

SVÆVENYT



Nr. 4
April 1980
19. årgang

Sæsonstart d. 22/3

Som bekendt var sæsonstarten i år planlagt til at finde sted lørdag den 22. marts. Og det lykkedes da også lige akkurat at få materiellet så nogenlunde klar til denne dato. Ganske vist mangler der på K 6, K 7 og K 8 at blive pletmalet en del steder, men det er tanken, at det skal ske, så snart temperaturen i hangaren bliver lidt højere.

Også i år har det ofte knebet med arbejdsindsatsen i værkstedet på EK-VH, bl.a. på grund af de lave temperaturen i værkstedet, men også den til tider manglende styring af arbejdet har virket i negativ retning. Se iøvrigt Anders' brev desangående andetsteds i bladet. På billederne her ses nogle af de mere



energiske medlemmer igang med at pusle med K 7'eren. Den har fået ordnet en del småskrammer, og desuden er alle styreforbindelser, koblinger m.m. blevet adskilt og rensat.

Det samme gælder for K 8 og K 6. - (den ene K 8 blev eftersat i det opvarmede værksted i Ålborg. Her

var holdene allerede tidligt færdige med PIK 20, LS 1 og Astir. Specielt LS - 1'en har fået en grundig omgang med nedslibning af vingeforkanter m.m.

Som sædvanlig er der efter vinterarbejdet grund til at rose nogle og rise andre. Det er ikke noget nyt. For i år som i tidligere år er der medlemmer, der om vinteren pludselig "ikke har tid" til at komme på flyvepladsen eller på det andet værksted. Og som på mærkværdig vis pludselig atter får tid,

Forsidebilledet:

Forårstræt ?

Foto: E. Frikke.

når kammeraterne har klaret det sure vinterarbejde. Så snart materiellet er klart og de første cumulus'er begynder at blomstre dukker også disse medlemmer frem som vintergækker af den frosne jord. Om som vintergækkerne er de gode til at mase sig frem! Men den beskedne fremtoning kniber det med.

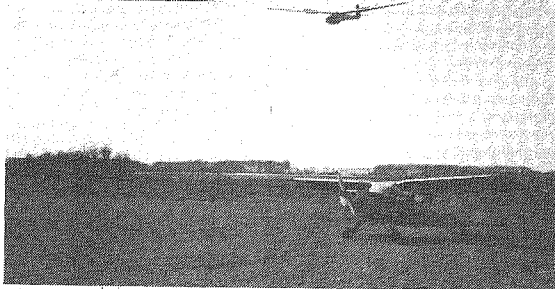
Men det er jo faktisk meget rarere at rose end det modsatte, og mon ikke alle vil kunne være enige om, at skal nogen nævnes frem for andre, så må det blive spilholdet. Ikke blot har Linnemann, Poul Richard og Brian installeret ny motor og gearkasse i spillet. De har også konstrueret et helt nyt system



til indbygningen af motoren, lavet forskellige andre ændringer og som en lille nebengeschäft kigget traktorerne efter. Og så var de færdige til tiden!

Lørdag den 22. oprandt med frisk vind fra øst og let diset vejr. Spilholdet manglede de sidste småjusteringer før spillet kunne tages i brug, så da Poul Erik ved middagstid ankom med KZ - 7'eren fra Ålborg, blev der straks råbt på flyslæb. I mellemtiden var K 7'eren blevet samlet og Sejstrup havde lavet eftersyn på den. Og kort efter kunne Sej og Havsager give hinanden forårscheck og endda flyve termik på den allerførste tur! I 2200 fod brød de af, afprøvede, om K 7'eren stadig kunne de forskellige krumspring og skyndte sig så ned, så næste ivrige pilot kunne komme til.

Og kort efter blev spillet stillet på plads, en K 8 blev samlet og efter-
set og derefter gik det slag i slag.



Om aftenen var der 20 mennesker til fællesspisningen og hyggeligt samvær
bagefter. Søndag formiddag blev værkstedet pillet ned, campingvognene blev
sat udenfor hangaren og der blev ryddet op. Om eftermiddagen også lidt flyv-
ning og "termik" over skovkanten fra 700 til 1000 fod!

Alt i alt en god start på firsernes flyvning.

FV.

*

Matik INDUSTRI

8280 TRIGE - AARHUS

DREJEARBEJDE
REVOLVERDREJNING
AUTOMATDREJNING
MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

*

FEST



Lørdag den 3. maj afholdes forårsfest i klubhuset på
EK-VH. Mødetid: Kl. 19 slet.

Menuen bliver noget så specielt som

Hors d'Oeuvre

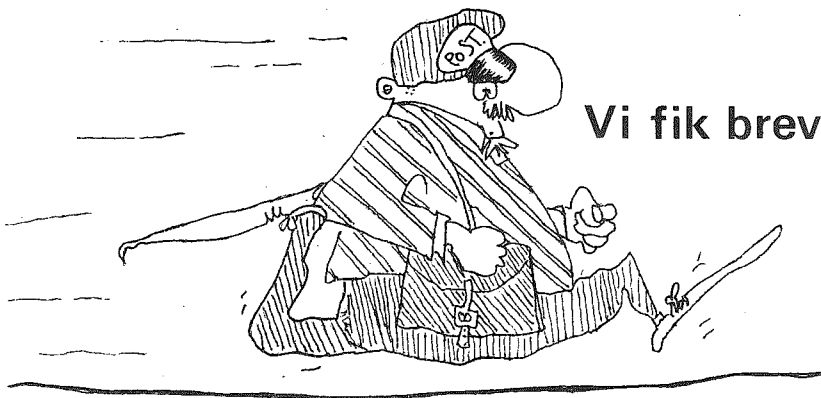
Boeuf Bourguignon á la Vodskov

Houblon danois

og prisen er ca. kroner 30,00 pr. kuvert. Tilmelding inden
(det var altså INDEN) 27/4 til Henrik, telefon 08 293432
eller på den ophængte liste i klubhuset.

