

SVÆVENYT



Nr. 11
November 1980
19. årgang

NU KAN DET VÆRE NOK!

Da jeg for snart to år siden tiltrådte hvervet som kasserer, nærrede jeg nogle rosenrøde drømme om at få nedbragt størrelsen af kontingent-restancerne.

På trods af bønner, trusler og indførelse af rente er vores tilgodehavende hos medlemmerne stadig lige stort.

Det er efterhånden ikke kun mig og bestyrelsen, der er utilfredse med restancerne. Jeg har sporet en stadig stigende utilfredshed hos de gode betalere over de store restancer, ja selv nogle af skyldnerne er begyndt at komme med forslag til en løsning.

Jeg vil derfor gerne høre fra nogle flere af medlemmerne, om de har forslag til, hvordan restancerne kan nedbringes. Jeg vil også gerne høre folks indstilling til en eventuel indførelse af skrappe regler for flyveforbud (med flyveforbud ved f. eks. 2 måneders kontingentrestance), offentliggørelse af restancer i Svævenyt eller på opslagstavle i klubhuset og lignende foranstaltninger. Jeg er personligt modstander af så 'skrappe' midler, men viser det sig, at noget sådant er eneste mulighed for en effektiv nedbringelse af restancerne, var det måske alligevel værd at overveje. Har I nogle forslag, så skriv til kassereren eller til Svævenyt (det ender i samme brevsprække alligevel).



Gitte

Forsidebilledet:

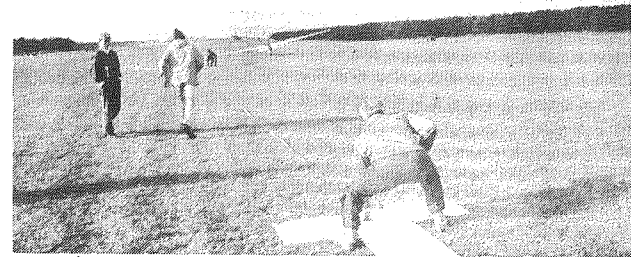
Træt efter en lang og hård sæson ?

Foto: E. Frikke.

Landingskonkurrencen

Trods elendigt vejr lykkedes det igen i år at få gennemført den efterhånden traditionelle landingskonkurrence. Men det isnende kolde vejr med hyppige byger satte deltagerne på en hård prøve. Alle 21 deltagere fik deres to starter.

Desværre blev konkurrencen en del præget af, (hvad angår resultaterne) at konkurrenceledelsen havde fået anbragt landings-T'et lidt for langt tilbage på banen. Dette betød, at næsten alle landede for langt. Det våde græs gjorde det just heller ikke nemmere at få standset i tide. Og som det fremgår af dette billede, måtte man ofte have det lange målebånd frem.

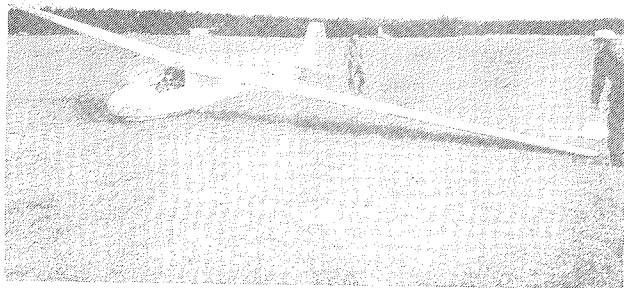


Som det fremgår af resultatlisten, svigede præstationerne meget, og som een ondsksfuldt bemærkede, så var det kun et mindretal, der ville have kunnet leve op til S-prøvens krav om landing til mærket!

Vinder blev i al ubeskedenhed redaktøren af nærværende blad. Den gennemsnitlige afvigelse blev efter to landinger på hhv. +20,70 meter og -1,50 meter 11,10 meter. Og det er jo også en slags resultat at have stående på konkurrence-plakaten!

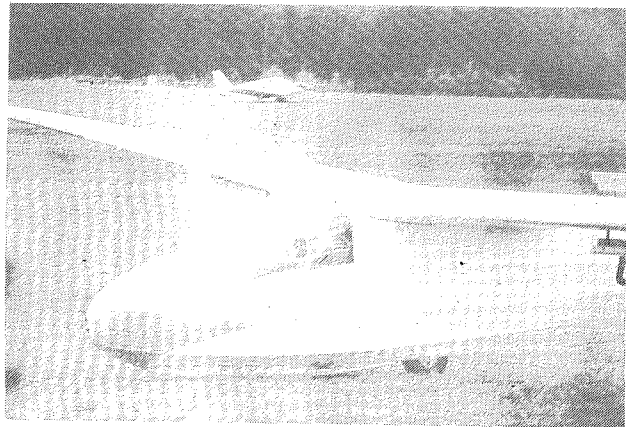
**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO
Tlf. 08-66 10 01**

Under konkurrencen indtraf et par muntre hændelser. Blandt andet viste en instruktør som een af de først startende, hvordan man sprængte snoren i indflyvningen (med diskvalifikation til følge). Han tilbragte derefter



Bette Bent sejrssikker efter sin første landing på kun + 1,58 meter.

resten af dagen med at snakke om de andres "pære-drej" i indflyvningen! Og en anden pilot kunne slet ikke finde banen, men landede i sikkerhedszonen



Jamen, - var det ikke Anders, der kørte forbi der ? til venstre for banen. Endelig var der spilførere, der nok selv skulle bestemme, hvor megen højde, de startende skulle have (der var aftalt, at man hoppede af i 600'). For i 450' blev gassen resolut taget af, og så kunne man jo bare se, hvad man ville gøre ved det! Men alt i alt atter en udmærket landingskonkurrence. →

Efter konkurrencen var der som sædvanlig fest og præmieoverrækkelse. De ca. 30 deltagere i spisningen mæskede sig med gule ærter, grønkålsuppe, masser af gode ben, flæsk og pølse, og faktisk præsterede forsamlingen at spise op, ialt ca. 30 liter suppe. Ganske vist måtte frokosten søndag tages til hjælp, men herefter var der også kun et par enkelte stykker pølse tilovers til Bulder. Alligevel blev der ingen termik dagen efter.



Den stolte vinder med Bulder og Brag - trofæet.

Som omtalt i indbydelsen til festen, var det meningen, at den samtidige skulle have været den officielle indvielse af vor værksted. Men da vi jo i mellemtiden havde besluttet os for at ændre varmeinstallationen, var der ikke helt færdigt derovre, så klubhuset blev endnu engang rammen om festen.

