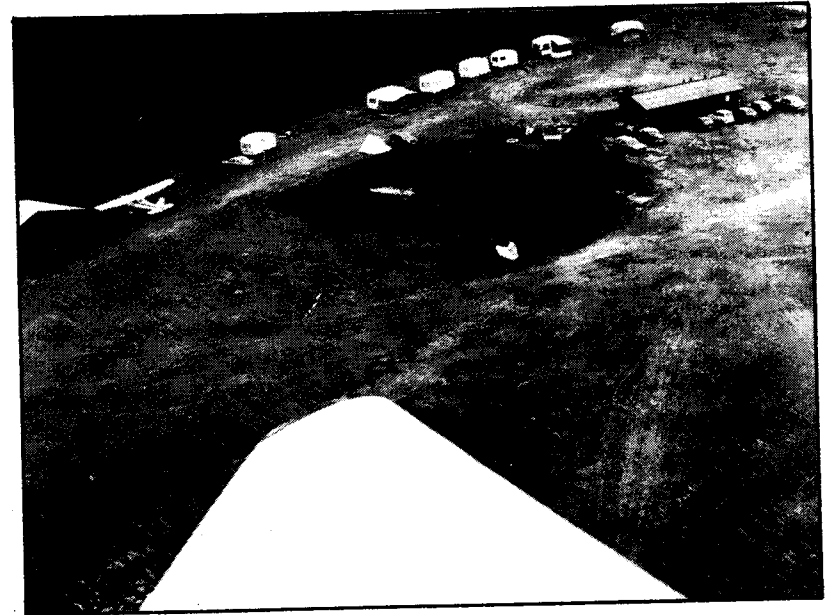


SVÆVENYT



Nr. 9
September 1982
21. årgang



Fra Poul Richard Kristensen har vi fået følgende indlæg til bladet:

"Jeg har her lidt surt og lidt sødt, som har trængt sig på et stykke tid.

Jeg har i den senere tid konstateret en alt for sløset omgang med klubbens materiel. Vores fly ser, for at sige det mildt, "Herrens ud"! PIK 20' en ser ud som om, den har været kørt ind i startvognen adskillige gange, - men ingen har åbenbart fået dårlig samvittighed og begyndt at gøre bare lidt ved tingene. Andre skader skyldes en ret ligegyldig udtagning og ind-sætning i hangaren. Det er som om, det bare gælder om at komme hurtigst muligt ud af røret, - skidt med hvordan flyene ser ud, og hvordan tilstan-den er på disse.

Konsekvensen kan let blive, at man bliver nødt til at stoppe al flyvning fra morgenstunden, indtil nogle er gået igang med at udbedre skaderne på materiellet. Tit kommer man nemlig på pladsen og får at vide, at der er de og de problemer med materiellet, - men ingen har taget initiativ til at gøre noget ved det.

Jeg er meget ked af denne laden-stå-til mentalitet, som har bredt sig i klubben - "der er nok een, der gør noget ved det, så jeg kører min vej". Personlig vil jeg ikke stiltiende kigge på disse ting. Vi har fået et ganske udmærket værksted til at reparere vore skader og skrammer i (hvis man da kan komme til for rod), og det kan udmærket gøres på dårlige flyve-dage, istedet for at man hurtigst muligt sætter sig over i klubhuset og drikker øl, eller hvad man nu laver.

Å propos rodet i værkstedet: Hvis det ikke er gået op for alle, så er det meningen, at der skal ryddes op HVER dag, - både når man har sovet der, og når man har arbejdet der. Sovegrejet skal lægges ud i hangaren på den dertil indrettede hylde, og efter arbejde skal der lægges på plads og fejtes. I øjeblikket er det sådan, at man efter at have ryddet op een week-end godt kan regne med, at værkstedet ligner en svinesti den næste!

Jeg ved, at andre med mig ikke længere vil finde sig i denne tilstand, så hvis ikke det retter sig, må der gribes til hårdere midler som f.eks. stop for al flyvning indtil tingene er i orden. Det vil måske nogle gange ramme de forkerte, - men det får være.

En ting, jeg derimod synes er positiv, er den store interesse for stræk-flyvning. Jeg synes, det er godt, at selv piloter, der før har holdt sig tilbage, nu har fået mod på denne del af flyvningen, som jo absolut er den mest spændende og oplevelsesrige del. For prøv engang at lægge mærke til, at det er dette, de fleste samtaler og diskussioner i klubhuset foregår omkring.

Grunden til, at mange stadig holder sig tilbage, er måske, at disse ofte ikke har forberedt sig hjemmefra. For sådan noget som at have sine ting er også at have et kort parat, have en film, have lyttet til vejudsigten for at danne sig et skøn over, hvad der kan flyves den pågældende dag o.s.v. Hvis man først skal til at forberede sig i sidste øjeblik, bliver starten og flyvningen let alt for frustreret.



Nogle ting, som du bør have med dig selv er lineal, vinkelmåler, kort (både ICAO 1:500.000 og et bilkort; bilkortet er ofte nødvendigt ved ude-landinger, idet langt fra alle veje er på ICAO-kortet), film, nogle fast-udmålte ture af forskellig længde med markante vendepunkter, så du ikke skal lede for længe, evt. en slutgidscomputer til de forskellige fly (du kan selv lave dig een efter dem, der er i klubhuset). Gør dig herefter fortrolig med brug af McCready-ringen, hvis du føler dig usikker herpå. Spørg instruktører eller erfarne piloter om hjælp, - eller læs Svæveflyvehånd-bogens afsnit "Udvidet flyvelære", som giver en detaljeret beskrivelse af, hvordan man flyver optimalt. Som supplement kan man købe sig Helmut Reichmanns bog "Streckensegelflug", der nu også kan fås på engelsk.

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

- så vi siger velkommen i

Brugsen Aars Tlf. 62 15 33

Egnens største supermarked
Deli-køkkenafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«



Prøv i det daglige at øve dig i at flyve optimalt, - også selv om du bare flyver en hygetur. Brug McCready-ringen, gør dig nogle erfaringer i, hvilken side af skyerne, du den pågældende dag skal søge termikken i eller hvilket terræn, der giver noget på tørtermikdage. Hvis du er i tvivl, så spørg atter instruktører og erfarne piloter, - de er der nemlig osse for dig! Og er der ting, du gerne vil have uddybet eller prøvet, så er det ingen synd at bede om en tur i K 7.

Og endelig: Det gælder ikke altid om at flyve hurtigt på en stræktur, - det gælder om at gennemføre. Glæden ved at gennemføre fører næsten altid til, at gnisten til at prøve igen er større. Det at flyve hurtigt er noget, der kommer med rutinen og erfaringen."

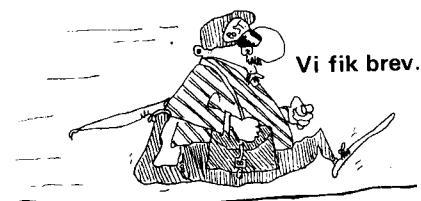
Poul Richard.