©1985

Vi fik brev.



Fra Anders M. Andersen har vi modtaget følgende:

"Nu, da vinterarbejdet snart er overstået, ville det efter min mening være interessant at finde ud af, hvad vi har gjort godt, og hvad vi har gjort godt ikke. (Det bør bemærkes, at undertegnede kun har været på EK-VH i vinter, hvorfor kritikken selvfølgelig kun er rettet mod arbejdsforholdene dernede.)

Ved vinterarbejdets start blev flyene fordelt mellem nogle holdledere, der skulle lede og fordele arbejdet på hver deres fly. Tilsyneladende var dette en fornuftig disposition, der skulle sikre, at der i det mindste var een, der havde styr på det enkelte fly.



Imidlertid har ordningen ikke fungeret efter hensigten, - i hvert fald ikke efter min mening. Hvis ordningen virkelig skulle fungere, ville det kræve, at den enkelte holdleder skulle møde op hver lørdag for at lede arbejdet på "sit" fly, idet der ellers ville gå for megen tid med at flytte om på dem. Derfor burde man have en anden organisering af vinterarbejdet med forskellige arbejdsledere hver gang.

Ved sæsonens afslutning kunne alle dem, der har forstand på at reparere og efterse flyvemaskiner, samles og finde ud af een eller anden turnusordning på samme måde som instruktørordningen, således at der hver lørdag var mindst én til stede, der vidste en hel del om, hvad der skulle laves og hvordan. Samtidig skulle der udfærdiges en udførlig liste med alle de ting, der skal laves ved hvert fly. Vedkommende, der har "arbejdsledervagten" skal så kvittere for udført arbejde, når han (m/k) har godkendt det.

Den ovenfor skitserede organisering af vinterarbejdet har flere åbenlyse

fordele frem for den, der er anvendt i vinter. Det er ikke særlig spændende at møde op lørdag efter lørdag på pladsen blot for at konstatere, at det er de samme tre, der er mødt, som også var der sidste lørdag, og at man, da de heller ikke har det helt vildt store kendskab til at reparere fly, måske i lang tid vil lave unødvendigt eller måske direkte skadeligt arbejde, blot fordi der ikke er én til stede, der kan sige, hvordan det og det skal laves. Med den her foreslåede ordning vil der altid være én på pladsen, der ved, hvordan tingene skal laves. Derfor en den enkelte ikke bundet fast til et enkelt fly, hvorfor han (m/k) selv kan bestemme, hvornår han (stadig m/k) vil møde op. (For man møder jo selvfølgelig op lige så ofte som om sommeren, ikke også ?)

Altså får man en ordning, der både giver større frihed for den enkelte, og som samtidig garanterer for, at man ikke møder på pladsen og konstaterer, at der ikke er noget at lave, blot fordi der ikke en en til stede, der har lidt styr på sagerne.

Men lad os håbe, at det værksted, vi får i løbet af sommeren, vil betyde et større fremmøde til næste vinter, hvorved også nogle af de ovenfor nævnte problemer vil forsvinde.

Det var sæn' set bare det, jeg ville sige - hej."

Anders.

*

**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Røllikevej 13 · Vodskov
Telefon (08) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

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!

Bestyrelsesmøde den 8/3

Som sædvane er, blev der efter generalforsamlingen afholdt et bestyrelsesmøde med det primære formål at nedsætte diverse udvalg.

Endvidere skulle bestyrelsen konstituere sig, idet de eneste bestyrelsesmedlemmer, der vælges efter den nye lov er formand og kasserer.

Bestyrelsen konstituerede sig som følger:

| | |
|------------------------------------|------------------|
| Formand | Niels Sejstrup |
| Næstformand = 1. bestyrelsesmedlem | Per Madsen |
| Kasserer | Gitte Vasegaard |
| Sekretær = 2. bestyrelsesmedlem | Gert Frikke |
| 3. bestyrelsesmedlem | Bjarne Jakobsen |
| 4. bestyrelsesmedlem | P. R. Kristensen |
| 5. bestyrelsesmedlem | Børge Nielsen |
| 1. suppleant | Karsten Sjørslev |
| 2. suppleant | Tage Havsager |

Følgende udvalg bliver ned-/fortsat:

| | |
|------------------------|--|
| KLUBHUS OG FESTUDVALG: | Henrik L. Kristensen |
| JORDMATERIEL: | P. R. Kristensen |
| FLYMATERIEL: | Per Madsen, Niels Sejstrup |
| KZ-7: | Bjarne Jakobsen |
| FLYVECHEF: | Per Madsen med Tage Havsager som suppleant |
| KONKURRENCECHEF: | Bjarne Jakobsen |
| HANCAR: | Børge Nielsen |
| JORDELEKTRONIK: | Gert Frikke |
| FLYELEKTRONIK: | Karsten Sjørslev |
| FLYSIKKERHED: | Bjarne Jakobsen/Per Madsen |
| BYGGEUDVALG: | Gert Frikke, Børge Nielsen |

Derefter blev situationen omkring vinterarbejdets fremskriden diskuteret. Det ser ud til, at alt nogenlunde kan blive klart inden standerhejsningen den 22. marts.