Imidlertid havde vor formand allerede sammensat en lille tale i den højtidelige anledning. I hans fravær blev den læst op af Havsager:

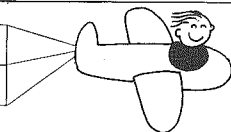
..... Vi passerer nu en ny milepæl i klubbens historie, idet et længe næret ønske er gået i opfyldelse, - vi har endelig fået vores værksted. Dette beviser, at klubbens medlemmer stadig kan klare en stor opgave, når de løfter i flok. Og med så gode faciliteter er der nu ingen undskyldning for ikke at holde klubbens materiel i ordentlig stand.

En tak til alle, der har gjort en indsats, - det være sig stor eller lille, - men især tak til byggeudvalget, der har trukket det store læs. Lad os ønske hinanden tillykke med værkstedet og håbe, at vi også fremover kan tackle kommende opgaver med samme ildhu og gå-på-mod. Jeg vil bede jer rejse jer op og med mig råbe et leve for vor klub og dens fremtid

RESULTATER:

NAVN	1. forsøg	2. forsøg	Gn.snit	Plac.
Flemming Vasegaard	+ 20,70	- 1,50	11,10	1.
Bent Kirkegaard	+ 1,58	+ 23,00	12,34	2.
Per H. Eriksen	+ 23,70	+ 2,35	13,03	3.
Anders M. Andersen	+ 4,50	+ 23,30	13,90	4.
Jens H. Jensen	+ 16,17	+ 12,15	14,16	5.
Linnemann Kristensen	+ 16,60	+ 21,10	18,85	6.
Finn Hougaard	+ 17,32	+ 26,15	21,74	7.
Tage Havsager	+ 23,15	- 24,75	23,95	8.
Børge Nielsen	+ 11,89	+ 41,80	26,85	9.
Henrik Kristensen	+ 24,12	+ 30,05	27,09	10.
Flemming Mikkelsen	+ 2,15	+ 52,90	32,53	11.
Finn Jonassen	+ 35,30	+ 46,84	41,07	12.
David Cecil	+ 65,68	+ 19,40	42,54	13.
Gitte Vasegaard	+ 31,40	+ 64,70	48,05	14.
Birgit Eriksen	+ 58,70	+ 63,80	61,25	15.
Claus Grøngaard	+ 27,70	+100,00	63,85	16.
Kim Jensen	+ 8,49	+125,00	66,73	17.
Anders Hansen	+ 67,00	+150,00	108,50	18.
Karsten Sjørslev	Brudt snor			
Poul E. Bøgelund	Brudt snor			
Steen Lee Christensen	+ 23,15 samt landet på forkert bane!			

Selv en pilot i et svævefly
kan ikke leve af »luft« alene



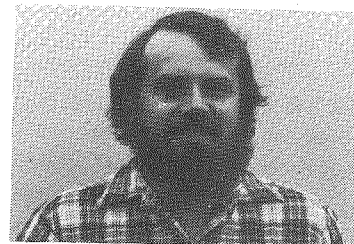
- så vi siger velkommen i

Brugsen Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Deli-katseafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

Fra bestyrelsen

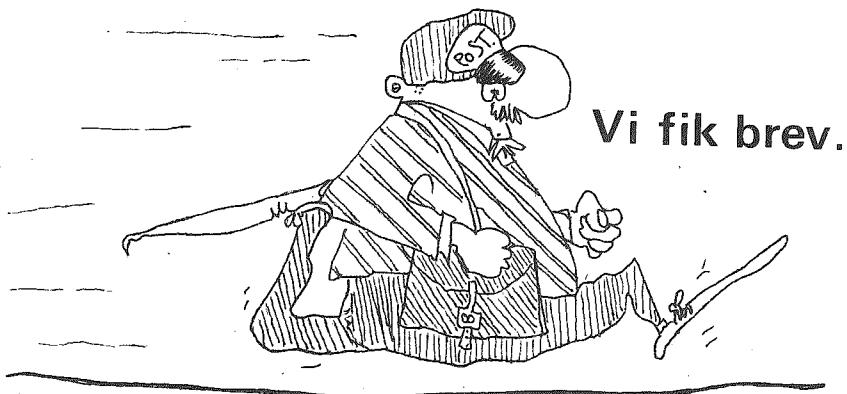
Gert Frikke har sendt os følgende referat fra bestyrelsesmødet i klubhuset den 18. oktober 1980.



Tilstede var:

Niels Sejstrup
Karsten Sjørslev
Poul R. Kristensen
Børge Nielsen
Tage Havsager
Gert Frikke.

- Økonomi:** Vi har ca. 13.800 på girokontoen, og vor gæld i Privatbanken andrager et lignende beløb. Der er indtil dato anvendt ca. 35.000 kr. på værksted. På dette mangler endnu el-installationer og varme.
- Medlemsstatus.** Der er 51 aktive og 12 halvaktive samt 4 juniorer og 20 passive medlemmer.
P.g.a. at der har været tvivl om, hvornår et medlem har anmodet om ændring i medlemsforholdet bestemtes det, at anmodning om statusændring fremover SKAL fremsendes skriftligt til kassereren, der derefter giver en skriftlig bekræftigelse.
- Byggeri.** Vi har anskaffet et varmluftsfyr, som vi nu skal igang med at installere. Iøvrigt skrider færdiggørelsen godt fremad, og der kan holdes uformel indvielse i slutningen af oktober, omend der vil være nogle mangler endnu. Når vi bliver endelig færdige afholdes en endelig indvielse og dermed overdragelse til Ars Kommune.
- Vintereftersyn.** Forskellige arbejds hold skal opstilles. Der skal arbejdes både på Nørholmsvej (glasfly) og på EK-VH. Desforuden skal der udføres visse reparationer på transportvognene og spillet.
- Campingvogne.** Bestyrelsen fastsatte prisen for opbevaring til kr. 225,- for vinteren.
- Borup-pokalen.** Det ser ud til, at vi er ca. 9 km/t bagud, så den kommer sandsynligvis til at overvintre på Borup.
- S-teori.** Vi vil forsøge at få Aviator til at afholde undervisningen i vinter, idet vi kører VHF-kursus.



