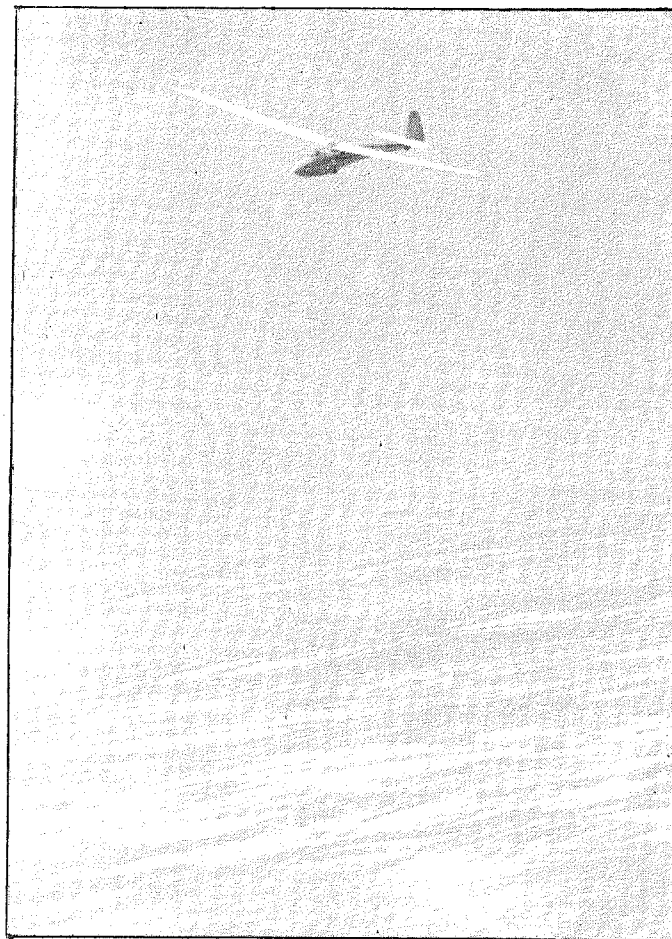


# SVÆVENYT



**Nr. 7**  
**Juli 1980**  
**19. årgang**

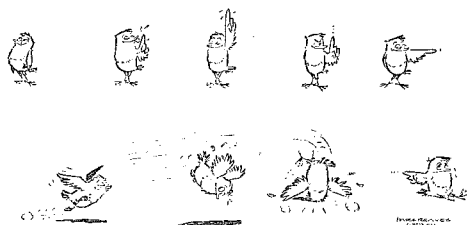
## Fra kassereren.

Gitte beder os endnu en gang opfordre alle til at betale kontingent og hvad, de ellers måtte skyldes snarest. Værkstedsbyggeriet har stukket et tykt sugerør ned i klubbkassen, så det er i høj grad vigtigt, at der tilflyder kassøsen så mange likvide midler som muligt. For hver gang hun må hæve penge på vor kassekredit koster det renter - 21%!

Vi har på nuværende tidspunkt betalt regninger på over 20.000 kroner, og der kommer stadig ny. Men det ser alligevel ud til, at budgettet for byggeriet holder.

Forresten, siger Gitte, er det ikke nogen undskyldning for ikke at betale, at hun ikke har været meget på pladsen den sidste måneds tid. Der er ingen, der har lovet, at indbetalinger altid kan foretages kontant direkte til kassøsen, så har du ikke få betalt direkte, må du sende pengene pr. check eller giro. Disse problemer ville du og ikke mindst kassøsen undgå, hvis alle fik en betalingsordning med bank eller sparekasse. Gør det nu!

Iøvrigt har Gitte lige lidt den tort at få nogle giro-betalinger tilbage fra girokontoret med påskriften: Ikke dækning på kontoen! Det viste sig, at synderen var vor bankforbindelse, der havde glemt at overføre penge til klubbens konto.



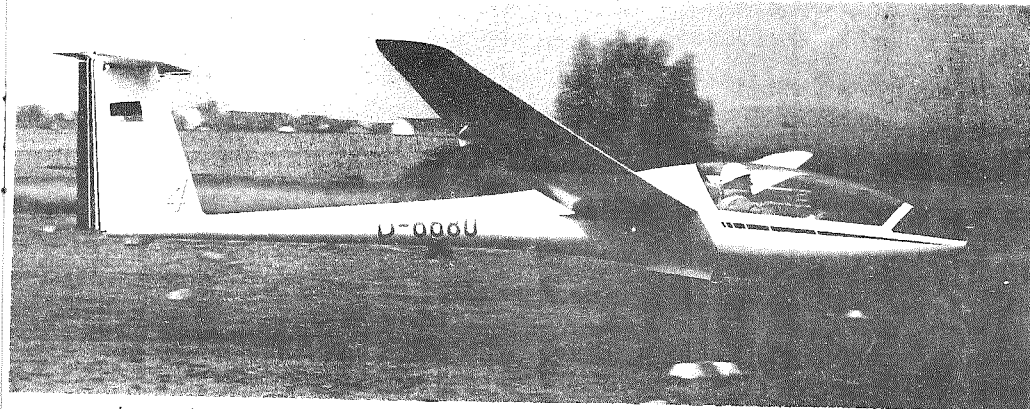
Forsidebilledet:

Lydløs flugt 1500 meter over  
landskabet.

Foto: E. Frikke.