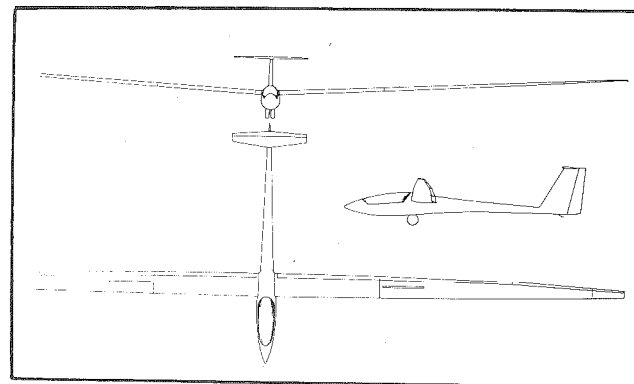
Det blev endvidere besluttet, at Niels skulle tale med faldskærmsspringernes formand vedrørende deres mange aktiviteter på flyvepladsen i år. Vi håber at kunne finde en fredelig løsning på de problemer, der måtte opstå i denne forbindelse.

Ref. Gitte

AS-W 22

Det nye åbenklassefly fra Schleicher, AS-W 22, vil kunne leveres med tre forskellige spændvidder - 21, 22 og 24 m. Den lille 21-meter udgave tænkes anvendt til hastighedsrekord-forsøg, mens 24 meteren skulle kunne drage fordel af et højere glidetal til lange distancer. Største vægt bliver i 21-meter udgaven, hvor max. vægten bliver på den anden side af 700 kg!

Basisudgaven af flyet er 22 meteren, og på den kan man hhv. fjerne en lille tip på $\frac{1}{2}$ meter til spændvidden 21 meter eller sætte en kun 4 kg tung ekstra-tip på for spændvidde 24 meter. Vingen er delt i fire stykker, så ingen af delene vejer mere end 60 kg.



Et fler-delt, integreret flap/krængeror-system er tilpasset fra AS-W 20. Ved alle rorudslag mellem $+10^\circ$ og -10° bevæger hele krængeror/flap-fladen sig ens, men ved indstilling af flaps til landing går inderste del ned til $+45^\circ$, midterste del til $+10^\circ$ og yderste del til -10° . Desuden er krængerorerne indrettet således, at den yderste del får dobbelt så stort udslag som delen midt på vingen. Dette skulle give næsten det ideelle krængerorsudslag på så lang en vinge.

Schleicher overvejede måske kort at give vingen Fowler-flaps eller evt. at lave den teleskopisk, som det også er set fra de tyske Aka-flieg grupper, men det ville blive alt for dyrt. Desuden er en sådan vinge mere sårbar end den traditionelle overfor luftgennemstrømning ved krængeror og flaps m.m.

Iøvrigt får flyet et utraditionelt, dobbelthjulet understel og indtrækkeligt bageste hjul. Der monteres store, hydrauliske skivebremsere på hovedhjulene, for der skal selvfølgelig en del til at standse så tungt et fly.

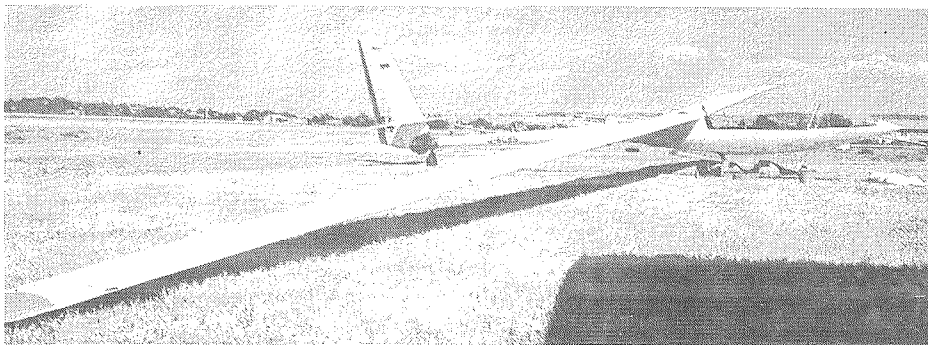
Nogen oplysninger om priser og levering foreligger indtil nu ikke.

Kom til Australien...

De, der den 8. marts var til stede i klubhuset og hørte Ib Braes' foredrag om sin flyveekspedition til Australien, kan næppe være i tvivl om, at dette store land ganske simpelt er sagen, hvis man er ude efter noget stort.

Og som bekendt er også den tyske super-pilot Hans Werner-Grosse villd med landet og dets svæveflyvemuligheder. Som kort nævnt i et tidligere nummer, benyttede Hans-Werner Grosse juledagene i 1979 til sammen med Hans-Heinrich Kohlmeier at sætte en række ny rekorder for to-sædet svævefly.

