

SVÆVENYT

Nr. 10

DECEMBER 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!

- OG 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

»SVÆVENYTS« 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.

Uuuhh - Frostgraderne bider forsigtigt i »dansen's« forkoledede næser, trænger ind i de våde sko og forsurer endnu engang tilværelsen for flere millioner mennesker. Specielt svæveflyverne. Vinteren har aldrig stået for noget godt for os svævere. Medmindre man har mulighed for at overvinde »down under«. Her tænker jeg på Australien og til dels USA. Juletiden i Australien forbinder mange australske svæveflyvere med »flying-time« og knald-go' termik til 10.000 - 14.000 fod. Hvem husker ikke »bette«-Jan Andersen's formidable 1000 km stræk i USA, sidste år ved denne tid? Vinterarbejdet startede godt ud med en del arbejdsvrige unge mennesker som forkæmpere for afskaffelse af småskrammer, ridser, buler og huller - forårsaget af den gode sæson, 1990.

Lad os nu se om den store arbejdsiver fortsætter hele vinteren igennem! Ka-7'eren har en lille smule 1. prioritet idet den står for det største kirugiske indgreb af alle vore fly. Vingerne skal skrældes helt af, slibes ned, spartles ud og lægges nyt lærred på. Dernæst står der malerarbejde på programmet.

Spillet står også for en større reovering. Nogle få stumper er allerede sendte til fabrikanten (Tost) i Tyskland (helt underligt ikke at skulle skrive Vest-) som varetager reparation og justering af nogle dele som vi desværre ikke kan påtage os selv. Er det iøvrigt reservedele der skal skiftes ud eller er det bare for svært at lave?

Af andre aktiviteter der hører vinteren til kan nævnes en ikke så lidet vigtig ting, nemlig S-teori. »Teoristerne« er allerede startet frisk ud den 1. december med eksamen den 17. april 1991 for øje.

VHF-kurset skulle helst også gerne op at stå. Hvis du ikke har VHF-bevis, og gerne vil have det, kan du stadig nå at tilmelde dig. Se annoncen i sidste nummer af »Svævenyt«. Svævenyt's redaktion ønsker hermed sine læsere en **rigtig glædelig jul samt et godt og termikrigt nytår.**

Vi vender frygtelig tilbage til februar (deadline 27. januar) med en frisk udgave og årgang af vort medlemsblad.

Velbekomme!!!

Forsidefoto: »Nisse på gren«. Kunstnerkort trykt på redaktørens arbejdsplads. Hvem kunstneren er, vides ikke - men budskabet skulle ikke være til at tage fejl af. God jul!

Vigtige datoer

1. dec.: Julefrokost.

1991

19. jan.: Medlemsmøde m/ SEJ

27. jan.: Deadline for Svævenyt.

Medio februar: Medlemsmøde

3. marts: Deadline for Svævenyt.

28. marts: Sæsonstart???

26.-27.-28. april: DIKO - EKVH

9. - 19. maj: DM på Arnborg

Standard og 15 m klasserne

29/6-14/7: VM i USA, FAI-klasserne

6/7-12/7: NOM - hos Nordjysk Svæve-

flyveklub på Ottestrup

17.-18. august: DIKO - AVIATOR

22/7-2/8: Arnborg Open, DM i klubklassen

samt Juniormesterskaber

5. - 11 aug.: Talentkursus (på Arnborg?)

• 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.

• Nogen har dem. Andre har dem ikke. Vi har dem. Har du set dem? Hvem har ikke set dem? Hvor mange har vi i sydgavlen? Vi har også nogen på vestvæggen. For ikke at tale om øst-væggen. Med »dem« kan vi lukke noget ud - men ikke inde. Nogen af dem er bløde, resten er lidt hårde. Stort set har de samme farver - men nogen af dem har få kulørte strejf fordelt jævnt over hele fladen. Dem der har lavet bare et minimum af vinterarbejde, ved hvad jeg taler om. Men dem der *ikke* har lavet noget, ved ikke hvad jeg taler om. Ved du hvad???

• Vi har ikke hørt fra Per Jørgensen i United States. Men vi har, for lang tid siden, fået at vide han skulle komme hjem til jul. Mon ikke vi ser ham igen. Håber ikke han er blevet 100% amerikaniseret - over there!