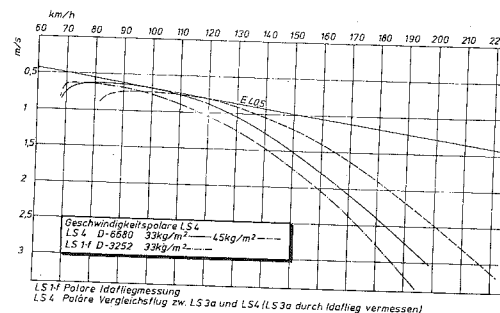
## LS-4

Som vi tidligere har omtalt, så er der i dette forår sket spændende ting hos Rolladen-Schneider i Egelsbach. Det ny standard-klasse fly, LS 4, der skal afløse den højt værdsatte LS 1-serie, flyver nu på 3. måned med udmærkede resultater. Prototypen, der ses på nedenstående billede, skal i den



kommende måned deltage i de tyske mesterskaber, og det bliver sikkert spændende at se, hvordan den klarer sig mellem de andre standardklasse-fly. På nuværende tidspunkt ser det allerede ud til, at 4'eren kan hamle op med flaps-flyet LS 3 a. Ved sammenligningsflyvninger mellem de to fly viser LS 4 sig jævnbyrdig med 3'eren i stigeegenskaberne, og indtil ca. 145 km/t kan flaps-organet heller ikke rende fra den. Hvad der for blot få år siden blev anset for nærmest umuligt, har konstruktøren Wolf Lemke nu nået: Et standard-fly med et glidetal på over 40! Ja, - det ligger endda snarere lige omkring de 41. Når der til efteråret udføres de anerkendte IDA-flieg sammenligningsflyvninger, vil man få at se, om de store forventninger holder stik.

Herunder ses 2 polarer for LS 4 med en fladebelastning på hhv. 33 og 45 kg/m<sup>2</sup> sammenlignet med en LS 1 polar med 33 kg/m<sup>2</sup>.

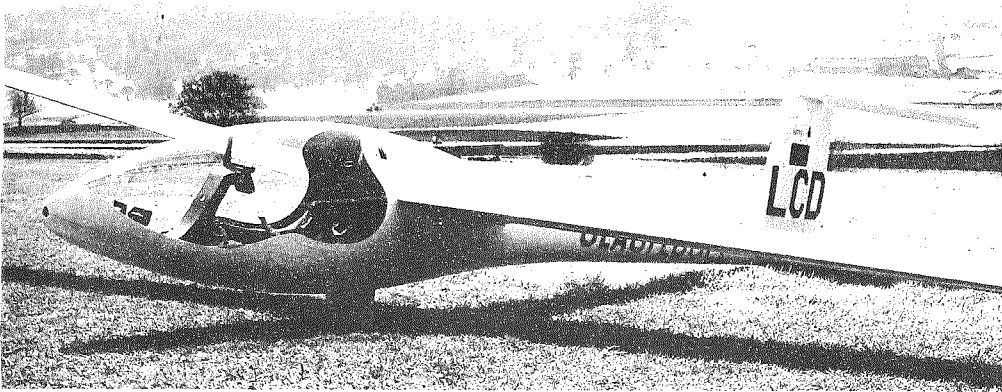


De første seriebyggede fly skal efter planen leveres i september 80. Knud Høst, Herning oplyser prisen ved bestilling nu til DM 35.800, d.v.s. ca. 110.000 kroner. Denne pris omfatter ikke instrumenter, trailer, faldskærm etc.

# Snart 1984!

På hosstående billeder ses det nyeste nye indenfor moderne svævefly-design, - specielt hvad angår cockpittet. Selve flyet er en Mosquito B, der af Glasflügel blev stillet til rådighed for designeren Detlef Kirchner.

Cockpit-designet er unægtelig en del anderledes, end vi er vant til, men tænker man på den udvikling, der fra slutningen af tresserne og indtil nu er sket på næsten alle områder vedrørende vor sport, så er det måske slet ikke umuligt at tænke sig, at Storebror virkelig i 1984 vil flyve et fly, som det viste.



Ud fra tanken om, at svæveflyvning skal give piloten så megen glæde som muligt, med den mindst mulige anstrengelse og med den største sikkerhed, stillede designeren sig selv følgende opgaver: Cockpittet skal tilbyde

En siddestilling, der også er behagelig efter mange timer.

Optimal placering af pind og håndgreb, så betjeningen er lettest mulig. Samtidig skal fejlbetjening umuliggøres.

Bedst muligt udsyn.

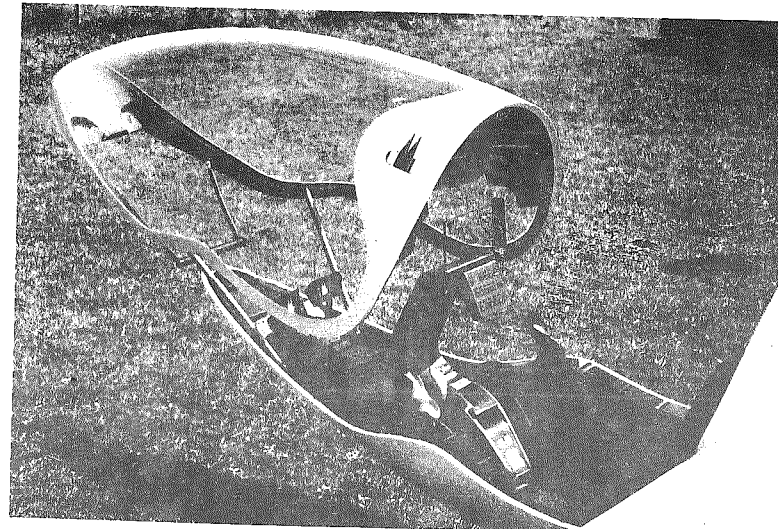
Al flyveinformation skal kunne fåes, uden piloten behøver at flytte øjnene fra omgivelserne.