Med hjælp fra flere tyske og australske sponsorer var det lykkedes for Akaflieggruppe Braunschweig at skabe det økonomiske grundlag for at bringe "verdens bedste svævefly", prototypen SB 10 med til Alice Springs, midt inde i Australiens glohede ørken.



Men hvem er egentlig denne mand, der flyver længere end alle andre? I dag er han 57 år, tekstilgrossist i Lübeck og har via flere store forretninger det økonomiske grundlag for sine rejser i orden.

Hans flyver-karriere startede som for så mange andre midaldrende tyske piloter på en langt mindre stilfærdig måde end ved svæveflyvningen. Knap nok fyldt 18 år startede han i 2. verdenskrig som jagerpilot, blev senere torpedoflyver og endte med at blive skudt ned i sin Ju 88 over Middelhavet ud for Ioulon.

Efter krigen blev der ret hurtigt atter mulighed for at flyve, - denne gang i de fredelige svævefly. Og siden har Grosse fløjet mere end 260.000 kilometer i svævefly! Han har fløjet 21 ture på mere end 1.000 kilometer, - det er mere end alle de øvrige piloter i verden tilsammen har gjort. Hertil kommer et utal af verdensrekorder - f.eks. blev det i 1978 og 1979 til hhv. 4 og 3 ny rekorder i Australien.

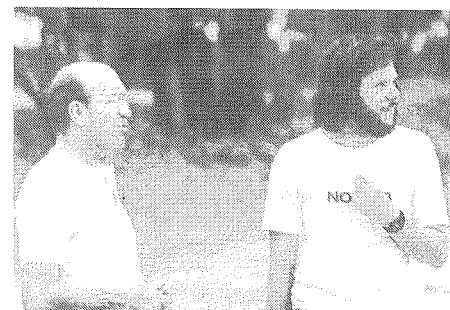
Grosses første +1000 km flyvning var en målflyvning på 1032 kilometer fra Lübeck til Angers i Frankrig - en strækning man indtil da havde anset for nær-

mest uopnåelig. Men fløjet blev den altså, - med en specialbygget AS-W 12 fra Schleicher. Og Hans Werner Grosse var ikke bange for at forudsige, at det også ville være muligt at flyve 1000 km trekant i Europa. Mange forsøgte, men Grosse var alligevel den første, der overskred denne drømmegrænse for trekantflyvninger: I Finland fløj han i sommeren 1975 den første 1000 kilometers, mere nøjagtigt 1012,3 km. De lange dage og de korte nætter så langt mod nord tillod mange timers flyvning, og efter 11:28 timers flyvning var hastighedsrekorden på 1000 km 88,16 km/t.

Men allerede tidligere, i -72, havde han sat en anden rekord: 1460 kilometers fri distance fra Lübeck til Biarritz ved den fransk/spanske grænse.

Siden fulgte ekspeditionerne til Australien og med den slag i slag nye rekorder. Sidst en hastighedsrekord med AS-W 17 over 1161 km med en gennemsnitshastighed på 145,3 km/t (omtrent samme hastighed som den bestående hastighed på 300 km trekant!!) og verdens absolut største trekant på 1229 km.

Men Grosse må nu have følt, at en pause fra den een-sædede flyvning ville gøre godt, og flyvningerne i december 1979 med SB 10 blev altså svaret herpå.



Hans-Werner Grosse tv. og Hans-Heinrich Kohlmeier.

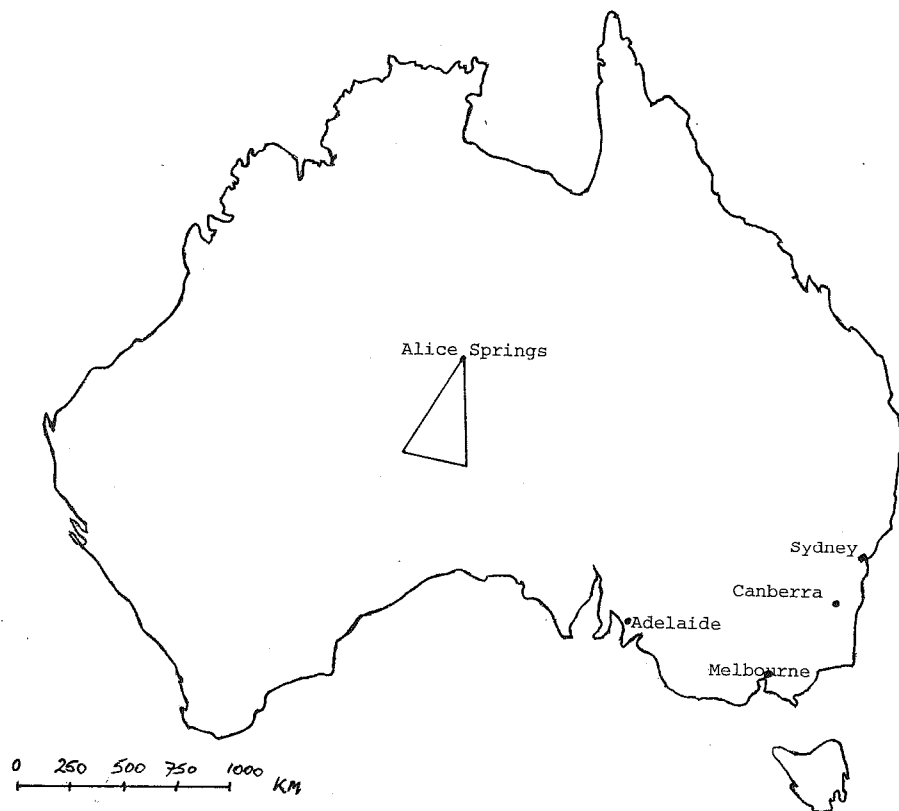
Første punkt på programmet var at flyve verdens første +1000 km trekant med to-sædet fly. Det blev til en 1002 km flyvning, der trods kun "halvgodt" vejr blev fløjet med 129,29 km/t. Dernæst gjaldt det ikke hastighed, men distance. Denne flyvning, der jo også var en forbedring af distancen fra dagen før, blev til en 1112 km trekant, - strækrekord for to-sædede fly. Hastigheden denne dag var "kun" 124,47 km/t, og det var ikke nok til også at forbedre hastighedsrekorden.