Eller rettere: Så fik SUPER-instruktørerne brev !! For Bøgelund skriver:

Sagen er den, at vi er nogle S-piloter i klubben, der er ved at tro, at det er en børnehaveklub i stedet for en svæveflyveklub; vi flyver i. For nogle instruktører er ved at få ondt i hovedet af at bestemme hvilke fly, der skal stå på startstedet de forskellige flyvedage.

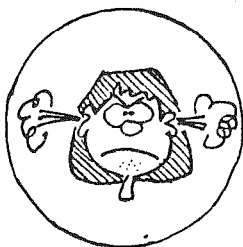
Vi er nogle stykker, der er ved at være trætte af at høre, - når vi trækker et fly over til startstedet - at "det kan jo ikke hænge alligevel" ! Men det er blevet bevist op til flere flyvedage, at der kan flyves time efter time alligevel.



Mit syn på sagen er, at instruktørerne skal køre skoling og holde øje med soløelever og ny S-piloter på flyvedagene, og så lade os lidt ældre S-piloter selv finde ud af hvilke fly, vi vil flyve med. Men man skal selvfølgelig aldrig lukke ørerne for et godt råd fra instruktørerne. De har trods alt mere flyveerfaring.

Venlig hilsen

Bøgelund



Har vi glemt at sige tak?

Denne artikel, - dette indlæg - er ikke nogen direkte kommentar til Bøgelunds brev, - men det er alligevel på en måde affødt af hans bemærkninger.

At jeg forsøger at fremsætte nogle personlige betragtninger på dette tidspunkt skyldes imidlertid først og fremmest, at jeg, som nok flere andre, i det forløbne år har mærket en mærkværdig, fremmed stemning i vor klub. Ja, - for første gang i mine 6 år i klubben har jeg mærket UTILFREDSHED !

Dette forekommer mig meget sært, - vi har da næsten alt, hvad hjertet kan begære: En dejlig plads, en fin flypark, et godt klubhus og et godt forhold til hinanden. Sådant har det i hvert fald hidtil været. Men som sagt mærker man fra flere hold en stigende utilfredshed.

Jeg har snakket med flere gamle medlemmer og med mange ny og unge. Og desværre er det som om, de to grupper for tiden har lidt svært ved at finde hinanden. Der kan i hvert fald spores stemninger hos begge parter, som man ikke fandt for blot 2 - 3 år siden.

Jeg har selv i de sidste 5-6 måneder ofte spekuleret på, hos hvilken af disse to grupper, der eventuelt kunne være noget galt, - eller om det var hos dem begge. Og det var selvfølgelig rarest, hvis man i bred fredsommelighed kunne sige, at der nok var fejl på begge sider. Det er der sikkert også. Men alligevel.....

Jeg må vel til det. Selvom nælden kan være varm.

Desværre tror jeg, man må forsøge at tale til vore mange ny og/eller unge medlemmer. Måske ikke til dem alle. Men de, der trænger til at høre det, må selv være de nærmeste til at vide det: I er simpelthen helt utroligt forkælede !!

I er også generelt nogle rare fyre. Og I er dygtige. I har virkelig greb om sagerne, når I flyver. Men I har sgu aldrig rigtig sagt tak fordi, der er nogen, der har lært jer det.

I, der er kommet indenfor de sidste 2-3-4 år har ved ankomsten kunnet konstatere, at vi i klubben kunne tilbyde jer et næsten perfekt opholdssted, hvad angår svæveflyvningen. I har modtaget tilbudet om et godt kammeratskab, I har fået den bedst mulige undervisning, I har deltaget i et godt klubliv, - og I har frem for alt fløjet en masse.

Og alligevel har I brokket jer. Sommetider. Måske ikke så meget. Måske er det vigtigere at sige, at I har glemt at sige TAK.

Og netop denne manglende evne til at se, hvornår det er på sin plads at sige tak, at være lidt mindre selvhævdende, er det nok, der falder en del af de lidt ældre medlemmer for brystet. For de fleste af disse har selv prøvet, hvordan det er at stå med et ganske andet materiel end det, vi har nu, - ganske anderledes forhold i de ydre rammer, ganske anderledes arbejdsbyrder.

Og I må ikke glemme, at det trods alt er de hittige medlemmer, der har gjort det muligt for JER at dyrke vor sport på den næsten luksuriøse måde, vi nu kan gøre det på.

Mange af de unge medlemmer er stadig skoleelever, gymnasiaster etc. Det betyder for dem, at de nemmere end andre kan bruge mange timer på flyvepladsen og på flyvningen. Det burde også betyde, at de kunne bruge mange timer på alt det andet arbejde, der skal gøres. Og det vil også være forkert at sige, at der ingen indsats gøres. Men jeg tror alligevel ikke, der vil kunne indvindes noget imod den påstand, at det er de ældre medlemmer, der får klubben til at køre. Prøv at tænke jer, at I skulle klare jer uden bestyrelsesmedlemmerne, uden instruktørerne, uden spilholdet, - måske endda uden redaktøren! Det kunne I ikke!

Min konklusion af det foregående må næsten nødvendigvis være en opfordring til den ny flyvergeneration: Prøv at tænke lidt mere på, hvad det egentlig er, I får i klubben. Og prøv, helt ærligt, at overveje, om I giver tilsvarende igen. Og husk, at det er vigtigt at vide, at nok kan I ikke klare jer uden de mere erfarne medlemmers hjælp, skoling og støtte, - klubben kan heller ikke klare sig uden jer!

FV.

*

Matik INDUSTRI

8280 TRIGE - AARHUS

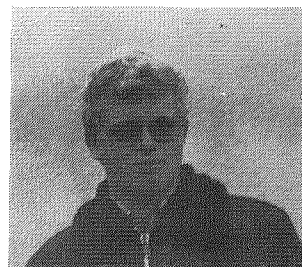
DREJEARBEJDE
REVOLVERDREJNING
AUTOMATDREJNING
MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

*

Flyvebøger til Henrik!

Alle medlemmers flyvebøger skal som sædvanlig sendes til Henrik for kontrol og statistik-føring. Da det tidligere har vist sig svært at få alle til at aflevere bøgerne i rette tid, er det i år blevet besluttet at give flyveforbud til de, der ikke indsender flyvebøgerne. Dette flyveforbud træder i kraft ved næste sæsons begyndelse.