• På et medlemsmøde i september påstod man at annonceringen af medlemsmøderne var for dårlig. Den var utilstrækkelig, utydelig og en masse andre ord med u'er foran. Dertil vil jeg bare sige at såfremt folk læste »Svævenyt« ordentligt igennem vil de pågældende

mennesker også hurtigt kunne overskue hvor og hvornår medlemsmøderne løber af stablen. I det her omtalte tilfælde kunne jeg heldigvis lægge alle facts, eller beviser om man vil, på bordet; nemlig i form af et styk »Svævenyt«! Heri var ikke blot omtalt det pågældende medlemsmøde en gang. Nej, her stod det sørme skrevet *4 gange*, hvoraf den ene omtale stod at læse i 1-spaltet annonceform! På et område må jeg give mine ærede læsere ret. Siderne »vigtige datoer«, »særlige præstationer«, kolofonen samt alle andre faste rubrikker (hvis der er flere) bør stå på den samme side i hvert nummer. Og det har jeg taget til mig. »Vigtige datoer« har kørt, og kører fremover, på side 4 og »særlige præstationer« trykker vi på side 5. I dette nummer har vi, af gode grunde, undladt »særlige præstationer« idet præstationerne stammer fra medlemmernes flyvende indsats om sommeren. Er der andre ting som du syntes bør ændres ved »Svævenyt« så skriv til redaktøren og han bringer alt det positive i førstkomende blad. Det negative arkiveres lodret! Spøg til side. Har du en god ide eller et godt råd jeg ikke er vidende om så lad mig det vide - det er trods alt medlemmernes blad og ikke bare redaktørens kæphest!

• KZ-mandskabet har fået lavet et telt hvori man forventer at lave størstedelen af vinterarbejdet. Der er blevet installeret lys og affugter. Nu mangler man bare lidt varme. Hvad der skal laves? En stor del af kroppens maling skal skrældes af og et nyt lag beskyttende »farve-hud« lægges på. Lærredsarbejde, slibearbejde (rust), malerarbejde er også nogle af punkterne på vinterens vedligeholdelsesprogram.

• K-7'eren ser i øjeblikket også forfærdelig ud. Det vil sige; ribberne, bjælke og træet i det hele taget ser sundt og tørt ud, men lige nu, efter at man har fravristet skoleflyveren den allersidste chance for aerodynamisk opdrift, ved at hive lærredet af, ser den ganske håbløs og nøgen ud! Det forlyder at arbejdet på vores trofaste skoleflyver går fremad.

• Så i røgen? Poul Erik Thomsen alias Passiv eller Kolossen har været hjemme i Danmark en uge sidst i november. Kviksølv i enden som sædvanlig. Hårdt program fra morgen til aften med besøg, frokoster og værtshus-

besøg. Sige goddaw til venner og bekendte samt sidde i familiens skød. Han kommer iøvrigt »rigtig« hjem til februar. Flytter fra den ene djævelø til en anden. Poul Eriks, forholdsvis nye, bedre halvdel (Kirsten) har fået job i Kastrup International. Det resulterede fluks i planer om at flytte til Amager.

• Såfremt man kigger i »Svævenyt« fra oktober, side 18. I teksten efterlyste redaktionen person nummer 2 som havde meldt sig ind 1971. Erik Frikke ringede: »...det mig!«. Det var så det mysterie!

Medlemsnyt

Passive

Pr. 1/12 Gunnar Larsen

Pr. 1/12 Birgit Als Eriksen

Halvaktiv

Pr. 1/12 Erik Frikke

Vinteren venter...

Der blev meldt om kulderecord i Thuleområdet, og fra Grønlands Radio i Nuuk (Godthåb) ringede en medarbejder op til en af Thule-beboerne:

— Det er temmelig koldt oppe hos jer i dag?
— *Nej, det er ikke så galt.*
— Jamen vejrfroferterne har talt om kulderecord..
— *Et øjeblik, så skal jeg se efter, hvor koldt det er.*

— *Nej det er ikke så galt. Her er minus 14 grader.*
— Jamen, vejrberegningen talte om minus 42 grader.
— *Nåh ja, det er udenfor!*

S-TEORI

Ja, så starter vores teoriundervisning igen. Undervisningen foregår som sædvanlig i vores klubhus på **lørdage fra kl. 10:00 til kl. 13:00**. Har du spørgsmål vedrørende teori, undervisningsmaterialer eller andet væsentligt angående undervisningen i vinterens løb - ring da til Ib Friis Mikkelsen på telefon 86 96 13 41. Følgende er tidsplanen for de 5 fag samt lærer for de enkelte fag.