For endelig til slut at sætte tingene helt på plads, besluttede Grosse/Kohlmeier sig til at snuppe også rekorden for to-sædet ud/hjem-flyvning. Den bestående rekord var på 890 kilometer, sat med en Janus i Sydafrika. Nu lyder den på 970 kilometer, sat med en SB 10 i Australien!

Det kan måske undre, - men Hans Werner Grosse er faktisk ikke den pilot, der har fløjet verdens længste distance i svævefly. Og det piner ham måske lidt. Men den bedste distance er stadig Karl Striedecks mere end 1600 kilometer lan-

ge skræntflyvning på Appalacherne i USA. Men mon ikke det for de fleste står som en større præstation at flyve de store distancer ved termikkens hjælp ?

(Fra: Flug Revue)



Australien er et stort land. Så meget fylder en 1229 km trekant!

VILSLUTTET

TYRRESTRUP

RADIO & TV



Antennemester
RADIO & TV
APPARATER

salg service rep.

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

- konkurrencer

Lørdag den 8. marts holdtes på Borup møde om den kommende sæsons distriktskonkurrencer samt Nordjyske Mesterskaber. Vi har fra Claus Buhrmann fået følgende referat:

Lørdag den 8. marts afholdtes møde i Aviators klubhus i Borup. Alle nordjyske klubber var indbudt, men Svævethy samt Nordjysk var ikke mødt op.

1). Distriktskonkurrence kontra NOM blev endnu en gang diskuteret, men resultatet blev som sidste år, der afholdes begge konkurrencer. Medens der var flertal for afholdelse af ihvertfald DIKO-mesterskaber, påpegede enkelte klubber dog det store energiforbrug herved samt at man ikke vil undvære fly i de afsatte konkurrenceweekender. Aalborg Svæveflyveklub vil afholde DIKO men vil ikke stille fly til de andre DIKO-flyvninger.

2). Der flyves i Standard- og 15-m som handicappes sammen, resten flyves i Clubklassen. Er der mindre end 3 træfly, handicappes disse også sammen med Standardklassen. Handicaplister er vedlagt dette referat.

3). Som tidligere kan flere piloter flyve samme fly, men det er pilotpoint der tæller i konkurrencen.

4). Radiotvang forligger ikke, men der henstilles dog, at de stillede fly har radio og piloterne tilladelse til at bruge den!

5). NOM : Denne afholdes i Skive fra mandag den 21/7 til og med søndag den 27/7. NOM er altså udvidet med 2 flyvedage. Den 26. og 27. gælder flyvningerne både NOM og DIKO. Indbydelse med tilmeldelsesfrist, gebyr mm. sendes af Skiveklubben.

| | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 6). DIKO :1. Svævethy (Fødsø) | 2. - 3. - 4. maj (Bødedagene) |
| 2. Aviator | 14. - 15. juni |
| 3. Skive | 26. - 27. juli |
| 4. Hjørring (Bøgsted) | 16. - 17. august |
| 5. Aalborg (Søttrup) | 30. - 31. august |

Det giver 11 flyvedage. Evt. alternative flyvedage tages der stilling til undervejs.

7). Pointsberegning

Point beregnes efter en modificeret DM formel fra 1976. En konkurrencedag er gyldig når mindst 20% af de tilmeldte piloter har fået tilbudt og haft mulighed for en start. Ved udskrevet trekant- eller returflyvning anvendes følgende formel:

$$P_V = f \times \left(\frac{d-10}{D-10} \right) \times 1000 - 750 \times \frac{n}{N} + 1500 \times \frac{n}{N} \times \left(\frac{V}{V} - 0,5 \right)$$

hvor $f = \frac{2 \times n'}{N} - 0,4$ er dagsfaktor, og

N = antal startende fly

n' = antal deltagere der flyver over 50% af opgaven

n = "-" "-" med mindst 0,5x vinderhastighed

v = deltagers hastighed, reduceret

V = dagens bedste hastighed

D = "-" "-" reducerede distance (som regel opgavens længde)

d = deltagers reducerede distance

Ved udlandning sættes det sidste led (efter +) lig med 0, dvs. at udlandingspiloter får ingen "hastighedstillæg".