For at understrege, at det ikke bare er pjat med denne flyvebogskontorl, så kan vi nævne, at både Dansk Svæveflyver Union og Luftfartsdirektoratet er ivrige spørgere efter al slags statistisk information om vor flyvning. Så skal Henrik have nogen mulighed for at klare disse spørgsmål, så SKAL han altså have flyvebøgerne.

Flyvebøgerne kan sendes til Henrik Kristensen
Syrenvej 31
9310 Vodskov

eller afleveres i klubhusets kontor MEN: det skal ske senest 15/12 - 80.

* * * * *

Fra den demokratiske republik, vor nabo mod sydøst, følgende:

DDR forbyder drageflyvning

Frygt for flugt ad luftvejen

BERLIN (RB-Reuter) — Drageflyvning er blevet forbudt i DDR, fordi de østtyske myndigheder åbenbart frygter, at drageflyverne vil flygte ind i Vesttyskland.

Myndighederne meddelte i går, at konstruktion, besiddelse eller brug af et dragefly kan medføre bøder på op til 500 mark (godt 1500 kroner).

Der blev ikke givet nogen officiel begrundelse for den nye lov. Men iagttagere siger, at forbuddet kommer, fordi det er muligt for en drageflyver at starte fra en høj bygning i Østberlin, flyve over muren og lande i Vestberlin. For et år siden undslap to familier fra landet i en varmluftballon.

Drageflyvning er en populær sport i Vesttyskland, men forholdsvis ukendt i DDR, hvor udstyret til sporten hidtil ikke har været forhandlet.

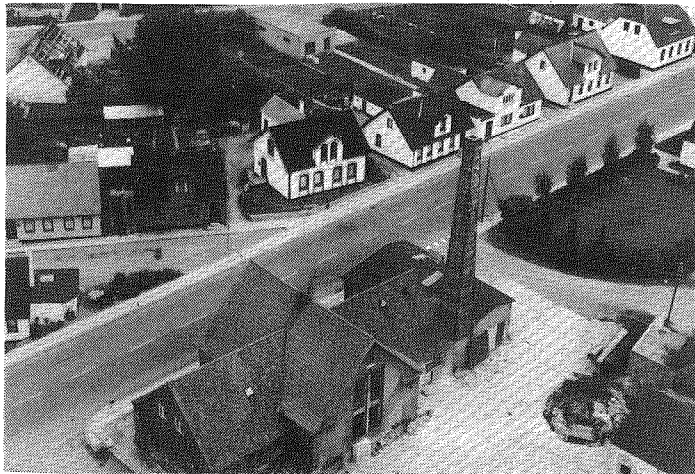
Meddelelsen om forbuddet offentliggøres samtidigt med flere andre indgreb fra de østtyske myndigheder, som vedrører forbindelsen mellem Øst- og Vestberlin.

Medlemsnyt

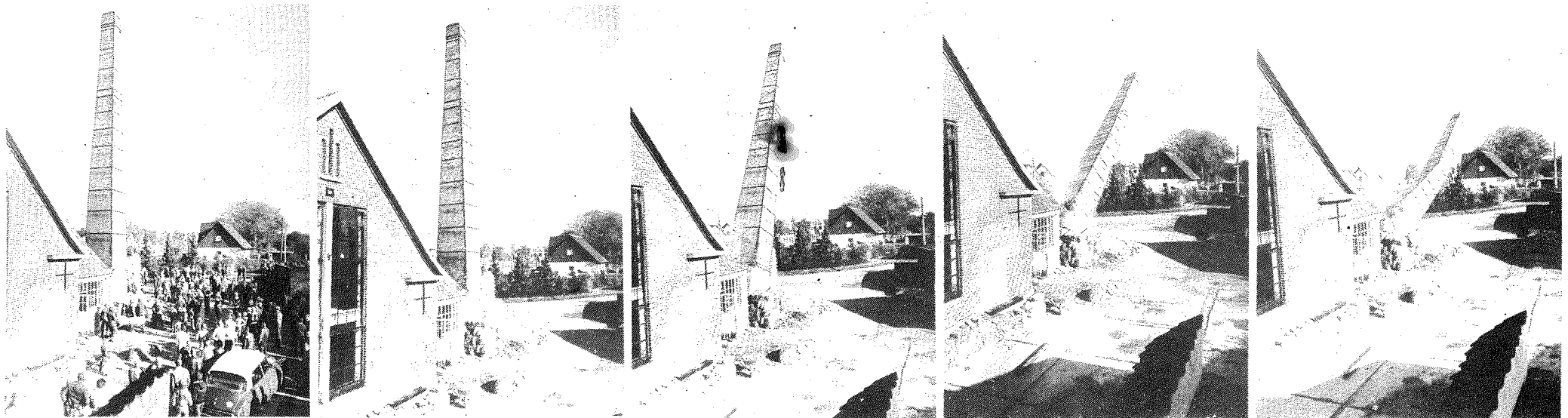
Nyt medlem: Jan Buch Madsen
Frederik Bajersvej 70
9220 Alborg Ø.

Jan kommer fra Øst-Sjællands Flyveklub og er erfaren svæveflyver. Han er således allerede omskølet til samtlige klubbens 1-sædede fly.

Per Madsen	½-aktiv fra 1/11 - 80.
Kenneth Nytofte	½-aktiv fra 1/11 - 80.
Finn W. Thomsen	½-aktiv fra 1/10 - 80.
Jens H. Jensen	passiv fra 1/11 - 80.
Knud J. Kirkegaard	passiv fra 1/10 - 80.
Jens Pedersen	passiv fra 1/10 - 80.
Bent Christensen	udmeldt.
Jesper Kristensen	udmeldt.
Karen B. Knudsen	udmeldt.
James T. Nielsen	udmeldt p.g.a. restance.
J.P. Nielsen	udmeldt p.g.a. restance.
Jan Poulsen	udmeldt p.g.a. restance.



Skorstenen på Brians mejeri, - den der så ofte har været anflyvningshjælp ved hjemtærsklinger fra Livø, står ikke længere. Folk fra Hjemmeværnsdistrikt Himmerland brugte kun 180 gram plastisk sprængstof for med stor præcision at lægge skorstenen ned mellem bygninger og drivhuse. Fotograf Heine Pedersen, Ranum har lånt os billederne herunder.



SMÅNYT

De unge mennesker har mange jern i ilden! For oven i to fuldtidsjob som hhv. montør og indehaver af et renseri overtager Kenneth og Winnie nu forpagtningen af diskotek "Landsoldaten" og pub'en "Det lille Apotek" i Brønderslev. De ligger lige bag kirken. Overtagelsen skete den 1. november.