Instrument- og materialelære - Poul Richard Kristensen

1/12 - 8/12 - 15/12

Love og bestemmelser - Bo Brøndum

12/1 - 19/1 - 26/1

Meteorologi - Poul Olesen

2/2 - 9/2 - 16/2

Flyvelære - Ib Friis Mikkelsen

23/2 - 2/3 - 9/3

Aerodynamik - Kaj Fogh

16/3 - 23/3 - 30/3

S-teoriprøven afholdes onsdag den 17. april kl. 19:00 i klubhuset

Finn Hebsgaard har her skrevet en artikel om sin bi-fritidsbeskæftigelse nemlig model(svæve)-flyvning på VM-plan. Det ville nok være på sin plads at præsentere Finn først, idet han er forholdsvis ny i klubben og stadigvæk elev. Han bebuder dog at være indehaver af »S«, inden 1. maj. Andre pålidelige kilder siger det drejer sig om et væddemål med Mureren. Nok om det. Finn Hebsgaard er opvokset i Thy, hvilket man også engang imellem kan høre på hans dialekt. En tog, en hus, en æble o.s.v. Til dagligt drøner han rundt på Flyvestation Aalborg og limer F-16 maskiner sammen. I fritiden står den på svæveflyvning, men også modelmotorflyvning og modelsvæveflyvning rangere højt. Senest i sommer kunne man se Finn på EKVH lave kunstflyvning med sin motormodel. Flere af vores medlemmer i klubben startede iøvrigt deres aerodynamiske karriere på model-plan - Men her gælder det altså Uofficielt VM med svæveflyvemodeller.

Modelflyvestævne i England

Jeg startede i begyndelsen af 1984 med at flyve fjernstyret modelsvæver i den lokale THY-RC-KLUB. Året efter starten byggede jeg en konkurrencesvæver (også kaldet skrænttracer) som vi bruger til hastighedsflyvning. Efter jeg havde bygget svæveren og fik lært at flyve den, begyndte jeg med konkurrenceflyvning, som jeg har fløjet lige siden med tilfredsstillende resultater.

Konkurrencen foregår ude på skrænten hvor vinden skal blæse lige ind på. På skrænten har vi en bane på 100 m, hvor der ved hver ende er opstillet to flag som sigtelinie for ringeren (en person), som trykker på en knap når flyet har passeret linien. Piloten står midt imellem sigtelinierne, hvor der er anbragt en ringklokke. Når svæveren er kastet ud, har piloten 30 sekunder til at samle højde og komme ind i banen. Når man passere startlinien startes stopuret, og der skal flyves 10 ben (10x100 m), derefter landing - som ikke tæller med i tiden. Til skræntflyvning kræves selvfølgelig vind for at få opdriften. Kravene som stilles til vinden under konkurrencen er 4 - 25 m/sek., men vi træner fra 3 - 30 m/sek. (man bliver forblæst).

I år blev jeg, for tredje gang, udtaget til at repræsentere Danmark ved internationale konkurrencer sammen med 5 andre. Heraf havde Thy-RC-klub 4 medlemmer udtaget. Der var begge mine brødre Mads og Knud samt Jørgen Larsen og mig selv. Der var også 2 sjællændere med (Jack og Karsten), og vores holdleder Preben Nørholm fra Herning. I år skulle turen gå til England. Stævnet som har navnet »Viking Slope Race«, er et uofficielt VM - foregik i Derbyshire den 5. - 10. oktober med byen Buxton som stævneby. Buxton ligger ca. 60

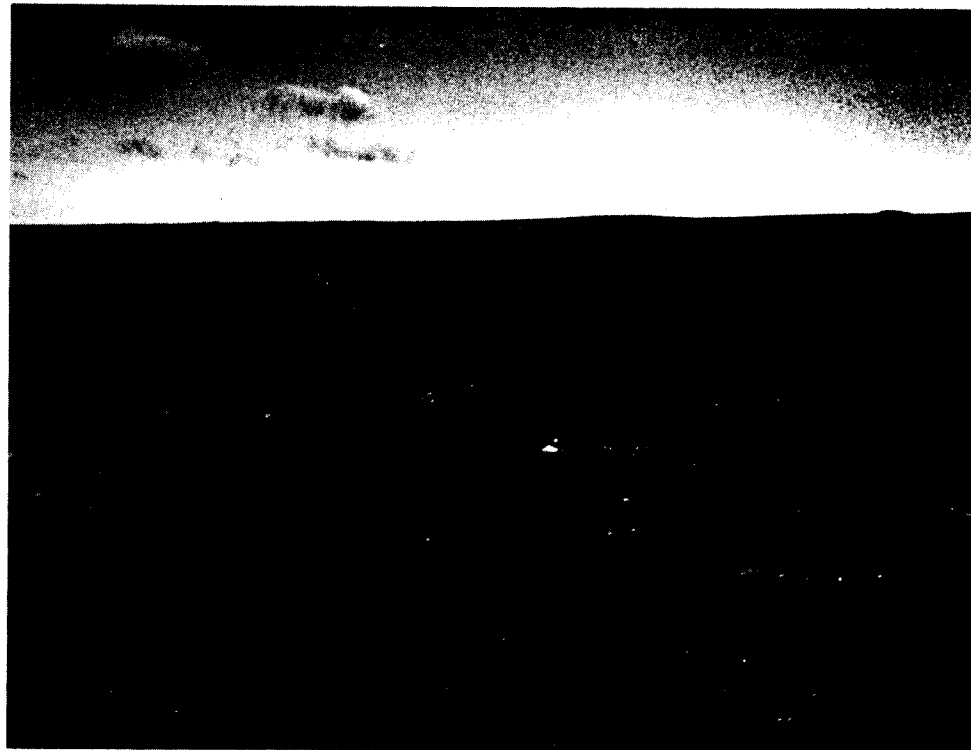
km syd-øst for Manchester. Til konkurrencen var der tilmeldt 49 som udgjorde 16 hold. Danmark stillede med 2 hold som bestod af Mads, Knud og Jørgen på Danmark 1, og Jack, Karsten og undertegnede på Danmark 2. Der mødte deltagere fra 9 lande. Norge, Tyskland, Østrig, Schweiz, Frankrig, Island, England, Skotland og Danmark.