=====H A N D I C A P S=====

| | | | |
|---------------------|-----|--------------|----|
| K 8 | 108 | Club Libelle | 92 |
| L-Spatz | 108 | Zugvogel | 92 |
| K 7 | 106 | SH 1 | 90 |
| Blanik | 106 | Std. Libelle | 88 |
| Föhn | 106 | Std. Cirrus | 88 |
| Bergfalke II og III | 106 | LS 1 | 88 |
| Mucha std. | 104 | Astir | 88 |
| K 6 CR | 100 | Phoebus | 88 |
| K 6 E | 96 | Twin Astir | 88 |
| Sie 3 | 96 | Mini Nimbus | 82 |
| Vasama | 96 | PIK 20 | 82 |
| | | Nimbus II | 70 |
| | | Cirrus 18 m | 84 |

*



**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

Ansøgningsfrister for fly

Bestyrelsen har fastsat fristerne for ansøgning om klubbens fly til de forskellige konkurrencer. Danmarksmesterskaberne for standard- + åbenklasse flyene ligger i perioden 15 - 25 maj. Fristen for ansøgning om fly er den 10. april. Her gælder det altså om at skynde sig!

Øvrigt holdes følgende konkurrencer:

| | |
|-------------|--|
| 24/6 - 4/7 | : Ungdomsmesterskaber for klub- og standardfly. Arnborg. |
| 21/7 - 27/7 | : Nordjyske Mesterskaber. Skive. |
| 28/7 - 9/8 | : Danmarksmesterskaber klubklasse. Arnborg. |
| 3/8 - 9/8 | : Old Boys. Arnborg. |

FOR ALLE SIDSTNÆVNTE KONKURRENCER GÆLDER: ANSØGNING OM FLY SKAL SKE INDEN 20/4 !

Ansøgning med oplysninger om aktuel flyvestatus sendes til

Niels Sejstrup

Godske Lindenøvsvej 141

9210 Ålborg SØ.

A propos ovenstående: Sejstrup søger 1 eller 2 hjælpere til DM i perioden 15. - 25. maj. Er du interesseret, så ring til ham hurtigst muligt, - hans telefonnummer er: 08 143240.

Vi har pr. 1/4 fået 4 - 5 ny medlemmer. Desværre har vi ikke endnu fået alle adresser etc. men de skal nok komme med i næste nummer.

Peter Bager Christensen har fået nyadresse:

Elmevej 14

8550 Ryomgård.

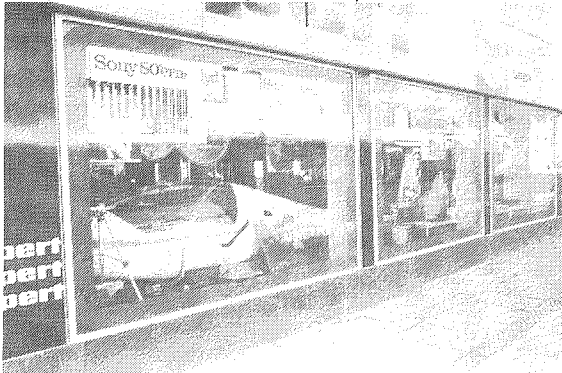
Tlf. 06 394970.

Og Tommy Hjeds har fået telefon:

Tlf. 08 135675.



Som tidligere omtalt har vi haft klubbens Astir (dvs. krop + haleplan) udstillet i forretningen hos Expert Radio i Ars. Egentlig skulle efter af-



talen Astiren have været afhentet igen allerede lørdag den 15. marts, men Per Eriksen, der skulle lægge bil til, måtte på grund af snestorm vende om i Vodskov. Men heldigvis viste det sig, at Arne Nielsen meget gerne ville have flyet stående en uge mere. Han har været

endda meget godt tilfreds med at have Astiren som blikfang i vinduet, og tilsvarende har vi fra vor side fået vist flaget i Ars. Det har bl.a. udmøntet sig i en udmærket lille artikel med billede i Ars avis.

Vi takker for samarbejdet.

Bennys VHF-kursus er nu kommet godt igang. Desværre resulterede de mange opfordringer, både på generalforsamlingen og her i bladet, om at tilmelde sig snarest ikke i flere tilmeldinger fra vor klub. Kun Jens Ole Sørensen, Bent Christensen og Kenneth Nytofte fik taget sig sammen. De øvrige 10 på holdet kommer fra Aviator. Eksamen bliver afholdt ultimo juni.

Film- og foredragsaftenen d. 8. marts blev en udmærket succes. Eftermiddagen bød på film fra VM i Texas samt diverse lysbilleder. Og efter en god gang aftensmad kom Ib Braes' foredrag om turen til Australien. Ib anbefalede varmt enhver, der har lyst og mulighed, til at prøve en tur til det store land, - ja måske endda at emigrere dertil. Men vi fik også et klart indtryk af, at der er langt, langt til Australien!

Aftenen sluttede med film fra VM i Waikieirie i Australien.