I den anledning holdes torsdag den 6. november reception i diskoteket fra kl. 18 - 20. Winnie og Kenneth vil gerne se så mange af gutterne som muligt til en bid brød og en dram.

Bagefter er der dans osv. i diskoteket. Den nydelige herre på dette billede vil sørge for musikken. Måske kan navnet - Rock-Nalle - bringe minder frem hos de 30 - 35-årige i klubben. Hits som "In the midnight hour" og "She put the hurt on me" kom i 66-67. Efter en lang pause er han nu atter på scenen.



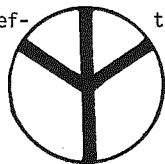
Det er flere gange blevet bemærket, at folk er slemme til at glemme at slukke for kaffemaskinen i køkkenet. Sidst blev den en lørdag morgen fundet tændt, hvilket formentlig betyder, at den har stået og lumret hele ugen. Det har varmepladen ganske bestemt ikke godt af. Desuden koster det dyr strøm.

Vi har haft endnu en forespørgsel på vores PIK 20. Den kom fra en tysker, der kunne tænke sig at have flyet stationeret på Arnborg, således at han kunne have et fly at flyve i, når han var på de kanter. Sådan kan man altså osse have fly. Men handelen blev dog ikke til noget.



En fjernsynsudsendelse fornylig handlede blandt andet om de alvorlige problemer, der vil opstå, når de (u)heldige tilbageblevne efter en atomkrig på dansk grund skal have begravet deres mange døde. Men heldigvis har de omsorgsfulde mennesker, der skal passe på os allesammen, også tænkt på den side af sagen. Og det viser sig, at adskillige områder i det nordlige Jylland allerede er udlagt som atom-kirkegårde i ordets værste forstand.

Og minsandten om der så ikke på skærmen tonede et billede frem fra EK-VH, - med vort klubhus, hangar og det hele. På et efterfølgende kort viste det sig tilsyneladende, at området, der skulle bruges, lå i skoven bag klubhuset, men da umiddelbart efter også Aviators plads i Borup blev vist, må man vel formode, at det er selve pladserne, der jo skal bruges. Har vi det ikke dejligt?



SMÅNYT. fortsat.

Der har tidligere i dette blad været opkastet tanker om en vinterekspedition til Syd-Frankrig for at prøve dette smukke lands lysaligheder, - ikke mindst for at forsøge lykken med bølgeflyvning. Skal der imidlertid ske noget denne vinter er det på høje tid, at man får samlet sig. Og skulle der findes flere alvorligt interesserede, så vil Per Eriksen gerne høre fra dem. Så altså: Har du mod på at prøve noget nyt og fremmedartet, så kontakt i første omgang Per. (Det siger sig selv, at der kun kan blive tale om erfarne piloter.) Ønsker man at medbringe klubbens fly, så skal der naturligvis ansøges om det, og man må også sikre sig, at de pågældende fly er klar til den bedste bølgesæson, hvilket er januar-februar.

Iøvrigt har vor tyske ven, Siggie Groß fra Essen, lovet at stå bi med gode råd om flyvning i det franske. Kontakt formidles via redaktionen.

I værkstedet er nu opstillet vort ny varmlufts-fyr. Et enigt byggeudvalg fandt ud af, at den først indkøbte olie-fyrskedel ikke var god nok, - desuden skulle vi så døje med en vand-radiatorinstallation. Og sådanne kan som bekendt fryse til i tilfælde af varmesvigt. Så det kørte af det lange blev, at vi ofrede ca. 6.700 kr. på det ny fyr, som til gengæld er som nyt. Det drejer sig om en demonstrationsmodel, som praktisk taget slet ikke har kørt. Montagen skulle på nuværende tidspunkt være klaret.

Desuden er der blevet malet næsten overalt i værkstedet, Henrik er færdig med el-installationen og oprydning er delvis klaret. D.V.S. at vi faktisk har nået vort mål: At få værkstedet færdigt til vinterarbejdet.

Når dette læses, har vi formentlig fløjet vor sidste start i år. Alle glas-fly er adskilte og kørt til Alborg. Og flere af træflyverne skulle være klar på beddingen, så snart de sidste småting i værkstedet er fra hånden. Ligeledes er der kørt campingvogne i vinterly i hangaren, og desuden skal vi i år være vinterværter for et fremmed motorfly.

	MODERNE MÅLETEKNIK	Scheel Poulsen
	FOR NØJAGTIG BRILLE-TILPASNING	
tilsluttet OPTIKER RINGEN		BRØDREGADE 20 RANDERS - TLF. 42 17 49

Som det kan ses andetsteds i bladet er vor flyvechef blevet forhen-
værende. - Flyvechef, altså. Per er startet på flyvevåbnets officerssko-
le i Jonstrup d. 16/10. Da Jonstrup (på Sjælland) jo unægtelig ligger
lidt langt fra EK-VH, har Per ansøgt bestyrelsen om at blive
halvaktiv. Hans post som flyvechef varetages indtil videre
af Karsten Sjørsløv. Men også som næstformand skulle Per
jo erstattes, så her er som suppelant indtrådt Tage Hav-
ager. Selvom Per således ikke har forladt os for bestan-
dig, så må det dog være på sin plads her at sige ham tak for
den store indsats, han gjort, - specielt i arbejdet som flyvechef. Der
er i vor skoling nu tilvejebragt gode forhold og en ensartet linie, som
alle, både elever og instruktører nyder godt af.



Iøvrigt et Pers ny adresse: Per Madsen

FLOS 80/82-B

Jonstrupvej 286, Jonstrup
2750 Ballerup.

Vort VHF-kursus kører for tiden derudad som den slags skal. Under Benny
Svendens ledelse er man kommet godt igang. Der deltager 8 fra vor klub
og 4 fra Aviator. Eksamen beregnes holdt medio februar.

Vi søger

et menneske, der vil påtage sig at indsende små-nyt til FLYVs gule
sider, ca. en gang om måneden. Det drejer sig altså om de små-notit-
ser, der findes under "Nyt fra klubberne".

Det har egentlig påhvilet redaktøren at indsende disse småting,
men på grund af meget andet arbejde er det ofte blevet til, at vi
blot har sendt FLYV et eksemplar af Svævenyt, - så kunne de selv
tage, hvad de havde lyst til. Det har såmænd osse fungeret udmærket,
blot er den den bagdel ved det, at nyheder næsten altid kommer med
mindst en måneds forsinkelse, idet FLYVs produktionstid er flere uger.