Tlf. 62 11 22

Himmerlands største center for

BYGNINGSARTIKLER

Chr. Hjortkjær & Co. a/s
HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9600 AARS · TLF. 62 11 22



Fra Gert frikke har vi modtaget følgende:

Efter sommerens lange og varme periode fik vi regn. Det var der mange i dette land, der med rette kunne glæde sig over. Markens grøde nød godt af det, og det kommer i sidste ende os allesammen til gode.

Og hvad så på EK-VH ?

Jo, - græsset på banerne begyndte atter at gro pænt, men det gav også nogle våde flyvedage. Og det satte sig spor. I modsætning til græsset bryder en radio sig ikke om den megen væde - og væde er hvad, den bærbare radio til spil-forbindelsen har fået! Også den gav sig til at øro, - indvendig. Ikke med grønt græs, men med grønt ir og hvidt pulver fra korroderet tin og aluminium. Vanlig reparationspris for den slags skader: 3-5000 kroner. Excl. moms!

Og hvordan er det så sket ?

Tja, - et klubmedlem sagde til mig for nylig, at radioen ikke virkede - den havde fået vand for nogen tid siden, idet den havde tilbragt regntiden uden-dørs. Ho-ho. - Værsgo' at reparere. En tilsvarende ny radio koster i dag ca. 8000 kr. + moms.

Ville du behandle dit fotografiapparat eller din transistorradio på samme måde ?

Næppe.

Men hvorfor så behandle klubbens ting sådan ?

Prøv selv at regne ud, hvor mange medlemmers årskontingent, der på denne måde bliver brugt til noget unyttigt istedet for noget nyttigt.

Tilsvarende vandalisme ses også andre steder på flyvepladsen. Lad mig nævne 2 eksempler:

Det ene værkstedsbord har mistet et stort stykke af hjørnet, - formentlig fordi det har været brugt som ambolt. Hvorfor har denne misbruger ikke udbedret skaden ?

Vores grønne tavle i klubhuset er der slået hul i. Årsag/formål er mig ubegribeligt. Hvorfor har skadevolderen ikke foranstaltet skaden udbedret ?

Jeg finder, at slig opførsel er en hån mod de heldigvis mange medlemmer, der gør et stykke arbejde med at skaffe klubben det nødvendige materiel på rimelige vilkår og også mod dem, der gør en indsats for at værne om de ting, vi har.

Gert.

Gert skriver videre:

OPRYDNING I KLUBHUSET.

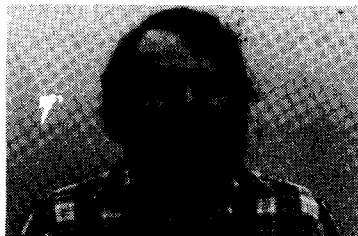
Nu igen? En gammel slidt traver. - Hvorfor så igen?

Jeg har forsøgt at se lidt på, hvad det er, der sker i vort klubhus. Der sker nemlig mange ting, - også langt flere end klubhusets størrelse (og oprindelige formål) berettiger til, hvilket jeg mener, er det helt fundamentale problem. Hvordan kan vi så løse det?

Vi kan bygge huset større - hvilket af økonomiske årsager ikke er muligt de første par år.

Vi kan også bruge det mere fornuftigt!

Hovedparten af medlemmerne er normalt ikke nogle rodehoveder i klubhuset.



Problemet er ganske enkelt, at nogle medlemmer "flytter ind", når de kommer på pladsen.

Vi må simpelt-hen lære at tænke på en anden måde. Vi må nemlig lære at sige til os selv at "hvis alle, der er på pladsen, nu vil gøre som jeg gør nu - hvad så?"

Jeg vil nævne et banalt, men typisk eksempel uden at ville ramme nogen bestemt, idet jeg ikke er klar over, hvem der har stået model til følgende iagttagelse:

På badeværelset står der i vindueskarmen en flaske hårshampoo, et krus med tandbørste og tandpasta. Det ser ud til at blive brugt en gang imellem. Og det har stået der i et par måneder i sommer. Hvilke følger giver det så?

Alle, der skal have et bad og som pligtskyldigst vil tørre op efter sig, flytter disse ting og sætter på plads igen. Dag efter dag. Måske 15 gange hver dag på en sommerlejrday.

Synes du, det er rimeligt?

Og tænk, hvis alle sommerlejrens deltagere havde en tilsvarende mængde effekter placeret på badeværelset - hvor skulle vi så tage bad?

Det samme gælder i køkkenet, køleskabet, på kontoret og andre steder i klubhuset, - og for den sags skyld også hangar og værksted.

Jeg finder det urimeligt, at medlemmer, der bor i telt/campingvogn overhovedet skal have ejendele anbragt i klubhuset. Køleskabsproblemet kan udmærket klares med en køletaske med køleelementer, - vores fryserkapacitet er også langt større end vores køleskabsditto.

Ligeledes vil jeg også henstille, at det evindelige opvaskeproblem reduceres. En kop kaffe/the og et par pølser kan se sådan ud fra et opvaske-synspunkt: Kop-underkop-tallerken-teske-kniv-gaffel, - ialt 6 dele.

Hvis man nu bare rationaliserer lidt, kan underkop/tallerken erstattes af pølsepapir, - kniv og gaffel af en serviet. Tilbage er der kun 2 dele - eller en trediedel!

Hvis det endelig forholder sig sådan, at enkelte medlemmer ikke kan af finde sig med denne simple opdækning, er vedkommende selvfølgelig velkommen til den store opdækning - og til selv at vaske op efter sig!

Gert.

Medlemsnyt

Termikkelsen vender tilbage til klubben efter sit sjællandske eksil til oktober. Hans ny adresse er den gamle:

Flemming Mikkelsen
Christiansgade 54 3. tv.
9000 Ålborg.
Tlf.: 08 113047.

Udmeldt:

Poul Erik Bøgelund Jensen.

 **SOLBERG** 
Randersvej 42
8890 Fårup 06-45 25 59

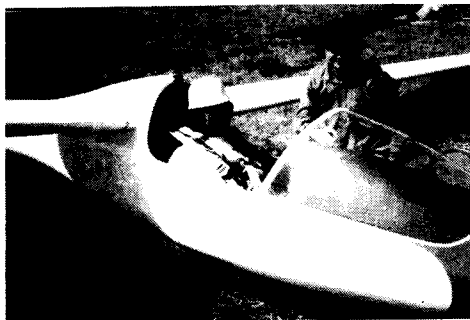
ARNBORG OPEN - set fra 106

1. dag - mandag den 26/7

Opgaven lød på en 152 km trekant med vendepunkterne Tamdrup Kirke og Frisenborg slot.

En koldfront var passeret i nattens løb, og mandag startede konkurrencen med godt vejr. Dog blæste der en pivsturm fra vest.

Første ben gik rimeligt i medvind, men på 2. ben blev det sværere, og til sidst gik det rent ud



sagt ad helvede til. Jeg drev næsten til Kirstinesminde, inden jeg fik højde nok på til at gå mod vinden hen i nærheden af Frisenborg slot. Da jeg var i nærheden af slottet, gled jeg ind for at fotografere, idet jeg satsede på at kunne nå tilbage til termikken igen. Det kneb, og rundt omkring slottet var landingsmulighederne dårlige. Jeg gik derfor ind over byen og håbede, jeg kunne finde lidt stig over det stadion, jeg kunne se derinde.