Energipriserne stiger stadig på en måde, som selv den bedste termikboble ikke kan hamle op med. De første 1000 liter, vi har købt i år kostede hele 2240 kroner. Og 2 øre! Den samme mængde kunne i 1978 fås for 1150 kroner. Og 5 øre. Derfor: Spar på de dyre dråber. Lad ikke traktorerne brænde mere af end højst nødvendigt. Det er også meget sundere at hente fly tilbage med håndkraft!

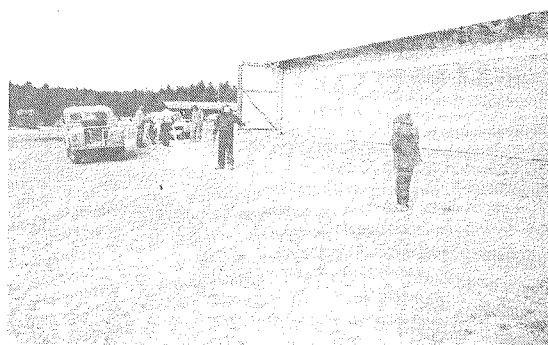
I sidste nummer af Svævenyt indkaldte vi forslag til et nyt klub-bomærke. Indtil nu er der ikke kommet forslag, men vi ved, at der er et på vej, - vi kan blot ikke nå at få det med i dette nummer. Men der må da være flere, der besidder tilstrækkelig kreativ sans til at deltage i opgaven.

Får vi et tilstrækkeligt antal forslag vil det blive overladt til læserne at stemme om det bedste. Vinderen vil derefter modtage en rar præmie.

Af praktiske årsager vil vi gerne have forslagene tegnet med sort tusch - uden andre farver. Eventuelle farver kan angives i marginen. Iøvrigt bør man huske, at skal der f.eks. fremstilles trøjer med det ny klubmærke, så bliver det dyrere for hver farve, der anvendes.

Sidste frist for indsendelse er 1. juni.

Søndag den 23. marts troppede Gert og Børge op på pladsen for at afstikke grunden til vores ny værksted. Ved hjælp af økser, mukkert og indædte eder



Lykkedes det dem at få slået mærkepindene i jorden, og da redaktøren forlod pladsen arbejdede man ved hjælp af sidste ny udgave af kunstige horisonter på at få nivelleret sig frem tilensartede højder i hjørnerne. For uindviede så det ganske vist ud som om, de to voksne mandfolk var gået

i barndom med vandslange, skovle og blidder-bladder! Senere er det meningen (så snart frosten er af jorden) at arbejdet med udgravning til sokkel skal ske hurtigst muligt. Det vil sige, at håndkraft, skovle og knofedt efterlyses.

Desuden efterlyses allerede nu et svejseværk, der kan klare det kraftige jern til tagkonstruktionen, trillebører og senere murerværktøj. Og skulle nogen have mulighed for at skaffe materialer billigt, så kontakt omgående Gert eller Børge.

Tommy Hjeds har kalibreret vore barografer på flyvestationen. De er således nu klar til de forhåbentlig rigtig mange strækflyvninger i den kommende sæson.



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

• så vi siger velkommen!

Brugsen Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Delikatesseafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

Annonce

Stort, velholdt villatelt sælges. Ca. 12 m² med 4 sovepladser i 2 sovekabiner. En del udstyr medfølger, bl.a. gasbord (uden blus), lamper, knagerække, gardiner etc.

Prisidê kr. 2200,00.

Henvendelse: Peter Bager Christensen
Elmevej 14
8550 Ryomgård
Tlf. 06 394970.

Redaktionen er blevet bedt om at gøre opmærksom på et problem, der garanteret kun bliver større med tiden: Hvem skal egentlig betale for kørsel, når medlemmer kører f.eks. fra Alborg til EK-VH for at lave vinterarbejde?

Med de gældende benzinpriser er der ikke noget at sige til, at de medlemmer, der gør en stor indsats om vinteren er lidt trætte af, hvis belønningen er den fri ret til også at betale i dyre domme for det via kørselsudgifterne.

Vi ønsker hermed at lægge dette problem frem til debat. Du bedes altså give din mening til kende her i bladet. Forhåbentlig kan vi på denne måde finde frem til en klub-politik på området inden næste vinter, hvor det jo er meningen, at alt arbejde skal foregå på flyvepladsen.

**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

Tlf. 08-66 10 01

DEADLINE for næste nummer: Søndag d. 27/4.

Oh Lunderskov!

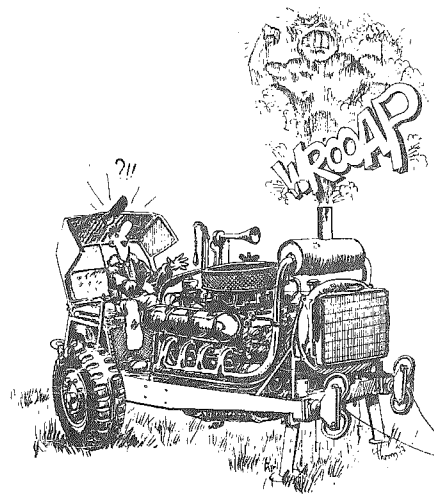
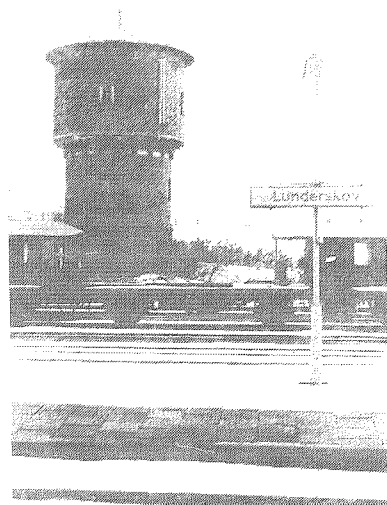
Ved starten på en ny sæson går vi alle og håber på masser af gode flyvninger i de kommende måneder. Et populært mål for flyvninger, der udgår fra