Disse krav lyder jo selvindlysende, men det er alligevel en kendsgerning, at ingen fly hidtil har kunnet opfylde alle kravene på een gang.

Hvad angår den ergonomisk bedste placering af håndgreb, udformning af sædet, armlæn etc., så vil det altid være svært at give disse ting en udform-

ning, der tilgodeser alle piloter (forskellig højde, drøjde osv.). Det må nødvendigvis på visse punkter blive et kompromis.

På billedet herunder ses en del af de ting, der er gjort for at behageliggøre pilotens arbejde i cockpittet. Allerede ved indstigningen ses en lettelse: Hele den store hood føres næsten 70 cm. fremad og efterlader et hul, stort nok til, at alle kan komme bekvemt på plads. Indendøre er pinden flyttet ud i højre side af cockpittet. Man kan således uden at løfte armen med ganske små pind-udslag klare også fuldt udslag på begge ror. Siderorspedalerne er konventionelle. Også flaps-håndtag, hjul- ditto og luftbremserne sidder nogenlunde normalt. Mellem pilotens ben sidder koblingshåndtag og hood-låsen.



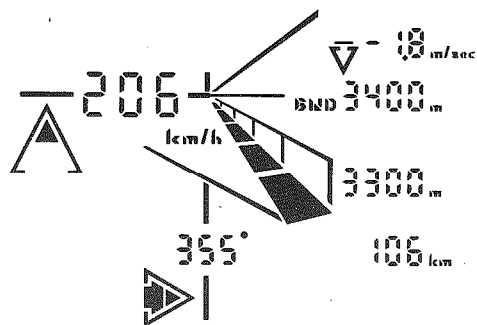
Det mest interessante er imidlertid instrumenteringen. Her har man taget hul på næste generation, d.v.s. nogle helt anderledes udseende instrumenter, end vi er vant til. Man skal faktisk over i de allermest avancerede militære fly for at finde noget ligende. Der er tale om en helt ny idé, - "head-up display".

Som navnet siger, har man her flyttet instrumenterne op, så de sidder lige foran pilotens øjne. Dette ville unægtelig være upraktisk, hvis der var tale om konventionelle instrumenter, - men det er der jo heller ikke.

Al betjening af f.eks. søl-fahrtgeber/regneenhed, el-vario, radio etc. er elektronisk styret og samlet i den lille flade kasse midt i cockpittet. Og samtlige visninger er samlet på et display, der som en gennemsigtig glasplade sidder midt i synsfeltet. På display'et vises ved hjælp af flydende krystaller (LCD) alle de informationer, piloten har brug for. Den dybere mening med dette er selvfølgelig den samme som med det almindelige el-vario-

meter, - nemlig at man skal kunne få sine informationer, mens man stadig holder udkig efter andre fly. - Noget der ikke mindst er vigtigt under konkurrence-forhold.

Udover de almindelige flyveinformationer (fart, stig, højde) kan den lille computer også give sollfahrt-instruktioner (dvs. hhv. "Tryk" eller "Træk" i pinden.) Men som ekstra finesser giver den også oplysninger om den optimale hastighed ved slutanflyingninger over en given distance og en fra en given højde. Her skal piloten blot taste de nødvendige informationer ind på instrumentkonsollen, - altså ikke noget med at sidde og fumle med regneskiver og deslige. Endelig får piloten også at vide, om han styrer den rigtige kurs, eller om han skal korrigere til højre eller venstre. Herunder ses øverst et tænkt eksempel, - dernæst display'et, som piloten ser det.



Piloten flyver her med en hastighed på 206 km/t i 3400 meters højde GND. Kursen er 355°. For at fuldføre et slutglid på 106 km med en højde-reserve på 100 meter, skal han flyve lidt langsommere (trække i pinden) og styre en smule mod højre for at komme på den rigtige kurs. Han synker i øjeblikket 1,8 m/s.

På display'et se fra øverste venstre hjørne mod højre: Sollfahrt (to pile for hhv. "træk" og "tryk"), flyvehastigheden, variometervisning og højde (MSL eller GND). Herunder er der plads til oplysninger om højde og afstand ved slutglid, og i midten nederst gives kurskorrektioner. (Pile til højre eller venstre). En helt udfyldt pil betyder, at der skal korrigeres kraftigt, en halvt eller slet ikke fyldt pil tilsvarende mindre.