Det gik ikke, og jeg besluttede derfor at lande på stadion, der skulle være udmærket til det brug, da vinden var kraftig og i den rigtige retning. Men af en eller anden grund lå stadion i læ, og da hjulbremserne praktisk taget ingen virkning havde, måtte jeg provokere et mindre ground-loop for ikke at køre for langt. Heldigvis gik det uden problemer, men det første, jeg gav mig til, da jeg kom hjem, var at stramme hjulbremsen.

Jeg fik lånt en telefon og blev også inviteret på aftensmad, men måtte sige nej tak, da vi havde bestilt mad på Arnborg om morgenen.

Det viste sig senere, at også Anders landede ude i nærheden af 2. vendepunkt. Der var i det hele taget mange udelandinger denne dag, idet kun et par piloter nåede hjem til Arnborg, men de fleste landede desværre tættere på Arnborg.

2. dag - tirsdag den 27/7

Vejret var nu blevet bedre. Det blæste ikke så meget, og skyerne var blevet større og ikke så forrevne. Der blev udskrevet en 208 km butterfly Arnborg - Hammer flyveplads - Jyllandsringen - Arnborg - Nr. Felding flyveplads - Sedding kirke - Arnborg.

Jeg lå og fløj omkring pladsen et stykke tid, inden starten åbnede, og da startlinien endelig blev lukket op, drønedes jeg derudad - med det resultat, at jeg var lige ved at lande ude på den anden side af Brande.

Det lykkedes mig heldigvis at komme op igen, og jeg vendte Hammer flyveplads i god højde. Der fandt jeg en 3-meter boble, og jeg kunne snart fotografere Jyllandsringen.

Der var efterhånden store skyer med tendens til gader, og jeg gik derfor et stykke sydpå for derefter at sætte kurs mod Arnborg under en skygade.

Så gik det med 200 km/t i zig-zag mod Arnborg ud og ind mellem alle de fly, der til min store forbavselse lå og kurvede termik under gaden. Jeg er overbevist om, at det var på grund af denne skygade, at jeg den dag opnåede en placering som nr. 2.

Den sidste del af opgaven, der er en af Arnborgs standard-trekanter, gik uden særlige problemer.

3. dag - onsdag den 28/7

Opgaven lød på en 311 km "trekant" Arnborg - Sedding Kirke - Vej-Y SV for Arnum - Frisenborg Slot - Arnborg.

Det var meget varmt, og det så ud til tørtermik, så det var med noget blandede følelser, vi tog imod dagens store opgave.

Det var vanskeligt at nå ud til første vendepunkt, da der kun var termik omkring Arnborg. Det lykkedes mig dog at få vendt ved at glide ud og fotografere og glide tilbage igen for at fange termikken igen i lav højde.

Også for de andre piloter var det svært. Over radioen kunne man høre Willy fra Skive meddele Billund TMA, at han måtte lande ved en lille by, der lå inde i TMA'en. Hertil svarede Billund, at så skulle han lande nord for byen - der kunne han finde et godt værtshus. Willy takkede mange gange og fulgte straks opfordringen.

I det hele taget fik vi mange gode bemærkninger fra de flinke Billund-folk under Arnborg Open.



Tilbage til opgaven. Sydpå blev termikken mere stabil, og der begyndte at komme skyer, og ved 2. vendepunkt var vejret helt godt. Termikken var noget urolig, men jeg fik da vendt vej-Y'et og kunne begynde på det lange ben nordpå (129,5 km). En overgang blev termikken tyndere, og jeg nærrede nogen betænkelighed ved at skulle vende Frisenborg, hvor jeg var landet ude et par dage tidligere. Jeg lå i nærheden af Christianshede og tænkte så småt på at glide hjem til Arnborg - tegnebogen ømmede sig allerede ved at tænke på endnu en hjemhentning fra Frisenborg - men det ville jeg alligevel ikke være bekendt. Og pludselig fandt jeg en frelsende 3-meter boble, der i løbet af ingen tid bragte mig i 7.400' over Silkeborg. Herfra gled jeg til Frisenborg og fik fotograferet. Klokkeren var ved at være mange - næsten halv seks, så jeg skyndte mig tilbage mod Silkeborg. Over Christianshede fandt jeg dagens sidste boble, hvorefter jeg kunne glide hjem til Arnborg.

Min tid på opgaven blev ikke særligt hurtig den dag, hvilket nok skyldes, at jeg betænkte mig for længe over Christianshede, før jeg satte kursen mod Frisenborg. Som nævnt skyldtes min tøven lommemesmerter, for jeg kunne jo ikke vide på det tidspunkt, at min første udelanding på konkurrencens første dag også skulle blive min sidste udelanding.

4. dag - torsdag den 29/7

Denne dag blev der udskrevet en ret lille opgave - en flad 70 km trekant, der skulle gennemflyves 2 gange. Vejret så temmelig dårligt ud - det var meget varmt, og der kom søluft ind. De fleste fik en start, men kun få blev hængende. Herefter strejkede piloterne ved udsigten til, hvad der lignede en sikker udelanding. Vejret blev dog bedre op ad dagen, men konkurrencen blev aflyst, og piloterne fik deres første - og eneste - fridag, der blev nydt på forskellig vis. På billedet ses Billund-folkene, der nød fridagen i 'Camp Billund' (det kan nok ikke ses på billedet, men inde i teltet står deres Flipper-maskine og det store køleskab).



5. dag - fredag den 30/7

Den oprindelige opgave lød på en 204,8 km trekant, men ved en uden-

dørs om-briefing blev den reduceret til en 126,6 km ud/hjem til Foldingbro vejkryds.

6. dag - lørdag den 31/7

Opgaven lød på en 186,5 km trekant Arnborg - Videbæk Kirke - Rødding vej-Y - Arnborg.

7. dag - søndag den 1/8

Denne dag blev der fløjet en 106,59 km trekant Arnborg - Nr. Felding Flyveplads - Hanning Kirke - Arnborg.

8. dag - mandag den 2/8

Så blev der igen udskrevet en stor opgave - en 304,5 km trekant med Arnborg midt på start/slutbenet: Arnborg - Sandvad vej-x - Skærbæk baneviadukt - Ulfborg baneviadukt - Arnborg.

Det var skidegodt vejr, men alligevel gik det langsomt mod 1. vendepunkt. Her lå mange fly og flakkede rundt på kryds og tværs, fordi det var meget vanskeligt at finde det rigtige vej-x mellem alle de små veje, der var i området. Det lykkedes dog for mig.

Rundt om 1. vendepunkt lå flyene tæt i boblerne, og det var ikke muligt at centrere boblerne ordentligt. Jeg valgte så at gå lidt mod vest mod vinden, selvom det betød en omvej. Jeg endte over Billund i ret lav højde, hvor jeg i øvrigt hørte Franks røst i radioen. Som svar på Billund TMA's forespørgsel om, hvor han lå, svarede Frank: Jeg ligger lige over banen og kurver sammen med en stor, tung, beskidt epoxyklump.