Vesthimmerlands Flyveplads er jernbanestationen i Lunderskov. Det giver nemlig ved ud/hjemflyvning her til 306 kilometer. Og det rækker som bekendt til een af de eftertragtede diamanter.

I vor klub har blandt andre Frank, Sejstrup og Poul Richard fløjet turen, og også redaktøren har forsøgt et par gange. Endnu er det ikke lykkedes at fuldføre opgaven, men jeg vil i hvert fald gøre krav på at have snuppet det bedste vendepunktsfoto til dato! Det ses ved siden af.

Her må da alle KDAs krav om tydelig identifikation kunne tilfredsstilles, idet billedet er taget i en

højde, der muliggjorde en absolut sikker verifikation. Hvis nogen vil forsøge at gøre kunsten efter, er der en udmærket afgang fra Fredericia kl. 13.04!



Har du hørt den nye spilmotor og nydt dens magtfulde lyd ?

Et hjertesuk.....

Ja, - altså, ser I: Vi i redaktionen er for gode af os. Så gode, at nogen garanteret kalder os godt dumme. Og det må selvfølgelig have en ende! Det betyder, at vi for eftertiden vil forsøge at gøre os hårde, når de forskellige mennesker (formænd, flyvechefer, instruktører, kassører, tuttechefer etc.) der ofte skal have ting med i Svævenyt, kommer 2 - 3 dage efter deadline og spørger, om vi ikke lige kan nå at få dette eller hint med i næste nummer af bladet. DEN GAR IKKE MERE!

Når I nu, kære læsere, ved det allerede flere uger før, hvornår deadline for næste nummer, vil I så ikke godt prøve at få meddelt redaktøren, hvad I gerne vil have med, i god tid? Det gør det hele lidt nemmere.

For det har jo aldrig været redaktørens stærke side at være i god tid. Og når der så, til alt det, han selv skal have klaret i sidste øjeblik, skal lægges det, der kommer telefonisk aftenen før, bladet går i trykken, - så kan det blive lidt stresset.

Men selvfølgelig: Kommer der i sidste øjeblik noget vigtigt, så skal vi nok prøve at få det med.

Og nu må I have mig undskyldt. Klokken er 02.30 og jeg vil i seng.

FV.



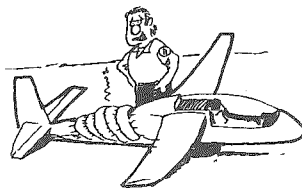
Forresten: GOD PASKE !



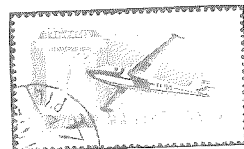
KUN FOR SPØG...



Den værste slags idiot
jeg har kendt,
er den, der tillige
er intelligent!



TIGHT SPIN...



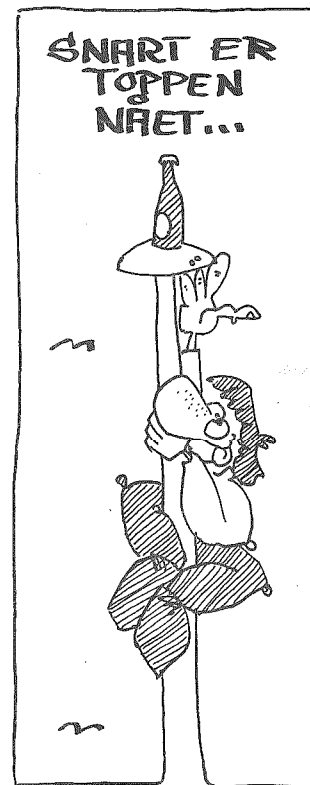
Vil du tænke dig, - igår sagde hun,
at jeg var lige til at spise.

Tja, Karsten, - nogen foretrækker jo
jævn kost!



svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!



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

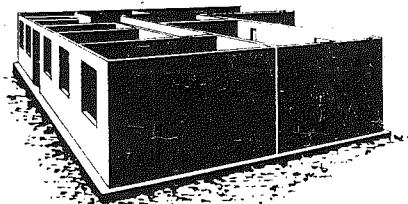
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Aars Hotel 08 621600

P. V. Fränzen^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: Niels Sejstrup, Godske Lindenows Vej 141,
9210 Ålborg SØ. Telf: 08 143240.

Næstformand: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Ålborg.

Kasserer: Gitte Vasegård, J. Baggesensvej 98, 8200 Århus.

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, Nibe.

Klubbens girokonto: 75 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

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

Poul R. Kristensen, Orionsvej 4, Søften, 8382 Hinnerup.

Svævenyts girokonto: 5 60 20 55.

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9000 Års. Telf: 09 661472.