Vi ankom til Buxton den 3. oktober og fandt hotellet som vi skulle bo på de 2 første dage. Vi pakkede ud, fik sat vores grej til opladning, så der kunne flyves næste dag.

Næste dag pakkede vi fyverne i bilerne tidligt om morgenen, for vi skulle ud at træne og se på deres skrænter. Det er et meget fint område for skræntflyvning, både for model og rigtig svævefly. Under træningen var vindstyrken ca. 20 m/sek, og træningen gik meget godt (ingen uheld).

Den 5. oktober var der uofficiel træning hvor vinden var som dagen før: Super. Banen blev sat op, og der blev trænet meget den dag. Der blev taget nogle tider så vi kunne sammenligne de andres tider med vores, samt se deres flyvestil og dygtighed. Det gik som vi gerne ville den dag, for med den vindstyrke er skræntflyvning lige noget der passer os. Vi fik nogle af de bedste tider.

Den 6. oktober startede vi kl. 11:30 med den officielle prøverunde, og vindstyrken var oppe på 24 m/sek. Prøverunden skred langsomt fremad. Da vi var halvt færdig med runden begyndte det at regne. Alle gik i læ i bilene og madpakkerne blev taget frem. Kl. 14:30, efter en halv times ventetid, blev runden aflyst p.g.a. regnen. Bilerne blev pakket og alle kørte hjem til hotellet, for vi skulle hjem og tørre vores fly



incl. radiogrej, som var våde - både udvendig som indvendig. Dagen ude på skrænten bød på dramatik, da der var 5 haverier, heldigvis kun en dansker deriblandt (ikke mig).

Den 7. oktober skulle vi starte med første runde. Vi kom ud på skrænten og var igang med flyvningen kl. 10:30. Forinden skulle vi vandre ca. 2 km oppe i bjergene, før vi var på skrænten. Det blæste ca. 15 m/sek., og der var masser af termik. I runde 3 blev den gamle verdensrekord på 35,65 sek. slået med ca. 2,5 sek., nemlig med 33,03 sek. af en tysker; Klaus Kowalski. Runden efter gik det næsten lige så stærkt, broderen Peter Kowalski fløj på 33,41 sek. - de fløj begge to meget godt. Ved landingen i tredje runde fik jeg et lille brud på halebommen på min model. Jeg måtte ned i bilen (ca. 4 km vandretur) efter reservemodellen, så jeg kunne flyve videre i de næste runder. Vi fik fløjet 5 runder den dag. Vi sluttede kl. 18:00 og så gik turen til hotellet, hvor jeg skulle have repareret modellen. Næste dag var den flyveklar igen.

Den 8. oktober gik vi igang kl. 12:00 og nåede 4 runder inden kl. 18:00. Vinden var ca. 8 m/sek og ingen termik. Det gik meget godt for os denne dag.

Den 9. oktober var den sidste konkurrencedag, og vi manglede 1 runde. Vinden var ca. 13 m/sek og skrænten var den samme som dagen før. Så alt var godt. Vi startede kl. 11:30 og konkurrencen sluttede kl. 13:30. Ingen uheld

denne dag. Da vi var færdige var der tid til hyggeflyvninger med masser af kunstflyvning (bare sjovt og feeeeeedt). Om aftenen var der festmiddag på hotellet og præmieoverrækkelse. Resultatlisterne blev udleveret.

Den 10. oktober kørte vi fra Buxton Nu skulle vi holde ferie rundt om i England. Vi tog med færgen hjem igen den 14. oktober efter en meget fin konkurrence samt ferie - som jeg gerne vil gøre om igen.

Hilsen - Finn Hebsgaard

Resultaterne

1. Nic Wright - GB
2. Klaus Kowalski - FRG
3. Peter Kowalski - FRG
4. Armin Hotzitz - FRG
5. Mads Hebsgaard - DK
6. Knud Hebsgaard - DK
11. Jørgen Larsen - DK
18. Finn Hebsgaard - DK
28. Karsten Berg Christensen - DK
36. Jack Lessel - DK
37. Preben Nørholm - DK

Holdresultaterne

1. Frankrig
2. Danmark 1
3. Bayern
7. Danmark 2



De danske deltagere, fra venstre: Jørgen, Knud, Mads, Finn, Jack og Karsten.