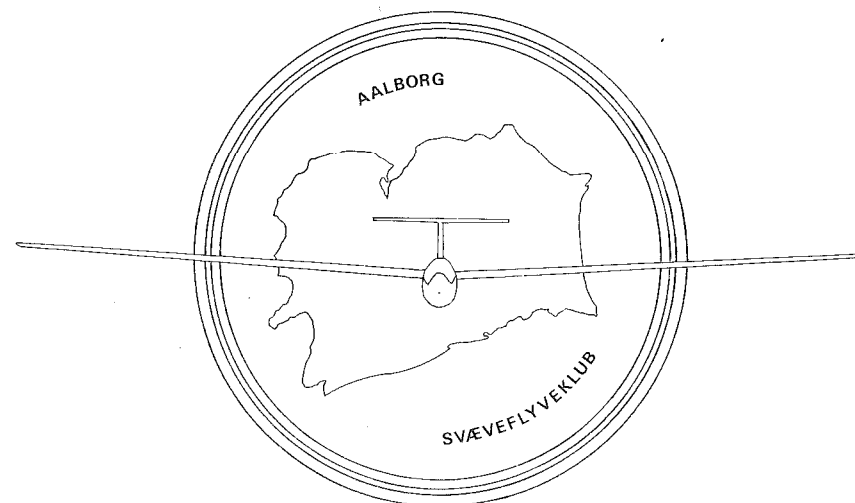
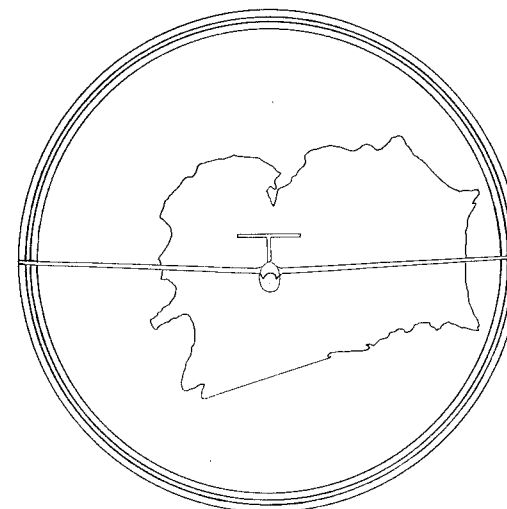
Flug Revue.

## Nyt bomærke.

Vi har i sidste øjeblik modtaget endnu et par forslag til et nyt bomærke. Per Eriksen har sendt os de to nedenstående tegninger. I begge tilfælde er ringenes farve rød/hvis/råd, cirklens baggrund er blå og fly og "sky" er hvide.

Per skriver om sine forslag:

1. Svæveflyet viser, at man står overfor en svæveflyver og ikke en ornitolog (eller en rummand). Den rød-hvide ring viser, at det er en dansker (og ikke en japaner).



Den hvide "sky" viser sig at være omridset af Himmerland, og så er der kun to muligheder: Borup eller Sõttrup. Flyets placering viser det sidste. Tekst er altså overflødig, men ønskes det, er der plads til at skrive navnet.

2. Som 1.) - men her er det nødvendigt at skrive navnet. Ellers kunne det ligeså godt gælde for Aviator.

Per Eriksen.

Endelig har Bossman, der som bekendt altid ligger på den ladte side (spørg bare Else), kreeret endnu et mageløst forslag:



(Tegningen er gengivet efter en farvelagt original, så det står måske lidt utydeligt i trykket. Red.)

Bossman skriver:

Om kunstige horisonter, storke og en hvid and:

Jeg erkender blankt, at hvis man har fået en del øl, Anders - så kan man måske nok forveksle Scandinavian Holiday Centers mærke med mit forslag. Men din/jeres stork kan i høj grad forveksles med det amerikanske verdensfirma "Baby-lift"s mærke. Det har bla. vor kære flyvechef skuet på reklamer for i alle de forretninger, som forhandler equipment for den slags små nus i West Africa. Ydermere kan jeg være enig med Anders/Solveig om, at det ville være idéelt bomærke for vuggestue- & børnehavepædagogernes svæveflyveklub, - hvis en sådan skulle blive oprettet.

Men, kære venner:

ANDEN, - anden er en smuk og menneskelignende fugl, - gumpetung men fremadstræbende, - og så kan den gå, snadre, svømme, dykke og flyve. Og den smager ydermere ganske fortrinligt.

Så derfor skal en smuk hvid and's flugt over en blå himmel være vor lille, solide klubs mærke, - ikke Baby Lift's bomærke og heller ikke en reklame for en kunstig horisont (se f.eks. Aero Kurier) eller et andet flyveblad. Så synes jeg godt nok, SPØGELSEFUGLEN, som Gitte tegnede, er bedre. Jeg vil i hvert fald prøve at få tilladelse til at udskære den som mit personlige ExLibris i en plade linoleum.

Hilsen  
Bossman.

IØVRIGT

er der nu lukket for tilgangen af ny forslag. Der er alt ialt indkommet ikke mindre end 16 forslag, så vi har da fået noget at vælge mellem. Afstemning om det ny bomærke vil finde sted ved næste klubfest, der formentlig holdes i forbindelse med den kommende sommerlejr's afslutning. Reserver derfor nu