Det lykkedes mig at komme op igen over Billund, og jeg satte så kursen stik syd. På trods af disen gik det godt med at finde vej. Jeg kendte efterhånden Sønderjylland og havde også stor fornøjelse af kompasset.

Jeg kom ind i Skrydstrup TMA. Efterhånden som jeg nærmede mig Skærbæk og hermed Vadehavet, begyndte det at knibe med termikken. Samtidig kunne jeg høre, at de andre piloter, der startede mod vendepunktet i god højde, alle meldte om højder under 3.000' til flyvelederen.



Jeg tankede derfor mest mulig højde på, inden jeg gled ud mod vendepunktet, men fotograferede alligevel 2. vendepunkt under 2.000'. Det krympede atter lidt i tegnebogen - 2.000' og ikke langt fra grænsen.

Jeg fandt en svag boble, og inden jeg have nået 3.000', var jeg drevet næsten ud over Mandø. Her fik jeg øje på en sky nær Esbjerg, der så ud til at give godt, og jeg satte kursen hen imod den. Desværre kunne jeg snart se, at både jeg og skyen ville blive drevet ud over havkanten, inden jeg nåede frem til den, så jeg opgav og gik i stedet ind over land mod Ribe.

Lidt nord for Esbjerg, omkring den svæveflyveklub, der ligger her, lå Jan Skytte fra Århus i sin K-6 og kurvede. Jeg satte straks kursen hen imod ham, da han er så god som nogen musvåge - og ganske rigtigt, den gav 5 m til over 6.000'.

Så gik det igen derudad. Det gik næsten uden problemer lige ud nordpå, og i nærheden af Ulfborg, der jo var sidste vendepunkt, havde jeg 8.000' under nogle små tjavser, der ikke så ud, som om de kunne give noget.

Den dag viste det sig, at de tabeller, Karsten Sjørsløv og jeg i fællesskab havde brygget sammen, var alt for underdimensionerede. 4 m stig og et maksimalt slutglid på 40 km var for lidt. Faktisk påbegyndte jeg mit slutglid før sidste vendepunkt, og højden kom til at passe fint. Mange af de andre blev narret af modvinden og landede kort før Arnborg.

I øvrigt passede vores tabeludregninger over sidste glid udmærket - hver dag var jeg overbevist om, at jeg ville lande kort før Arnborg, men nåede altid hjem alligevel.

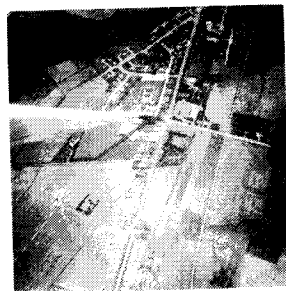
9. dag - tirsdag den 3/8

Der blev udskrevet en meget flad trekant på 132,5 km, Arnborg - Bækmarksbro - Kølkær station.

10. dag - onsdag den 4/8

1. vendepunkt var Varde ringvej-x, og 2. og 3. vendepunkt var de samme som dagen før, en trekant på i alt 209,5 k.

Der var ved at udvikle sig nogle meget store basser, og samtidig var det meget diset.



Jeg havde efterhånden kæmpet mig frem til en placering, hvor jeg havde chance for at ende på en 3. plads, og jeg ville derfor forsøge en blanding af at flyve forsigtigt og samtidig nogenlunde hurtigt.

Vi startede ret sent - termikken begyndte først ved 3-tiden. Som sagt var der nogle store basser, men de var svære at få øje på i disen. Der var ikke andet at gøre end starte ud og håbe det bedste. Uden kompas ville jeg have været ilde stedt, for man kunne næsten kun se lodret ned.

Det gik dog nogenlunde til Varde ringvej-x og videre til 2. vendepunkt, Bækmarksbro station. Skyerne stod lidt i gader og alligevel ikke rigtigt.

Fra Bækmarksbro kunne jeg så gå på sidste glid, der kun ville blive afbrudt at fotograferingen af sidste vendepunkt - Kølkær station.

Umiddelbart nord for Arnborg kom jeg ned i meget lav højde - 800' - og kunne ikke nå ud til vendepunktet. Jeg fik øje på en grusgrav, der lå solbeskinnet lige i nærheden, og styrede henimod den.

Jeg nåede derhen i meget lav højde, men så gav den også 4 m, og efter 4-5 omgange kunne jeg vende Kølkær og komme hjem.

Torsdag den 5/8 - 11. og næstsidste dag

Opgaven lød på en 166 km trekant Arnborg - Jernbaneviadukt NNØ for Sig - Ulfborg baneviadukt.

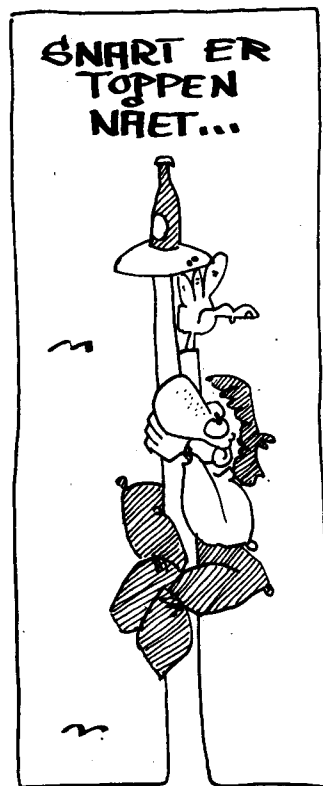
Jeg var startet sent dagen før, hvilket var mest hensigtsmæssigt, da man blev meget træt af at flyve i det meget varme vejr. Jeg besluttede derfor at trække mig for at starte sent. Det var alligevel ikke sent nok. Efter starten fandt jeg en boble sammen med en masse andre fly. Jeg forlod boblen for at finde en anden, men der var ikke en fis. Jeg vinkede allerede i tankerne farvel til 50 kr. til en omstart, men kom så i tanker om min grusgrav fra dagen før. Desværre gav den ingenting, og så var gode dyr rådne. Jeg kunne ikke helt huske reglerne, men et opkald til Arnborg klargjorde, at en udelanding inden tærskling - det var bare ærgerligt. Det lykkedes mig så at humpe hjem, uden at højden blev kriminel. Men havde der været bare lidt mere synk, var jeg udelandet og ville derved have forspildt min chance.



Jeg landede og besluttede at vente lidt med at starte igen. 20 min. før startlinien lukkede, tog jeg en snor. Jeg fandt en dårlig boble, og situationen fra før var lige ved at gentage sig. Der var ikke en skid og kun 5-6 min. til tærskellinien lukkede. Så fik jeg endelig en boble lidt nord for pladsen. Den gav 2-3 meter til 3.000', hvorefter jeg tærsklede ud i sidste minut.

Det viste sig siden, at det var meget heldigt, at jeg fik startet så sent. Det gik stærkt derudad, og med mellemrum indhentede jeg piloter, der var startet længe før mig. Jeg fik vendt jernbaneviadukten og gik nordpå. Termikken var god, men også i dag var det så diset, at man faktisk kun kunne se lodret ned.

