc. by 7UP, Inc.
7UP, the 7UP logo and the registered trademarks of Seven Up International