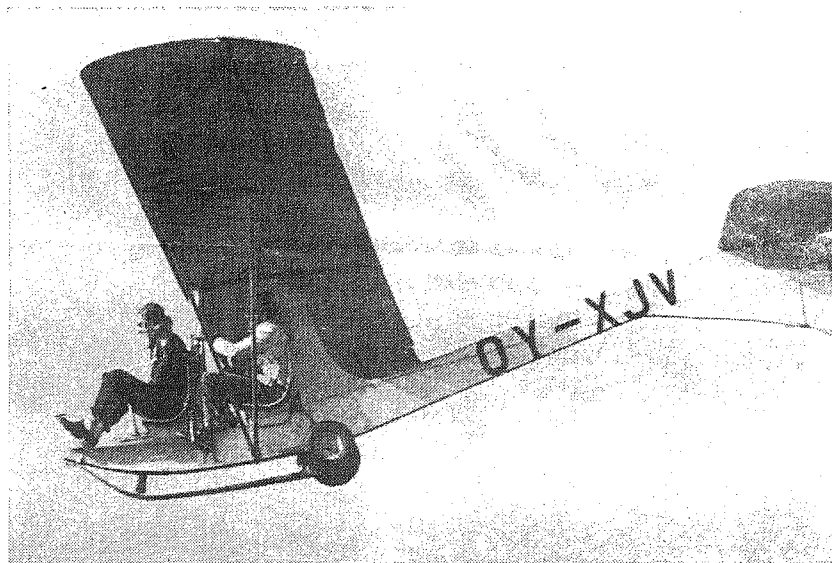
Lørdag den 19. juli

til vores store sommerfest. "Faderen" m/k til det valgte bomærke vil ved festen modtage en behagelig præmie.

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

# Zeitung für Gladbeck und Kirchhellen

Samstag, 7. Juni 1980



Mit einer Piper Challenger flog Pilot Werner Kohlwey vom Fliegerklub Gladbeck mit den Stadtplanern Jürgen Dressler, Gerd Schruff und einem befreundeten Segelflieger aus Gelsenkirchen nach Vestmmerland in Nordjütland/Dänemark. In einem ca. vier Stunden dauernden Flug erreichten sie via Ganderkesee/Bremen — Flensburg — Vamdrup/Dänemark ihr Ziel. Grund dieser privaten Reise war neben 5 Tagen Urlaub die Begegnung mit dänischen Segelfliegern. Dabei flogen alle vier mit einer ein zigartigen Flugmaschine, bei der man während des Fluges angeschnallt auf einer Art Holm unterhalb der Tragflächen offen sitzt.

I begyndelsen af juni havde vi på EK-VH besøg af fire tyskere. Det var Werner Kohlwey med vennerne Jürgen, Ulrich og Gerd. Werner lærte vi at kende i Brilon, hvor han var på sommerlejr med et skolehold fra sin hjemby Gladbeck. Sammen med sine tre arbejdskammerater fløj Werner i en Piper herop for at efterkomme vor stående invitation.

De fire ankom lørdag den 31. juni om eftermiddagen i et pragtfuldt flyvevej med en sigtbarhed, som de overhovedet ikke kender hjemmefra. Gladbeck ligger i den nordlige udkant af Ruhr-distriktet, - d.v.s. dér, hvor der er allermest snavset. Redaktøren har selv engang tilbragt en måneds tid midt i Ruhr, og i den tid så vi højst solen som en mat skive et sted oppe over forureningen. Der er ikke noget at sige til, at en af de bedste oplevelser for de fire var vore dejlige, kølige og klare sommernætter.

Jürgen, Uli og Gerd er ikke flyvere, så de ville gerne se lidt af omegnen. Da vi så viste dem Naunsø, var der idel glæde. At tænke sig, - en REN sø, - endda med rigtige, levende fisk, der også lod sig fange på snørerne. Det finder man ikke i Ruhr.

Den umiddelbare glæde ved vor (endnu) rene natur var næsten rørende, og det bør i hvert fald få os til at tænke lidt mere på, hvordan vi passer på den.

Alle vore gæster fik lejlighed til at flyve, - både K 7 og 2 G. Hvad angår K 7, er Werner ikke nem at imponere. Han har næsten 3000 starter på typen. Men 2 G var noget ganske andet. Dertil kunne han kun sige: So ein Ding haben wir nicht!

Her skulle der have været et billede af Werner og vennerne. Det er desværre blevet forsinket.

Om aftenen var der rig lejlighed til at fortælle historier, afprøve forskellige ølsorter og ofte ild på grillen. Altså hygge som vi plejer at have

Do.

det. Werner beder os i sit sidste brev om, endnu engang at hilse alle vennerne på EK-VH Også fra Jürgen, Uli og Gerd.

Iøvrigt var der med i hans brev 4 røde sprængstykker. For for en tysker med ordenssans kan det naturligvis ikke gå an, at vi kun havde grønne og blå!

# Instruktørmøde 29/5

Følgende instruktører var tilstede: TH, PRK, LK, FØ, PB, PM, NS, KO, KS.

Behandlede emner:

## Vagtplan/pasning af vagter:

At der er to instruktører på listen den samme dag, er ikke ensbetydende med, at man bare kan blive væk. Det er faktisk meningen, at der skal være to instruktører på hver dag. Dette var der blandt de fremmødte enighed om.

## Sænkning af flyvestatus:

Efter uheld og hændelser har det vist sig, at nogle af vore klubmedlemmer har en så lille flyvetræning, at det har været nødvendigt at sætte dem midlertidigt tilbage i status (f.eks. fra Astir til K - 6).

Instruktørudvalget har endvidere bestemt, at der skal foretages en statusrevision hvert år for ALLE. Flyvebøgerne vil inden sæsonstart 1981 blive indkaldt for kontrol af startantal, tid og antal udelandinger.

## Kunstflyvning:

Der må kun kunstflyves, hvis man har påtegning derom i flyvebogen. Ansøgning/tilladelse følger samme retningslinier som ved omskoling.

## Startstedets placering:

Placeres så langt fremme, at der er plads til landede fly bagved.