Der var mange, der kom hjem før mig, men det viste sig, at de var startet så meget tidligere, at jeg den dag fik en dagsplacering som nr. 1. Det bragte mig op på en samlet 3. plads.



CERES
ÅRS

Fredag den 6. august - sidste dag

Opgaven blev en 100 km trekant, der skulle flyves igennem 2 gange. Det var om muligt endnu mere diset og usigtbart med store CB-ere. Det var bare med at komme ud af starthullerne hurtigst muligt. Det blev imidlertid sent, inden det lykkedes at blive hængende.

1. gennemflyvning gik strygende uden problemer. 2. omgang gik godt til 1. vendepunkt og ned mod Brejningkrydset. Her begyndte det at se lukket ud, men pludselig fik jeg 6 m op til 6.300'. Jeg havde fløjet trekanten før og havde da regnet ud, at jeg fra min nuværende position kunne vende 2. vendepunkt og glide direkte hjem.

Jeg fulgtes med Ib, der fløj sin Supernimbus, ud at vende 2. vendepunkt, hvorefter Ib fløj direkte hjem.

Jeg havde fået lidt vand på vingerne ved vendepunktet, så jeg besluttede - desværre - at gå tilbage til mine 6 meter inden jeg satte kursen hjemad.

Desværre var boblen der ikke længere, og ved Videbæk var jeg nede i 2.000'. Store eder og forbandelser! Jeg fandt 1½ m, der lidt efter gav en smule mere, men min omvej kostede mig 20 min. ekstra. Jeg skulle være gået direkte på kurs hjem efter sidste vendepunkt. Dette lærte mig, at man ikke skal flyve så sikkert, at man flyver dumt. Trods min forsinkelse fik jeg dog point nok til at beholde min 3. plads, som blev min endelige placering.

Afslutningsvis vil jeg sige, at det var en dyr fornøjelse, der alt i alt kostede mig flere tusinde kroner til transport, tilmelding (kr. 650,-), flyslæb (kr. 775,-) o.s.v. Og så havde jeg endda kun een hjemhentning. Men med det gode vejr, vi havde, og de dejlige aftener med hyggeligt samvær, udendørs grill, modelflyvning o.s.v., var det rigeligt pengene værd. Jeg fik fløjet knap 3.000 km og ca. 40 timer. I alt fløj vi ved Arnborg Open 52.243,7 km!

Til slut skal det lige nævnes, at alt fungerede fint - god afvikling af konkurrencen, gode campingfaciliteter, og sidst, men ikke mindst - ingen uheld. Det værste, de deltagende fly var ude for, var en afrevet hjullem.

Bent Erik

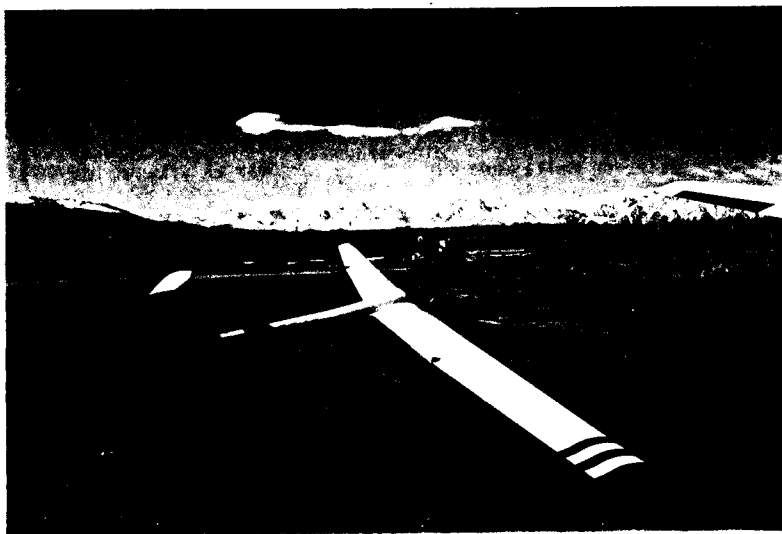


BØLGER, -- BØLGER, -- BØLGER.

Ja, - drømmen om at opleve den helt fantastiske følelse, det må være at befinde sig i over 10 kilometers højde i et svævefly, har vi vist alle. Desværre må vi nok osse indse, at det næppe er ret mange af os, der nogen-sinde får det prøvet. Men også dette at læse om andres oplevelser er der jo noget ved. Hør blot om den tyske pilot Ingrid Köhlers fantastiske flyvninger i bølgerne bag Sierra Nevada i USA tidligere i år.

Det var flyvninger, der satte adskillige ny tyske- og europarekorder, og flyvninger, der bragte fly og pilot tæt på de absolutte grænser for deres formåen. Blandt flyvningerne var rekorder for absolut højde i een- og to-sædede fly på henholdsvis 10.569 og 7467 meter.

Vi bringer her beretningerne fra et par helt specielle flyvninger.



Klar til start fra Bishop Airport i Californien. De første lenticularisskyer har allerede vist sig i 5 - 6 kilometers højde.

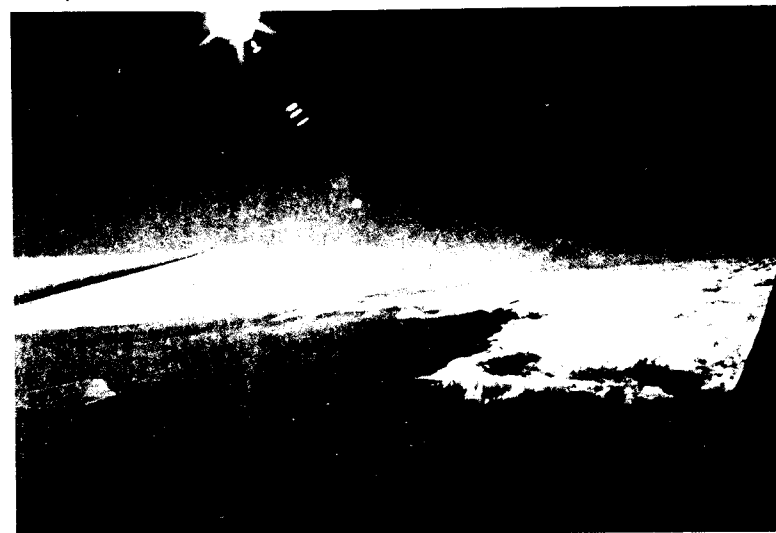
"Det var den 20. december 1981, og det skulle blive en helt speciel dag. Ankomsten i bølgen ved California City skete i kun 5800's højde og stiget var i begyndelsen 3 m/s. I 18.000' var det kun 1 m/s og i 24.000' var det slut (7320 meter). Fra et andet fly hørte jeg, at at han allerede var kommet over 29.000', så jeg besluttede at flyve nordpå i hans retning for at forsøge dér.