Beretning fra det 1. redaktionsmøde

Lørdag den 10. november 1990 kl. 19:30 mødtes Ove Rønberg Christensen, Poul Olesen, Agnethe Olesen og Henrik Bo Jensen til det første redaktionsmøde hos sidsnævnte.

Bent Kirkegaard indvilgede også i at deltage i redaktionsgruppen, men var desværre forhindret denne aften.

Baggrunden for at mødes var ideen om at skabe et medlemsblad på baggrund af bestyrelsens »krav« om »Svævenyt« indhold og udgivelse. Desuden blev vi enige om at lave et blad der ikke blot opfyldte retningslinjerne fra bestyrelsen men også tilfører bladet, dvs. medlemmerne, »noget« udover aktuelt stof og indlæg fra medlemmerne.

En rundspørge om hvad de forskellige redaktionsmedlemmer kunne tænke sig at bidrage med til vort medlemsblad afstedkom automatisk en opgavefordeling. *Poul Olesen* oversætter og skriver om meteorologi, stræk- & konkurrenceflyvning. Som de fleste nok allerede ved, er han i fuld gang. *Ove Rønberg Christensen* oversætter (fortrinsvis fra tyske blade) og skriver om flyvning generelt. Senest om fabrikkens prøveflyvning af LS-6'eren.

Bent Kirkegaard det samme som Ove, blot fortrinsvis fra engelsk-sprogede blade. Hjælper iøvrigt også til ved den praktiske del af produktionen af »Svævenyt«. Trykning, forsendelse o.a. Arbejder desuden p.t. på en artikel om »Spin-kit« til vores ASK-21.

Agnethe Olesen starter en række rubrikker og specielle »goodies«. Hvad det er forbliver en hemmelighed. Hjælper også til ved den praktiske tilblivelse af bladet. Trykning, forsendelse o.a.

Henrik Bo Jensen (redaktør) forsøger at koordinere alle disse opgaver. Generelt set har han det overordnede ansvar for tingenes udførelse. Desuden sørger han for ajourførelse af »Vigtige datoer«, »særlige præstationer« osv. Holder også kontakten til bestyrelsen og diverse nøglepersoner i klubben såsom flyvechef, materialechef, tuttechefen og andre

der ellers måtte have interesse i at få annoncer og tekst med i klubbladet. Annoncerne administreres også af ham. En anden ting redaktøren har til opgave er at skrive om stort og småt. Dvs. beretninger fra dagligdagen og specielle klubarrangementer. Hvad der måtte anses for at have interesse for medlemmerne sørger ansvarshavende redaktør også for. Produktion og udsendelse af »Svævenyt« er helt og holdent redaktørens ansvar.

Det skal her nævnes at det menige klubmedlem også har en smule ansvar for hvad der bliver bragt i medlemsbladet. Vi forsøger at skrabe/stjæle/sakse/hive stof ud af andre magasiner - men det må ikke forhindre medlemmerne i at bibringe bladet mere stof - såsom egne beretninger.

Debat. En ting vi mener sker for lidt i bladet er DEBAT. Vi har så godt som ingen diskussionsoplæg modtaget endnu. Vi kan *meget* hurtigt selv skabe en debat - men det vil, af naturlige årsager, hurtigt blive en kunstig debat, idet vi jo har *skabt* debatten med det ene for øje at vi *vil* have flere til at skrive indlæg til »Svævenyt«.

Redaktionsmøder. Vi blev enige om at holde et redaktionsmøde når vi mener der ligger stof til diskussion af redaktionel art. Dog mødes vi mindst 4 gange årligt.

Vi gennemgik bestyrelsens retningslinier for hvordan »Svævenyt« bør udformes på følgende fronter: Indhold, aktualitet, udformning, kvalitet og udgivelse. Vi kunne alle tilslutte os betingelserne (se iøvrigt nærmere herom i vores klubhåndbog - når den kommer!!!).

Redaktionsgruppen mødes igen i februar månede.

Redaktøren

Referat fra DIKO-møde

Lørdag den 17. november 1990

Sted - Nørholmsvej, Aalborg

Til stede

Niels Seistrup, Aalborg Svæveflyvklub
Poul Olesen, Aalborg Svæveflyvklub
John David, Nordjysk Svæveflyvklub
Jan Hald, Aviator
Jens Ring Nielsen, Hjørring Svæveflyvklub
Peter Møller, Hjørring Svæveflyvklub
Abud fra
Leif Petersen, Aviator
Jens Chr. Pedersen, Svæve-Thy

Pkt. 1 - Debriefing 1990

NOM blev i 1990 afholdt af Skive Svæveflyvklub. Det blev til 4 gyldige dage i begge klasser. Klubklassen blev vundet af Ka-6E (33) fra Skive med Arne Nielsen som pilot. Standardklassen blev vundet af Discus (27) fra Aalborg Svæveflyvklub med Anders Møller Andersen som pilot. DIKO blev i 1990 gyldig i begge klasser med 2 gyldige flyvedage.