Vi søger altså nu en person, der vil sørge for, at FLYV regelmæs-
sigt får disse småting. Henvend dig venligst til redaktøren, hvis du
gider (mener du kan klare) dette job.

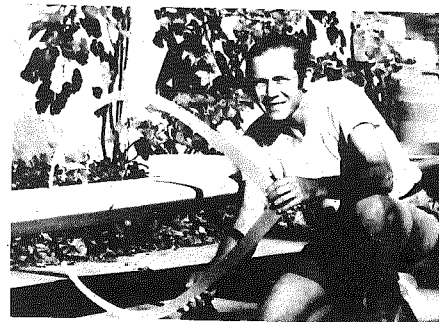
Plastickirurgi på PIK'en.

Den amerikanske svæveflyver Dick Johnson er vel især kendt for sine
mange, indgående prøveflyvninger og målinger af forskellige svævefly. Dis-
se tests har altid været genstand for megen diskussion, idet det vitter-
ligt kan være svært at afgøre, hvor stor betydning, man kan lægge i målin-
ger, der nødvendigvis må blive udført med en vis usikkerhed. Specielt har
svæveflyfabrikanterne været vakse til at kritisere Johnsons test-flyvninger, -
idet hans præstationstal sjældent når op på de rosenrøde værdier, fabrikker-
ne reklamerer med.

Som ejer af en PIK 20 har Dick Johnson naturligvis haft rig lejlighed
til at gøre sig bekendt med netop dette flys egenskaber, og det stod ham
hurtigt klart, at glidetallet på godt 41, som fabriken opgiver, ikke har-
monerede ret godt med virkeligheden. Og hans målinger og sammenlignings-
flyvninger viste da også, at man skulle være glad, hvis flyets glidetall
nåede op på de 38.

Imidlertid besluttede han sig for at gøre noget ved sagen. For det bur-
de jo ikke kunne passe, at de på tegnebordet beregnede værdier skulle ligge
så langt fra virkelighedens. Han iværsatte følgelig et omfattende program
med det formål at hæve glidetallet.

I forvejen måtte mistanken rette sig mod, at vingens overflade sikkert
ikke helt svarede til det beregnede profil. Dette kunne skyldes sjuksket
håndværk eller det faktum, at de forme, vingerne laves i, ikke forbliver
helt uforandrede efterhånden som der laves et større antal vinger i dem.

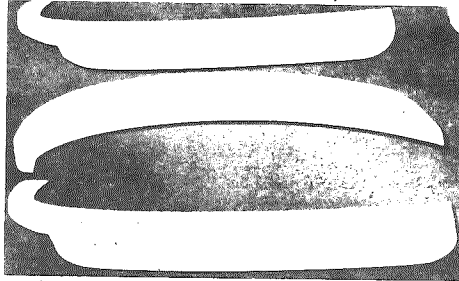


Målinger på vingerne viste da
også, at begge vinger generelt var
tykkere, end de skulle være. Helt
op til 9 mm. Dette giver for det
første en større profilmodstand, -
for det andet er den laminare luft-
strøm omkring vingerne yderst føl-
som for afvigelser i den ønskede
overflade.

Da først det var erkendt, at vin-
gerne generelt var for tykke (sandsynligvis fordi formene havde givet sig),
måtte det overvejes, hvad der kunne gøres for at opnå en bedre udformning.

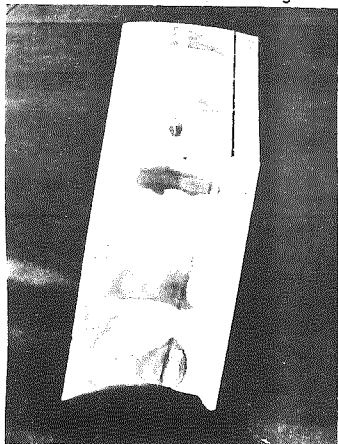
Umiddelbart kunne man jo nok have lyst til at fjerne nogle millimeter de
steder, hvor vingen var for tyk, men da man ikke nogen steder på en vinge
kan fjerne 9 mm uden videre, duede denne fremgangsmåde ikke. Altså måtte
man istedet lægge noget på. →

En meget grundig opmåling af vingerne blev derfor foretaget. Disse målinger foregår ved, at man på ca. 15 steder ud langs vingen foretager måling af profilets tykkelse langs en vingekorde. Langs hver korde foretages ca. 25 målinger. Når man nu har disse resultater, kan man bede en datamaskine om at sammenholde dem med de koordinater, man får fra formelen for det beregnede vingeprofil. Spørger man så maskinen rigtig pænt, kan man få den til at spytte en hel masse tal ud, der angiver, hvordan man bedst muligt får de to sæt tal til at passe sammen. Det ville i dette tilfælde sige, at man nogle steder på vingen måtte lægge noget på, andre steder slibe noget af (men i sidstnævnte tilfælde ikke ret meget, idet man jo ikke må slibe ned i selve glasfibernåtterne).



Når maskinen så har regnet på sagerne, får man tegnet en meget nøjagtig kurve ud i naturlig størrelse. Efter denne profilkurve kan man i aluminium lave en masse formstykker, som passer til vingen på de forskellige 'målestationer' (dvs. de ca. 15 steder

ud langs vingen, hvor man målte profiltykkelsen.). Den første opgave er så at få slebet/udfyldt vingen helt nøjagtigt på de 15 målesteder. Når denne opgave er udført med den yderste akkuratess, kan behandle de mellemlygende vingestykker blot ved at lægge et helt lige stykke profil-rør mellem hver to af målestederne og hhv. afslibe/udfylde de steder, hvor profilrøret berører/ ikke berører vingens overflade. På billedet her ses kun tydeligt de steder, hvor der er slebet på vingen (gråt).