Nord for Inyokern fandt jeg den næste bølge og steg videre mod nordvest med 4 m/s. I 30.000' (9150 m) gik stiget ned til 2 m/s, men endelig, - efter 2 timers flyvetid og 160 km fra startstedet viste højdemåleren ved

Moutn Whitney 35.200 fod (10736 meter) og termometeret -45° !

Jeg havde klaret det: Tysk dame-rekord i højde og desuden to lokale rekorder for bevingede piger.

De 160 milometer hjem til flyvepladsen var bare et spørgsmål om at finde pladsen. Højde var der masser af.



10 kilometer over Mojave-ørkenen. Måske kan på billedet anes Mojave Airport, og under vingetippen ses helt til venstre den tørre saltsø, hvor de første rumfærger svævelandede.

Den 16. februar kom dagen med de helt ekstreme vejrforhold. Himlen var strålende blå, og sigtbarheden var uendelig. Vejrudsigten lød på jævnt til gode bølgeforhold over The Sierras, så forventningerne var gode.

På jorden var der ingen luftbevægelser at spore, men lige før starten hørte jeg, at flere motorpiloter meldte om svære turbulenser over bjergene. Jeg indstillede mig derfor på et noget uroligt slæb.

Hvad der derefter fulgte, var ubeskriveligt! Kort efter starten røg hele slæbe-toget mindst 100 meter lodret i vejret, og så begyndte en ubehersket tortur. Vi blev rystet afsindigt hid og her, - somme tider viste fartmåleren 0, - somme tider 160 km/t. Og vi fik overhovedet ingen højde på. Variometeret hylede vildt, og således gik det hen over fuldstændigt ulandbart terræn i kun 100 meters højde. Hvis tovet sprang nu, ville der kun være mulighed for en hård landing mellem ørkenplanter og store klippeblokke.

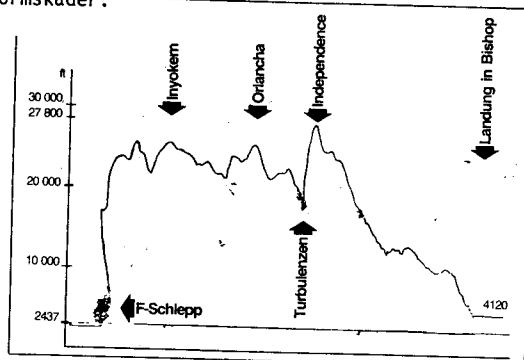
Pludselig blev turbulenserne heldigvis mærkbart mindre, og jeg følte, idet vi forlod rotoren, at vi nu fløj ind i bølgen. Variometrene og højdemåleren begyndte at gå opad, så jeg kobled og drejede ind i bølgen.

Der kom et stærkt tryk opad, og alle variometre stod i bunde! Herefter gik det stærkt. Fra 7.000 fod til 20.000 fod var gennemsnitsstiget 18,6 m/s!! Fuld af glæde filmede jeg højdemålerens vilde dans, - dette var det stærkeste stig, jeg nogensinde havde oplevet. Næsten 65 km i timen lodret opad!

Da jeg atter kunne løsrive mig fra instrumenterne, så jeg, at to T-38 fra det amerikanske luftvåben kiggede på mig. For i den stærke vestenvind var jeg blevet blæst ind over kontrolzonen for rumfærgernes landingsområde.

Fra mine godt 22.000 fod fløj jeg nu mod nord og fandt senere en bølge, der gav 13,5 m/s i snit. Dernæst landede jeg i Bishop, hvor jeg fandt godt selskab hos andre flyvenner.

Om aftenen hørte jeg i radioen, at rotor-blæsten kort efter min start i California City var brudt igennem til jorden, og der havde forårsaget flere stormskader."



Oh, - at komme hjem med et sådan barogram! Det ses tydeligt, at flyslæbet var en urolig affære, og de to bølger med et gennemsnitsstig på hhv. 18,6 m/s og 13,5 m/s er osse lette at finde.

**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

tilsluttet OPTIKER RINGEN

BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

Referat fra instruktørmøde 11. september 1982

Til stede: NS, PRK, KS, BN, FWT, BAE, FØ, GV, FV, GF, LK, KO

1) Elevstatus

Vi har meget få aktive elever og derfor stor uudnyttet instruktørkapacitet.

Vi skal derfor regne med at tage ca. 10 nye elever ind næste år.

2) Vagtliste findes på næste side.

3) Overtrædelser af flyvereglementet eller anvisninger fra dagens instruktør medfører advarsel. Gentagne overtrædelser vil medføre sanktioner overfor piloten som f.eks. spilkørsel, flyveforbud o.lign., som fastsættes af dagens instruktør.

Det blev besluttet, at det fremover IKKE ER TILLADT AT DREJE AF BANEN EFTER LANDING, der LANDES ALTID LIGEUD, også, når det drejer sig om dagens sidste landing.

4) Instruktøremner: Bent Erik Thomsen, Ove Rønbjerg Christensen, Anders M. Andersen og Finn Jonassen i nævnte rækkefølge.

5) Flyvning på hverdage

Reglerne strammes, således at der næste år skal attesteres på statuskortet hos de piloter, der har ret til at lede hverdagsflyvningen. Ved uansvarlig ledelse kan tilladelsen inddrages i kortere eller længere tid.

HEREFTER ER REGLERNE FOR HVERDAGSFlyVNING:

Flyvningen skal ledes af en S-pilot med status hertil.

Der ringes i forvejen til en instruktør om tilladelse til hverdagsflyvning.

Der anføres på dagkortet: a. Hvilken instruktør, man har ringet til.

b. Hvem der har ledet flyvningen.

AVIATOR 50 år

Den 11. september deltog Niels og undertegnede i reception på Borup. Formand Konrad bød velkommen og orienterede kort om klubben og dens 50-årige virke.

Derefter gik man over til selve markeringen af de 50 år. Det foregik symbolsk ved, at det i jubilæumsåret anskaffede nye skolefly, en SF-34, ankom flyvende til pladsen samtidig med, at den gamle Bergfalke forsvandt ud i horisonten på sin sidste flyvning for Aviator.

Efter denne ceremoni samledes de indbudte gæster atter i klubhuset. Her blev der igen holdt

flere lykønskningstaler og gaveoverraktelser. Det var lykkedes at finde den eneste tilbageværende fra Aviators første bestyrelse; den første kasserer Egon Mortensen, der nu er 73 år. Han blev udnævnt til æresmedlem.

Blandt talerne var Per Weishaupt fra KDA og en repræsentant fra Dansk Idrætsforening.

Efter alle disse hyldester og gratulationstaler blev de indbudte gæster inviteret på en flyvetur. Egon Mortensen fik en længere tur i den nye SF-34, hvilket han fandt var en stor oplevelse. Vor formand fik også lejlighed til at prøve nyerhvervelsen, mens Svævenyts udsendte medarbejder måtte nøjes med en tur på 20 min. i Twin-Astir.

Det var alt i alt et vellykket arrangement. Lørdag aften holdt Aviator så en stor fest for klubbens medlemmer.