Bedste fly

Klubklassen: Ka-6E (33) md 2000 p.
Standardklassen: Discus (27) med 2000 p.

Bedste pilot

Klubklassen: Arne Nielsen, Skive Svæveflyvklub med 2000 p.
Standardklassen: Anders Møller Andersen, Aalborg Svæveflyvklub med 2000 p.

I forbindelse med NOM diskuterede man starttrækfølgen. Ifølge DIKO-reglerne startes der i den rækkefølge som piloterne melder sig til start, og startliniens åbning fastsættes af konkurrenceledelsen under briefing. Man fandt at dette skulle præciseres yderligere - se punkt 3. Man diskuterede oprettelsen af en Juniorklasse, men pga. problemer med hvilken klasse (standard/klub) de skulle flyve i, samt den komplicering det vil give i afholdelse af konkurrencen, vedtoges det ikke at oprette denne klasse.

Istedet for en Juniorklasse opfordres klub

10

trænerne til en øget indsats med at få sendt juniorer (piloter under 25 år) afsted til DIKO/NOM.

Pkt. 2 - Tidspunkter for konkurrencer i 1991

NOM afholdes i 1991 af Nordjysk i perioden 6. - 12/7 (begge dage incl.).
DIKO afholdes hos
- Aalborg Svæveflyvklub den 26. - 28/4
- Nordjysk den 6. - 7/7
- Aviator den 17. - 18/8

Pkt. 3 - Opdatering af konkurrenceregler

Grundet manglende klaring omkring startliniens åbning tilføjes der til pkt. 7.2. i konkurrencereglerne: »Startlinien kan tidligst åbnes 10 min. efter sidste fly i pågældende klasse er trukket op eller har haft mulighed herfor«.

Pkt. 4 - Beretning fra Sportsudvalg

Niels Seistrup orienterede om sportsudvalgets aktiviteter i 1990 - herunder:

Doping

Ifølge DIF-regler (positivliste) bliver der foretaget dopingkontrol stikprøvevis ved D.Sv.U.-konkurrencer. Bemærk, at noget for os så uskyldigt som fx. en Codymagnyl får en pilot til at dumpe til prøven. Ved tvivl om medicin - spørg lægen eller på apoteket.

Catz cradle

Under dette års DM eksperimenterede man med CC og denne form for konkurrenceflyvning bør også indgå i DIKO/NOM, når der er høstet større erfaring ved de nationale konkurrencer.

Talentkursus

Afholdes på Arnborg den 4. - 11. august.

Pkt. 5 - Valg af medlem til Sportsudvalg

Niels Seistrup enstemmigt genvalgt.

Pkt. 6 - Valg af DIKO-formand

Jens Ring Nielsen ønskede ikke genvalg. Man valgte derfor Poul Olesen fra Aalborg Svæveflyvklub til ny formand.

Pkt. 7 - Opdatering af adresselister

Se bilag

(Red.: Hænger på opslagstavlen i klubhuset)

Pkt. 8 - Tidspunkt for nyt møde

Tidspunkt for nyt DIKO-møde blev fastlagt til den 23. november 1991 kl. 13:00 på Nørholmsvej i Aalborg.

Pkt. 9 - Eventuelt

Pga. manglende fremmøde anmodes DIKO-

deltagere om at melde afbud, eller endnu bedre - sende suppleant til mødet. DIKO-pokalerne indgraves af de vindende piloter. DIKO-pokalerne udleveres til de vindende piloter på det årlige DIKO-møde. Det indskræpes derfor at pokalerne er tilstede på dette møde.

For referat
P. Møller, Hjørring

MEDDELELSE TIL ALLE LANDETS SVÆVEFLYVEKLUBBER

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

Henrik Bo Jensen
Vesterbro 51, 2th . 9000 Aalborg

HYTTE SÆLGES... MÅSKE!

Henvendelse
Flemming Vasegaard
Telefon 86 95 71 18



Q8 energi-depotet

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

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

Oprindeligt var planen med LS6' eren, at flyet skulle være en 15m version med udbygningsmulighed til en spændvidde over 17m, ligesom at negativformen var bestemt. Men ud over disse planer skete der faktisk intet på udviklingsfronten. De store ambitioner om en ny 18m-klasse havde lagt konceptet på hylden for en tid. Medio 1987, efter at 18m-klassen fra officiel side var skrinlagt, blev 17,5m versionen endelig præsenteret, og man gik i gang med at udvikle en prototype. I de 4 år LS6' eren har været undervejs, har den gennemgået utallige forandringer og forbedringer, og slutproduktet LS6-c indeholder alle tænkelige nyskabelser og nyudviklede kompositmaterialer, bl.a. er hele cockpitsektionen udført i kulfiber.