## Wirefaldskærme:

Sammenrulles og placeres i det dertil indrettede rum bagpå traktoren. De må altså ikke slæbe bagefter ved udkørsel af wiren.

## Skolingsnormer:

Hvis det er lang tid siden, du (instruktøren) har kigget på skolingsnormerne, så se af at få det gjort. Der er jo ganske bestemte ting, man skal kunne på de enkelte DKS-trin. Sæt ikke eleven et trin op, før han/hun kan det foregående.

## Indflyvning:

Vi er alle begyndt at stramme den lidt i indflyvningen (med at komme for lavt ind over brinken o.l.). Fra dags dato vil det ikke være velset at komme lavere end 2 meter over brink/dige eller lignende.

## Plådsangel:

Da der i år er 3 privatejede fly i hangaren, opfordres ejerne til at lave en aftale om, hvilket fly der skal være nedspændt og hvornår. Dagens instruktør er i sin gode ret til at forlange et fly nedspændt.

## Instrumenter:

Blandt alle instruktører undtagen een er der nu enighed om, at der bør være et el-vario samt en radio i K 7. Instruktørudvalget anmoder derfor bestyrel-

sen om at tage stilling til dette.

## Blindflyvningshætte:

Per Madsen efterlyser blindflyvningshætten til K 7.

## Wirebrud:

Anføres i flyvebogen med angivelse af vejr og højde, således at det er muligt at sikre, at alle elever får den fornødne rutine. Simuleret wirebrud udføres mest naturtro ved at lade spilføreren afbryde optrækket.

## Spil:

Det påhviler dagens instruktør at føre tilsyn med, at der bliver lavet dagligt eftersyn på spillet, samt at der bliver kvitteret derfor i spiljournalen. Kontrollér med mellemrum ringsæt og wirefaldskærme.

## Traktorkørsel:

Al unødvendig kørsel er også energikrævende og derfor ikke tilladt. Definition på unødvendig kørsel er: Afhentning af is, sodavand m.m.

## G-måler:

Inden længe vil der blive isat en G-måler i K 7. Bag på måleren er der en knap, hvormed man kan låse G-måleren. For at undgå, at instrumentet bliver beskadiget/går ud af justering, SKAL det være låst under landing og kørsel på jorden. G-måleren må altså kun sættes til under flyvning

Ref. Per Madsen.

N.B. På næste side ses instruktør-turnuslisten for juli.



**VODSKOV NY  
AUTOVERKSTED**  
Røllikvej 13 - Vodskov  
Telefon (09) 293567

**BRUGTE BILER**  
**3 mdr. fuld garanti**



**BP**

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!

# NOM 1980

JUNI - JULI 1980

Turnusliste for Instruktører

Flyvedag	Dato	Tage Havsager FI	Pinn W. Thomsen FI	Kaj Fogh FI	Gorm O. Johansen HI	Gert Frøkke HI	Poul R. Kristensen HI	Linneman Kristensen FI	Pinn Vestergaard FI	Peter H. Christensen HI	Preben Nyrialsen HI	Per Hansen FI	Niels S. Sejstrup FI	Anders Thorslev HI	Anders Thorslev HI
Lørdag	28/6						X	X							
Søndag	29/6	X							X						
Lørdag	5/7				X					X					
Lørdag	11/7		X											X	
Lørdag	17/7														
Lørdag	23/7														
Lørdag	29/7														
Lørdag	5/8														
Lørdag	11/8														
Lørdag	17/8														
Lørdag	23/8														
Lørdag	29/8														
Lørdag	4/9	X													X
Lørdag	10/9	X													X

S E N T R A L E R

Arets udgave af de Nordjyske Mesterskaber bliver i perioden mandag den 21. juli til søndag den 27. juli afholdt på Skive Flyveplads. Vor klub har hele tiden været en fortaler for, at de lokale mesterskaber skulle flyves som een samlet konkurrence, og det er da også glædeligt at se, at vi kan stille til NOM med hele klubbens een-sædede flåde af fly. Måske vil også K-7'eren deltage, men det er endnu ikke afgjort.

Bestyrelsen har efter ansøgningerne fordelt de deltagende fly således:

- K - 8 : Anders M. Andersen
- K - 8 : Bent Kirkegaard
- K - 6 : Henrik Kristensen
- Astir : Børge Nielsen
- LS 1 : Jens Ole Sørensen
- PIK 20 : Bent Erik Thomsen

Vi håber, disse piloter vil være i stand til at leve op til klubbens stolte traditioner i NOM. Sidste år vandt vi således suverænt klubklassen med både 1.-og 2.- pladsen, og i standardklassen blev det til pæne 4.- og 5.- pladser!


**Matik INDUSTRI**

**8280 TRIGE - AARHUS**

DREJARBEJDE  
REVOLVERDREJNING  
AUTOMATDREJNING  
MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

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  
Dedikationsafdeling  
Cafeteria »Spisekrogen«

## SMÅNYT.

Vi ville gerne have kunnet bringe nogle billeder fra rejsegildet på vores ny værksted, men desværre har Svævenyts fotoafdeling ikke haft mulighed for at komme på EK-VH den sidste måneds tid. Men vi kan da fortælle, at på nuværende tidspunkt er alle spær rejst, gavlene er muret op og fugearbejdet er godt igang. Indendøre er gulvene snart helt færdige, og lørdag den 28/7 er det Børges agt at stille med hele udstyret til tagdækning m.m., så vi er optimistiske og tror på, at hele værkstedet vil være under tag med denne week-ends udgang. Og så har vi vel lov til at sige til os selv, at det er meget pænt klaret på mindre end 3 måneder. Efter sigende er selv formanden tilfreds!