Gert



SF-34'eren på Søttrup, hvorfra den fik flyslæb som led i jubilæumsceremonien

En jubilæumspokal

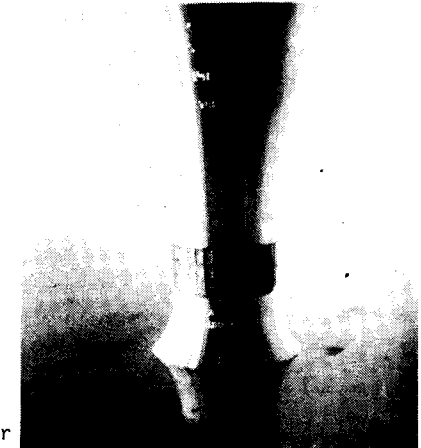
Da vi har været så ubeskedne at forære Aviator en pokal, vi selv kan få del i (som tak for sidst), skal her kort refereres de præpositioner, vi gav for uddeling af pokalen:

Pokalen uddeles een gang om året til den klub, der har fløjet de 3 hurtigste 100 km trekanter på tosædet fly.

Piloterne i flyet skal være en instruktør og en pilot, der ikke har sølv-C.

Som det fremgår af billedet, er pokalen stor nok til, at der gentagne år i træk kan skrives Ålborg Svæveflyveklub på den!

Vi håber hermed at have fremmet den udvidede elevflyvning, selvom vi måske får svært ved at følge med, før vi har fået vores ASK-21.



SHARP

PRISLISTE incl. moms

MZ-80 K 48 KB...	8923,00
MZ-80 A 48 KB...	9753,00
PC-1211	1661,00
CE-122	1596,00
CE-121	220,00
PC-1500	3600,00
CE-150	2500,00
* alt tilbehør til SHARP til lave priser.	
TI-57.....	397,00
TI-55 II	516,00
andre Texas hør pris.	
NB. MZ-80 K & MZ-80 A er incl. BASIC og PASCAL interpreter.	

Prospekt på forlangende

Lars Krull
Dallisdam 12
8430 Vadum
Tlf. (08) 27 12 31

SMÅNYT.

Regninger, der ankommer til klubhuset, bedes hurtigst muligt videresendt til rette vedkommende. Hvis de er til tutten, lægges de i pengekasen under bardisken, - er de til kassøsen, lægges de i postkassen på kontoret, - dén til flyslæbbilletter etc. Der skulle så være en rimelig chance for, at de bliver betalt, inden der evt. løber morarenter på for for sen betaling.

Iøvrigt SKAL alle, der bestiller eller køber materialer i princippet først spørge sig for hos kassøsen eller et andet bestyrelsesmedlem. OG dernæst sørge for, at regningen bliver sendt til hendes adresse. Dette gælder også regning for eventuel udbringning/fragt.

Angående vejrbriefing:

Det har tilsyneladende ret ofte voldt ærgelser hos forsvarrets forecaster (vejr-mand) i Karup, at mange ringer og beder om vejrplysninger, uden rigtig i forvejen at have gjort sig klart, hvad de ville spørge om. Det skal derfor fastslås, at forecasteren i Karup ikke bare er een, man kan ringe til og få en hyggelig sludder om vejret. Han forventer faktisk, at man i forvejen ved, hvad man vil vide!

Efter at vi har fået en telefonsvarer-service, er den korrekte fremgangsmåde først at benytte denne og derefter evt. at kalde VMC'en. FØRST når deres oplysninger er bearbejdede, kan man så evt. ringe til Karup og stille konkrete, begrundede spørgsmål til dagens strækvejr. At bruge Karup til løse vejr-snak er at misbruge servicen. Telefonsvareren har nr. 01 501014.

Vores K - 7 havde den 4. september sin start nummer 15.000. Det betragtede startantal blev rundet med Karsten Sjørølev og Berit Olesen ombord.

Desværre er det endnu ikke gået op for alle, hvordan man tøjrer et fly i blæse vejr. Adskillige flys bagkanter bærer vidnesbyrd herom i form af store gnavsår på bagkanterne. Derfor: Når du tøjrer et fly, skal det gøres således, at pløkken ved bagkanten er så langt inde på vingen, at denne ikke kan komme til at gnave i bagkanten, når flyet vipper. Vigtigt er det også, at pløkkene slås helt i jorden, så de ikke rager op over vingekanterne. (OBS: Pas på, hvis du forsøger at træde pløkkene i jorden. Foden kan nemt smutte, - og så koster det måske en større reparation i vingetippen!)

SMÅNYT fortsat.

Også WEEK-ENDPILOTEN skal vaske op efter sig!!

På givne foranledning skal det understreges, at også efter almindelig week-endflyvning skal der være ryddet op i klubhuset. Det er der åbenbart nogen, der har glemt. Måske endda nogen af dem, der tidligere har brokket sig over hverdagspiloternes mangel på oprydning? (Sidstnævnte ser vist iøvrigt ud til at være væsentlig forbedret.)

Undersiden af en K 7-vinge har fået et mindre hul i lærredet på grund af manglende tøjring. Kommentarer: \$\$\$!!!! etc.



Næh, - det er ikke en ny bestyrelse, der konstituerer sig foran klubhuset. Derimod er det et billede fra Alborg Svæveflyveklubs udflugt til Alborg Zoo dagen efter årets høstfest! Der blev efter sigende både set halve aber, hvide høns og lyserøde elefanter.

HYPNOSE - PSYKOTERAPI

Har De psykiske lidelser:
lyt telefonsvarer
(06) 43 88 55

Ønsker De
at holde op
med at ryge:
lyt telefonsvarer
(06) 43 88 82

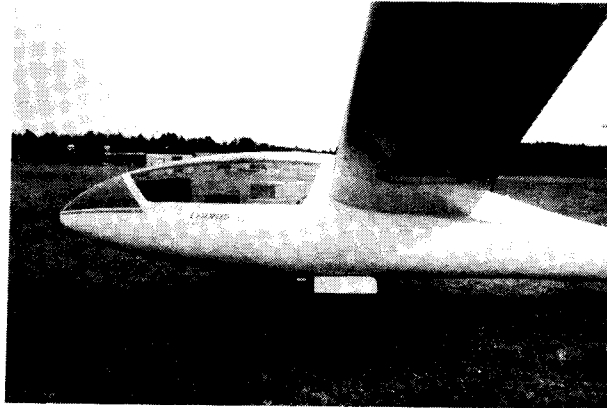


Psy. JEAN DUTHIES
Hobrovej 73, 8900 Randers
KLINIK: (06) 43 61 41

Jean Duthies.
Tlf. 06 436141

SMÅNYT fortsat.

I anledning af Aviators 50-års jubilæum havde flere piloter skrevet Borup som mål på dagens starttavle. Nogle gennemførte, - andre måtte ned undervejs, bl.a. på EK-VH. Tættest på uden at nå de sidste få kilometer var en Cirrus fra Herning OY XHS, der ankom over Vesthimmerland, netop mens der var en pause i termikken. En times tid senere havde det været muligt at fortsætte. En klubkammerat fra Herning nåede dog Borup.



Måske var dette noget for vore unge ungarle ?