BESKRIVELSE AF FLYET

17,5m flyet virker allerede ved første øjekast som et førsteklases, gennemført produkt. Det harmoniske helhedsindtryk forstyrres kun af det unaturligt store sideror, der i c-versionen er vokset med 50%. Det er faktisk nødvendigt for at kunne tvinge flyet rundt i 17,5m versionen. Vingegarealet er vokset fra 10,5m² i 15m versionen til 11,31m² ved 17,5m spændvidde. Som konkurrencefly vejer LS6-c 259 kg tom (LS6-b 250 kg). Max. vægt er i begge varianter 525 kg og der må stoppes max. 110 veltrimmede kg ned i førersædet.

Hele flyet er bygget i kulfiberforstærket kunststof, i modsætning til LS6-b hvor kun det allerinderste lag er i kulfiber. Derudover er cockpitet forstærket med en "styrtbjæle" af kulfiber langs hoodkanten samt tværgående forstærkninger under sæde og instrumentpanel. Altsammen af sikkerhedshensyn til piloten ved et evt. havari. Styretøjet har gennemgået en omfattende test for at eliminere tendenser til flutter og kobles nu automatisk når vingerne påsættes. Ydervingerne kobles og sikres nogenlunde som vi kender det fra haleplanet på vores LS4; en lille hovedbjælke og 4 tappe samt den velkendte randskrue, der sikrer sammenføjnngen. Vingeprofilet adskiller sig ikke i LS6-c versionen fra sine forgængere. Det er stadigvæk et Wortmann-profil på hovedvingen og et modificeret Wortmann-Lemke profil på ydervingerne.

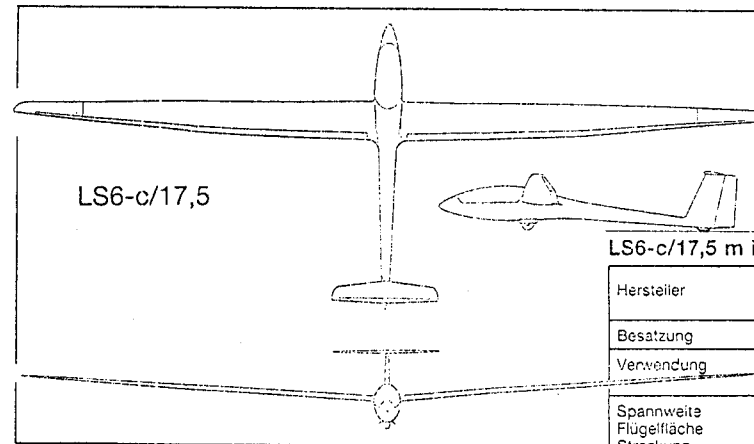
PRØVEFLYVNING UDEN PROBLEMER

LS6-c prototypen fløj første ^{gang} i marts og har nu (juli) rundet de første 50 timer; man har virkelig bøllet rundt i flyveren, men det har ikke været muligt at påvise nogen som helst fejl, så man må vel erkende at skidtet kan flyve. I løbet af efteråret fremlægges dokumentationen for flyvningerne samt de helt nøjagtige måleresultater for præstationerne, så vi må altså hæfte os med tålmodighed et stykke tid endnu. Det bliver i hvert

fald interessant at se, hvilken indflydelse det forstørrede sideror har på præstationerne i 15m-versionen.

LS6 kan fremover kun leveres i 17,5m udgave, så hvis man kun er interesseret i en 15 meter, må man altså betale for 2,5m ekstra. Langt de fleste options lyder dog på 17,5m spændvidde, så det bliver nok intet problem. Som Karl-Heinz Schneider siger: "Piloterne af idag ønsker et variabelt fly".

LS-navnet borger for sådan en kvalitet, at der allerede nu er indløbet options på mere end 190 LS6 fra internationale piloter og andre (os), men leveringstiden er lang, omkring 2½ år. Produktionen går først rigtig i gang hen på efteråret, men så forventer man også at kunne færdiggøre 6 LS6 om måneden, sideløbende med 4 LS4 og 5 LS7. I øvrigt sælger LS4 stadigvæk ganske godt. Man forventer snart, at nr. 1000 suser ud fra fabrikken, mens efterspørgslen efter LS7 er mere behersket. Den er heller ikke ret forskellig fra LS4, idet det stort set kun er kroppen, der er ændret lidt på. Vingerne er uændrede fra LS4, bortset fra placeringen af turbulatorbåndet. Man påstår så at præstationerne er blevet "mærkbart forbedrede" og hæver samtidig prisen med 6000 DM. Det kan da i det mindste mærkes. Vores LS6 ankommer efter planen til januar-februar og er så selvfølgelig klar til sæsonstarten. Det sagde vi også for et år siden, men denne gang holder fristen forhåbentlig!