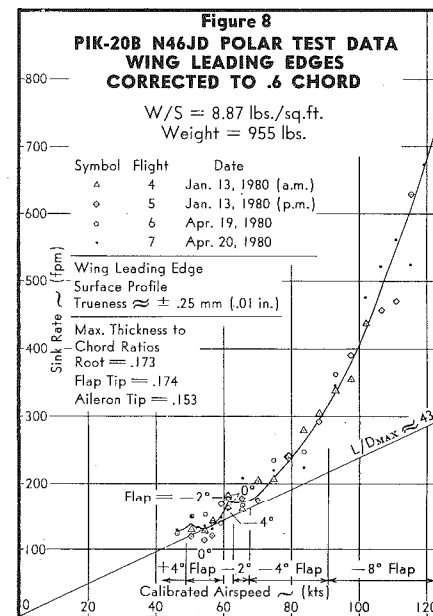


Efter det store arbejde med at modificere vingen var det naturligvis spændende at se, hvilken effekt, arbejdet havde haft. Og det må faktisk siges, at virkningen var ganske udmærket. For som det fremgår af den efterfølgende polar, så lå det målte glidetall lige omkring 43, - altså endnu bedre end man havde kunnet håbe på. (Synkehastighed i fod/minut, airspeed i knob.)

Det er oplagt, at en sådan behandling af PIK'ens vinger ikke er noget, man lige

går hen og gør. Der kræves stor erfaring og dygtigt håndarbejde, ligesom man nødvendigvis må have adgang til et ret avanceret dataanlæg. Men det kan altså gøres.

(Fra: Soaring)



✱

BP

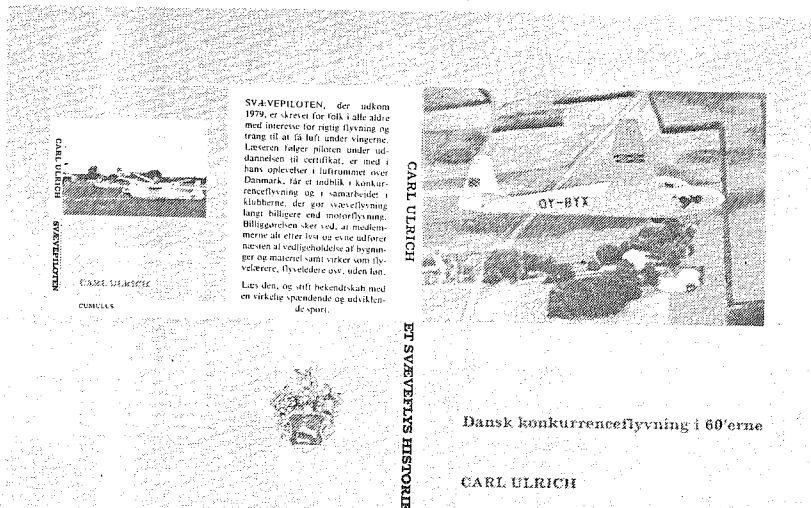
BP AARS DEPOT
BENT KROGH
 Vestre Boulevard
 PETROLEUM
 FYRINGSGASOLIE
 MOTORGASOLIE
 TRAKTORBENZIN
 SMØREOLIER
 OLIEFYR
 VARME UNIT'S
 BP GAS
 RENGØRINGSMIDLER

62 1988
 ... Deres direkte
 olieledning!

VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED
 Rolikvej 13 - Vodskov
 Telefon (08) 29 35 57

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Ny bog



Mens Carl Ulrich i sin første bog »Svævepiloten« fortrinsvis beretter om svæveflyveuddannelse og klubsamarbejde, er foreliggende bog ifølge sin titel en beretning om et bestemt svæveflys nu 18-årige historie. Men bogen er mere end det, idet den især dækker den vigtige periode i dansk svæveflyvnings historie fra 1958 til 1968, hvor træsflyene endnu dominerede inden »glasfiberalderen«.

Det var også en periode, hvor »romantikerne« endnu ikke var kvalt af »modernisternes«, der koncentrerer sig om at fare endnu nogle sekunder hurtigere rundt på en trekantbane, men hvor svæveflyverne udførte spændende distanceflyvninger mod kendte eller ukendte mål — lærte et land at kende først fra oven, dernæst dumpede ned i et helt tilfældigt steds særprægede miljø for siden at gennemkøre distancen og se landskabet fra bil under hjemtransporten.

Det var dengang man stadig kunne udføre noget, som ingen anden i verden før havde gjort. Dengang flokke af svævefly i nordensituationen som trækfugle fløj langt ned i Tyskland. Og dengang danske svæveflyvere kunne komme på encifrede placeringsnumre ved et VM.

Når man som jeg har haft fornøjelsen at flyve med i alle 60'ernes DM'er og været til stede ved mange af de andre beskrevne konkurrencer, genoplever man gerne bogens beskrivelse af disse begivenheder. Jeg tror også, at forfatteren (der selv begyndte at svæveflyve i 1972) har haft det interessant under sine 1500 timers arbejde med bogen.

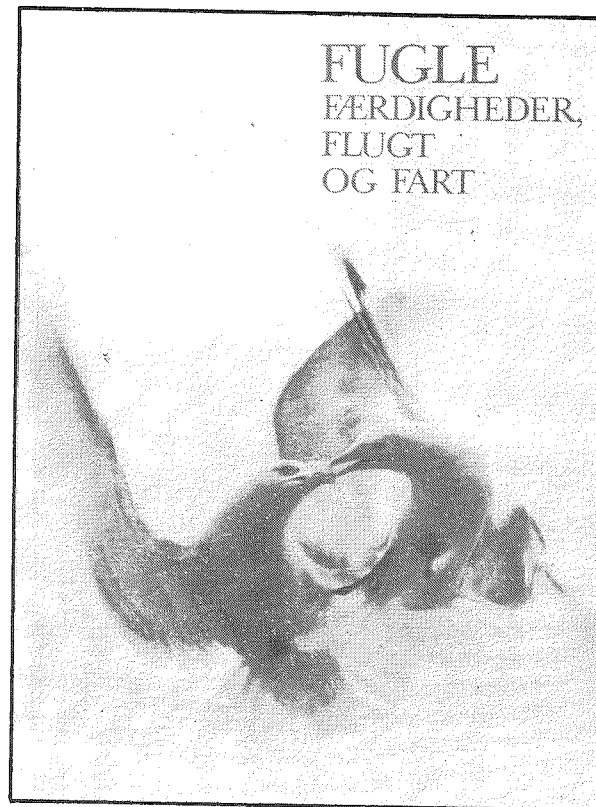
Og jeg tror og håber, at ikke alene »gamle« svæveflyvere, der selv har været med, men også nutidens glasfiberpiloter vil få nogle fornøjelige — og lærerige — timer ved at læse denne bog, som jeg derfor giver mine bedste ønsker med på vejen.