På selve byggepladsen forestår nu et ret stort oprydningsarbejde, og indendøre kan Henrik snart gå igang med de elektriske installationer. Desuden mangler varmeanlæg og en masse småting, men der kan jo ske meget under de kommende sommerlejre.

Vor flyvechef er i vide kredse kendt som en mand, der kan det hele. Og det er jo næsten også rigtigt. Sidst har demonstreret, at også Polytten



kan lande ude. Polytten er mægtig god til at flyve ud, - især når der er medvind, men det kan knibe en hel del mere med at flyve hjem igen, - når der er modvind. Per og Poul Hedemand kæmpede i nogle timer en sej kamp for at nå de hjemlige græsange, men til sidst måtte de bide i nogle fremmede nogle få kilometer fra pladsen. Hjemhentningen skete, som det ses, på to vogne.

## SMÅNYT fortsat.

vi er blevet bedt om at minde alle Astir-piloter på, at inspektionslemmen på flykroppen SKAL tapes til inden flyvning. Det har vist sig, at den ved hurtig flyvning kan blive suget ud til trods for den elastik, der skulle holde den fast. Hvis lemmen derefter drejer sig, kan den så blive trukket tilbage og ind mellem styreforbindelserne, og det vil næppe være rart.

Efter lidt skriverier frem og tilbage mellem Himmerlands Golf- og Country og vor klub er vi blevet enige om, at vi bedst får klaret diverse misforståelser ved et møde mellem parterne. Jens Randers fra golfklubben har indbudt vor næstformand og redaktøren til en kop øl i golfklubbens lokaler. Vi vil så få lejlighed til at fortælle lidt om, hvad vores klub egentlig er, hvordan vi arbejder og specielt om, hvilke krav vi stiller til vore medlemmer. Vi ser frem til en fornuftig snak.

Bette Jens har fået (endnu) et nyt objektiv til sin fotoforretning. Denne super vidvinkel skulle naturligvis straks luftes, og sammen med Termikkelsen



tog Jens et Rockefeller-slæb op i himlen. Det kom der blandt andet dette billede ud af.

Vi har endnu engang haft strømafbrydelse i klubhuset på grund af tordenvejr. Heldigvis blev det denne gang opdaget i tide, idet Henning Hegelund kiggede over i klubhuset efter uvejret. Der var stadig koldt nok i fryserne, men belært af tidligere erfaringer må vi minde alle om, at det vil være godt, hvis man kigger efter strømmen, når man tilfældigt kommer forbi flyvepladsen på hverdage.

Smånyt fortsat.

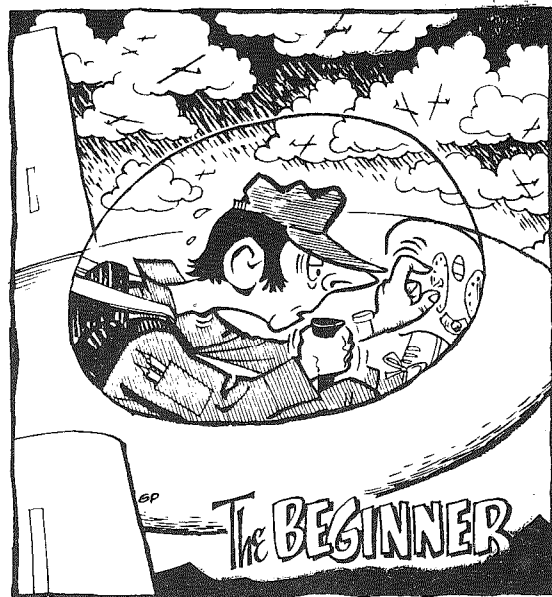
Sct. Hans-festen på Borup blev så vidt vides en succes. 8 - 10 Sættrup-folk sørgede for at holde fanen højt, - i hvert fald til ud på aftenen.

Det er iøvrigt kommet os for øre, at Borup-folkene havde forfattet en fræk vise om vor venskabspokal. Noget om, at de vist godt kunne indrette en permanent plads til den i deres klubhus. Men, kære venner, - det kan vi da ikke have siddende på os. Nu må vi ganske simpekt igang med at flyve nogle super-hurtige 100 km trekanter, så vi kan hente pokalen hjem, hvor den egentlig hører hjemme.

Vi har nu i klubhuset fået en kaffemaskine, der siger spar to til alt, hvad vi tidligere har set. von Claus' supermaskine er i stand til at rumme op mod 20 liter kaffe på een gang. Men man behøver selvfølgelig ikke fylde den hver gang.

Husk forresten at læse brugsvejledningen, der sidder foran på beholderen, inden du laver kaffe på apparatet. Hvis strømmen sluttes til, uden at der er væske i beholderen, kan den ødelægges.

Samme Claus har også forsynet tutten med en helt rigtig, ægte pølsemands-pølsegrill. Når Henrik får tid, vil den blive opsat et sted i køkkenet, så man nu kan få sine middagspølser stegt på den helt rigtige måde.



Kender du ham ?