LS6-c/17,5 m im Datenspiegel

Hersteller	Rolladen-Schneider Egelsbach		
Besatzung	1		
Verwendung	Renntklasse/Offene Klasse		
Spannweite	m	15	17,5
Flügelfläche	m ²	10,5	11,31
Streckung		21,4	27,1
Profil		Wortmann-Lemke	Wortmann-Lemke
Rumpflänge	m	6,82	6,82
Rumpfhöhe	m	0,8	0,8
Rumpfbreite	m	0,62	0,62
Leermasse	kg	259	269
max. Flugmasse	kg	525	525
Wasserballast, max. kg		170	170
Zulad. im Cockpit	kg	120	110
Flächenbelastung, max.	kg/m ²	50	47
Höchstgeschw.	km/h	270	270
beste Gleitzahl		≈44	≈49

Mærkelanding

Et eftertænksomt debatoplæg
af Hr. Ib Olesen.

Under den netop afsluttede flyvesæson, og uddannelse, har jeg flere gange stiftet bekendtskab med vores landings-T. Ud over at give mulighed for en populær konkurrence, er det i uddannelsen krævet som et bevis på elevernes flyvefærdighed. Systemet er at man under indflyvningen sigter mod et punkt i a n g t foran det orange mærke. Flyet sættes, uanset hastigheden, i god tid før T'et, og man kan da forege bremsevirkningen ved at presse meden i jorden, eller eventuelt trække bremserne helt ind og rulle på hjulet, op til dobbelt så langt som ved en normal landing.

Enkelte af klubbens old-boys (dem over fyrre) har i løsslupne øjeblikke nævnt, at man i pre-historisk tid brugte at lande så flyet endte nær sin plads i hangaren. Af hensyn til flyparkens størrelse, er denne praksis heldigvis afskaffet, men dengang har det absolut været en relevant del af uddannelsen at kunne ramme det lille landings-T. Spørgsmålet er om dette stadig gælder. Noget af det mest risikable en svæveflyver, regelmæssigt, kommer ud før, er at udelande.

Her har den landende pilot ofte to ting at bekymre sig om:

1. Han må ikke sætte flyet på jorden for tidligt. Der er altid et eller andet man lige skal over først. Et hegn, en dyb markvej, et buskads eller ligende. Til gengæld må han ikke vente for længe med at sætte flyet.

Landmændene har endnu ikke fundet ud af, at vi gerne vil have at deres marker er lige så lange som den flotte landingsbane vi selv har.

2. Når flyet endelig er sat på jorden, kan det ikke nytte noget at piloten klapper bremserne ind og forsøger at rulle de sidste 2,5 km hjem til EKVH. Flyet skal bringes til standsning hurtigst muligt!!! Jo længere flyet ruller på det ukendte stykke jord, jo større er risikoen for at en sten flænser bunden af flyet, eller at vingetippen fanger en tot græs, eller et ikke set elhegn standser flyet, eller Erfarne udelandere kan sikker fortsætte med mange gode eksempler.

(NB! Hvorfor ikke skrive en kort artikel, hvis i har haft en særlig interessant udelanding, måske kan andre lære lidt deraf.)

(Red.: Hørt, hørt, hørt, hørt, hørt, hørt!!!!)

Ingen af de to problemer øves når det lille landings-T jages.

Her er det ligegyldigt hvor du rører jorden første gang, og der er ingen grænser for hvor langt du må rulle. Selvfølgelig giver det et billede af elevens kontrol over flyet, men ellers mener jeg værdien er ringe. Hvad med at erstatte T'et med en linie man skal forbi, hvorefter man så skal lande så kort som muligt. Om ikke andet, så for at prøve det, før den dag man virkelig har brug for at kunne det.

Med kortest mulige hilsen

Ib

LØRDAG DEN 19. JANUAR 1991
BLIVER DER AFHOLDT

MEDLEMSMØDE

I KLOBBHuset PÅ FLYVEPLADSEN!

NIELS SEJSTRUP

KOMMER OG FORTÆLLER OM
SVÆVEFLYVNING I POLEN OG SIERRA
NEVADA. SOM DE FLESTE VED ER "SEJ"
FULD AF ERFARING OG SJØVE BE-
RETNINGER UDI SVÆVEFLYVNING.

- DET ALENE SKULLE VÆRE GRUND
NOK TIL AT TROPIPE!!!

DET GIK I SMADDER:

ANDERS HANSEN'S ØKONOMISKE INDSLAG, SAMT
POUL OLESEN'S BERETNING OM VEJR & VIND.

REDAKTIONEN

Kvickly AARS

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

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 and the registered trademark of Seven Up International