Ja, - blandt annoncerne i det tyske Aerokurier for diverse brugte fly, radioer, barografer etc. finder man også eksempler som følgende; selvom man tror det er løgn efter danske forhold. Det eneste, der mangler, er faktisk en direkte prisangivelse.

Schloßbesitzerin

Gutsbesitzerin, Dipl.-Ing., 29/1,77, ledig, langes dunkles Haar, dazu bildhübsch und Spitzenformat in Figur und Erscheinung, lebt auf ihrem wunderschönen Seeschloß in denkbar reizvollster Gegend und betreibt auf dem Schloßgut eine große Rinder- und Pferdezucht. Dieses mädchenhaft anmutige reizvolle Wesen bietet Ehemöglichkeit durch:

A/J-22 Patrizier Alpenland AG,
I-39031 Bruneck/Dolomiten,
Postfach 96, Tel. 0 03 93 32 / 56 63 58

Jung-Fabrikantin

29/1,72, eine außerordentlich hübsche charmante vielfache Jung-Millionärin, es werden international sehr gefragte Spezialprodukte hergestellt und sie kann nach Heirat die elterlichen Betriebe übernehmen, auch Verpachtung käme in Frage, auch Turnierpferde edelsten Geblütes und Wertes vorhanden, wünscht Heirat durch:

A/B-138 Patrizier Alpenland AG,
I-39031 Bruneck/Dolomiten,
Postfach 96, Tel. 0 03 93 32 / 56 63 58

Godsindehaverske.

Diplomingeniør, 29/1,77, ugift, langt mørkt hår, dertil billedskøn og topklasse i form og figur, lever på sit vidunderlige sø-slot i de skønnest tænkelige omgivelser og driver på slottet et stort kvæg- og hesteopdræt. Dette piget yndefulde, tiltrækkende væsen tilbyder ægteskabsmulighed via.....osv.

Særlige præstationer

- 29/8: Anders Hansen 103 km trekant på LS 1 1 t. 46.
- 29/8: Hans M. Andersen 106 km trekant på Astir 1 t. 30.
- 29/8: Bent Kirkegaard 106 km trekant på PIK 20 1 t. 15.
- 29/8: Linnemann 103 km trekant på LS 1 2 t 01.
- 29/8: P.R. Kristensen 103 km trekant på PIK 20 1 t. 46.
- 29/8: Sejstrup 103 km trekant på SH 1 1 t. 38.
- 5/9: Jon Rytter solo.
- 5/9: Ove Rønbjerg 112 km u/h på LS 1 (5. sølvstræk!)
- 5/9: Anders M. Andersen 170 km af forsøg på 196 km u/h på PIK 20.
- 11/6: Ove Rønbjerg omskolet til PIK 20.
- 11/6: Hans M. Andersen omskolet til PIK 20.
- 11/6: Poul Erik Thomsen omskolet til SH-1.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

JENS J. LINDE
Platanvej 67 - 8900 Randers



KOMMUNIKATIONS
UDSTYR

WALTRONIC WALKI-TALKI.
Markedsgade 38 . 8900 Randers . Telefon 06 - 41 33 67

DINARER, PESETAS ELLER SLANTER ?



Een af de første, der reagerede på vort nødråb i sidste nummer angående hjælp til at skaffe flere annoncører og dermed flere skejser, rubler, skillinger eller moneter, var Tage Havsager, der prompte tilstillede redaktøren et skønsomt udvalg af valuta. Herunder ses f.eks. dinarer, lire, gylden, kronur, pence m.m.

Tak for tanken, Tage!





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



62 19 88
 ... Deres direkte
 olieledning!



VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED
Røllikevej 13 · VOKI-kov
 Telefon: 281 29 35/67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Segelflieger starteten in Dänemark neunzig Mal

Werner Kohlwey schult wieder die Clubjugend

Zwei erlebnisreiche Wochen verbringen zur Zeit Jugendliche aus dem Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen e.V. mit ihrem Fluglehrer Werner Kohlwey in Dänemark.

Bernd Winkelmann, Markus und Johannes Küpper, Martin Seifert, Michael Schulte, Rainer Schlösser, Thomas Schüttert, Peter Feldhaus und Christoph Lux sind mit von der Partie. Außerdem sind zwei Kunststoffsegelflugzeuge der Fabrikate „Mistral C“ und „Astir CS“ auf Reisen. Es wurde bisher 90 Starts unfallfrei

absolviert. Außerdem unternahm Werner Kohlwey einen 250-Kilometer-Dreiecksflug.

Begeistert sind die Gladbecker Flieger von der dänischen Gastfreundschaft. Neben dem Campingplatz slehen den Gladbeckern auch das Vereinshaus und der Flugplatz kostenlos zur Verfügung. Nebenbei

wurde den Fliegern auch ein dänischer Doppelsitzer des Typs Ka7 zum Selbstkostenpreis für die Dauer des Aufenthaltes überlassen.


Einen Gegenbesuch in der Schwarzen Heide werden die Dänen voraussichtlich in den diesjährigen Herbstferien machen.



Die Jugendlichen mit Fluglehrer Kohlwey sind von der Gastfreundschaft begeistert.

KØBMANDEN
Oustrupvej
 v/ Røsa og Leif Larsen
 Tlf. 62 22 40

Billig med
 dagligvarer!



Et bedre sted at handle

Rundflüge über Gladbeck



Auf einem Oldtimer des Baujahres 1936, einer dänischen 2 G, gehen hier die Fluglehrer Werner Kohlwey und Per Madson in luftige Höhen.

Nød i sidste brev fra Werner Kohlwey i Gladbeck var også et digert værk om "Sportwoche '82 - Gladbeck".

I den flot anlagte tryksag er der gjort en indsats for alle de sportsgrene, der tilbydes i Gladbeck og omegn, - dermed selvfølgelig også for svæveflyvningen.

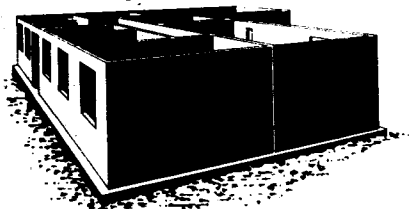
Men det kan nu nok undre lidt, at det var ovenstående billede, der fulgte svæveflyvernes artikel. Werner har ganske simpelt været så begejstret for sin 2 G flyvning hos os, at han ikke kunne dy sig for at bringe et billede af den kære, gamle ting. Lad så gå, at han har fået gjort den noget ældre, end den faktisk er!

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

FRA EN VELLYKKET HØSTFEST,



Gandrup Elementfabrik



Leca - halvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fræmænd 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: Niels Sejstrup, Pomonavej 12, 9230 Svendstrup
tlf. 08-38 23 65

Kasserer: Gitte Vasegaard, Jens Baggesensvej 98, 1.th.
8200 Århus N, tlf. 06-10 33 36

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe
tlf. 08-35 19 82

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Jens Baggesensvej 98, 1.th.,
8200 Århus N, tlf. 06-10 33 36

Svævényts girokonto: 5 60 29 55

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Års, tlf. 08-66 14 72