PER WEISHAUPT

FORLAGET CUMULUS FILIPPAVEJ 32, 8270 HØJBJERG
06-27 36 32. GIRO 5 69 86 77

Den ny bog er på 192 sider med 130 illustrationer og indbundet i flerfarvet omslag. Den kan købes hos boghandleren, hos KDA og direkte fra forlaget. Pris kr. 95,00.

Ny bog



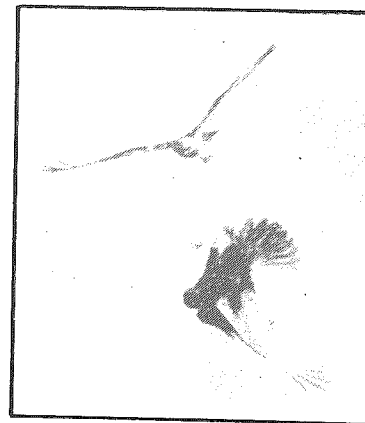
På udsalg har vi indkøbt et mindre parti bøger, der ganske enkelt lige er sagen for den flyve- og fugleinteresserede.

"FUGLE - færdigheder, flugt og fart" rummer et væld af fremragende fotografier af luftens sande herrer, - i mange tilfælde billeder, der illustrerer, hvor overlegne de er os i mange henseender. Vi vil fremover vise nogle eksempler på disse billeder, - som f.eks. herunder. Til venstre to rørhøge i parringsflugt. Hannen blæser sig med rygflyvning under hunnen.

Til højre åbenklasse fuglen Galapagos-albatros.

Interesserede kan købe

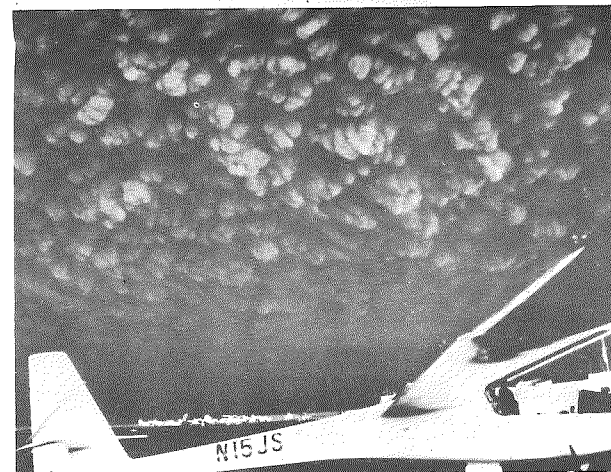
bogen hos redaktionen for kun kr. 25,00. (Indbundet, 176 sider, rigt illust.)



Selvom sort/hvid-gengivelsen af et farvefoto kan være lidt problematisk, så kan vi alligevel ikke lade være med at bringe dette pragtfulde billede fra forsiden af det amerikanske blad, Soaring. Det viser en Jantar og en Schweizer 1-35, der leger i bølgeopvinden på forkanten af en lenticularis-sky.



Sådan så himlen ud over Ephrata-flyvepladsen et par timer efter at vulkanen Mount St. Helens i staten Washington var eksploderet og havde sendt ca. 2 kubik-KILOMETER aske højt op i atmosfæren. Ephrata ligger ca. 250 km øst for vulkanen, hvilket siger noget om den hastighed, tingene udviklede sig med.



Askeskyen har her i bunden udviklet former, der minder om det ret sjældent sete sky-fænomen, cumulus mammatus (af latin: Mammae = bryster). Ingen på denne flyveplads kom noget til, men adskillige radioer og instrumenter blev ødelagt af den fine, vulkanske aske.

*

TILSLUTTET

TYRRESTRUP

RADIO & TV



Antennarnd
RADIO & TV
APPARATER

salg service rep.

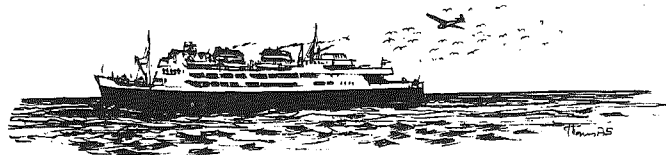
Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

*

KUN FOR SPØG....



Har du sagt tak til din instruktør idag ?



Mågerne viser ofte, hvor man kan finde termikken !



Hvilken dato er det idag, Karsten ?

Aner det ikke!

Nå, men så se dog efter på den avis, du sidder med.

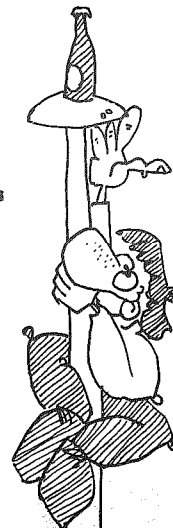
Nytter ikke, - der er fra igår !



svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!

SNART ER
TOPPEN
NÆT...



CERES
ÅRS

Her er der plads til en ny annonce.
Kan du skaffe een til denne plads
eller andetsteds i bladet, så gør det!

expert



Himmerlandsgade 57,
Aars - Tlf. (08) 62 17 99

Det ligger i luften...

Bevar overblikket -
køb foto hvor du får
den bedste vejledning.
Priser i alle luftlag.

Aars Hotel

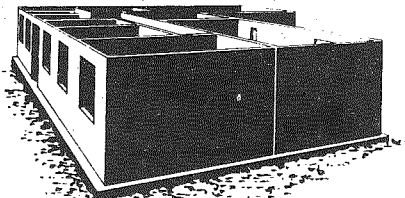
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Års Hotel 08 621600

P. V. Franzen^s bogtrykkeri.
Kongerslev.



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

ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niel Sejstrup, Godske Lindenows Vej 141,
9210 Alborg SØ. Tlf.: 08 143240.

Næstformand: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Alborg.
Kasserer: Gitte Vasegaard, Jens Baggesens Vej 98
8200 Århus N. Tlf. 06 103336.

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe.
Tlf.: 08 351982.

Klubbens girokonto: 5 11 94 13.

Medlemsbladet SVEVENYT:

Gitte & Flemming Vasegaard, Jens Baggesens Vej 98,
8200 Århus N. Tlf.: 06 103336.

Poul R. Kristensen, Orionsvej 4, Søften, 8382 Hinnerup.
Svævenyts girokonto: 5 60 29 55.

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Ars. Tlf.: 08 661472.