## Særlige præstationer.

- 11/5: Tage Havsager, Jens H. Jensen, Kaj Olesen om-skolet til PIK 20.
- 31/5: Flemming Mikkelsen og Jens H. Jensen 127 km trekant på hhv. LS 1 og K 6.
- 31/5: Steen Lee Christensen solo.
- 7/6: Finn Jonassen landet ved Skive under forsøg på sølvstræk.
- 7/6: Bent Kirkegaard landet på EK-ÅL!

## Medlemsnyt

Ny adresser:

B. H. Bertelsen  
Johan Skjoldborgsvej 4  
9200 Ålborg SV

Kurt Lund-Andreasen  
Vibevej 21  
Kølvrå  
7470 Karup.

Tlf. 62 11 22

.....

**Himmerlands største  
center for**

**BYGNINGSARTIKLER**

.....

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

#### NY MEDLEMSLISTE.

På grund af det store antal ny medlemmer, vi har fået, har vi i utide fremstillet en revideret medlemsliste. Der plejer jo først at komme i november. Vi håber, vi har fået alle ny og alle ændringer med.

Når du i næste måned må vente lidt længere end sædvanligt på dit Svæveflyt, - så fortvivl ikke. Det skal nok komme. Men da vort trykkeri er lukket i hele juli, kan vi først lave august-nummeret i begyndelsen af den måned. Det betyder, at bladet først kan være dig i hænde omkring den 8/8.

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

**TYRRESTRUP**  
**RADIO & TV** TILSLUTTET  
*Antennemæl*  
af RADIO & TV  
APPARATEL  
**salg service rep.**  
Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11

DEADLINE for næste nummer: 3. august.

## Et koldt gys i sommervarmen

Fra Øst-Sjællands Flyveklubs blad Luftposten har vi nuppet følgende hårrejsende beretning. Den er i sandhed alvorlig, - ikke mindst med de priser, vi nu må betale for vor farvede benzin. Artiklen er skrevet i 1974, så de priser, der nævnes, er mildest talt forældede. Men det gør ikke det helt klare budskab mindre tyngende. Læs blot:

"For to måneder kom to toldembedsmænd uanmeldt på besøg i arbejdstiden hos Holger (nej, det er ikke 'vores' Holger), og bad om lov til at kontrollere, hvordan klubben opbevarede den afgiftsfrie benzin. Holger måtte omgående rykke ud og kunne heldigvis vise, at den blå benzin var i tank og under lås.

Dernæst ville disse toldere have en medlemsliste og forlangte at få udpeget et tilfældigt antal biler. Da mange af Værløses medlemmer arbejder på flyvepladsen, tog tolderne direkte prøver af benzintanken på en del medlemmers biler, og de undersøgte med lakmus-papir, om der havde været farvet benzin deri. Prøverne blev høfligt hældt tilbage i de respektive tanke.

Holger blev også spurgt, om farvet benzin blev brugt til at rense olie og maling af med, hvilket han naturligvis benægtede, da dette er ulovligt.

Toldernes grundighed blev understreget, da de oveni købet pumpede Holger for at få at vide, om der var medlemmer, hvis økonomi var vaklende, så de i særlig grad skulle være fristede til at misbruge blå benzin. Han fik iøvrigt at vide, at toldvæsenet i disse prisstigningstider var meget opmærksom på svæveflyveklubberne, og at een klub havde mistet sin bevilling. Dette kunne Gørløse bekræfte, idet de havde mistet bevillingen ved at opbevare den farvede benzin i uaflåste tønder. Men da Gørløse mest anvender fly-benzin, var det ikke den store ulykke for dem.

På vor plads må vi også være forberedt på toldernes besøg. Dette er ikke sagt for at genere disse, - de udfører blot deres job. Det er heller ikke fordi, vi drømmer om, at nogen hos os skulle have misbrugt vor bevilling. Men da benzin på gaden koster ca. 2 kr pr. liter (ak ja, - det var dengang. Red), og vi kun giver ca. 55 øre for blå benzin, ville det koste os ca. 10.500 kr mere om året. Så lad os indskærpe alle nye, at blot tanken om misbrug ikke må forekomme!"

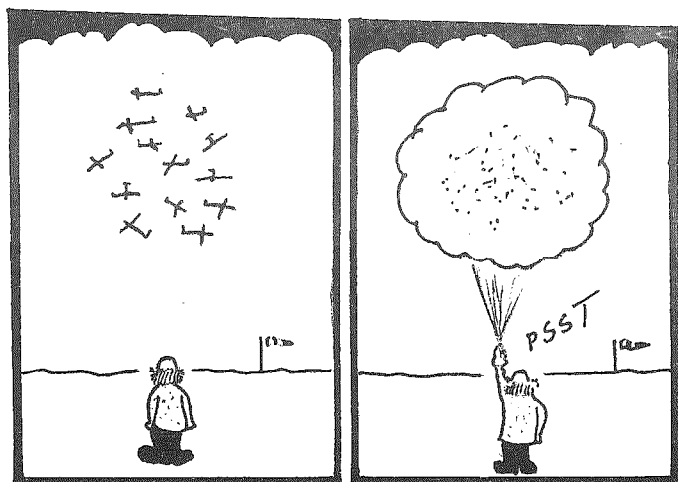


IKKE TILSAT FARVE

## KUN FOR SPØG....



Hvis kaffen er klar,  
så har den fået for få bønner!



Hvad læser du nu, Karsten ?

Jeg læser et leksikon. Jeg har læst i  
4 år og er kommet til Y.

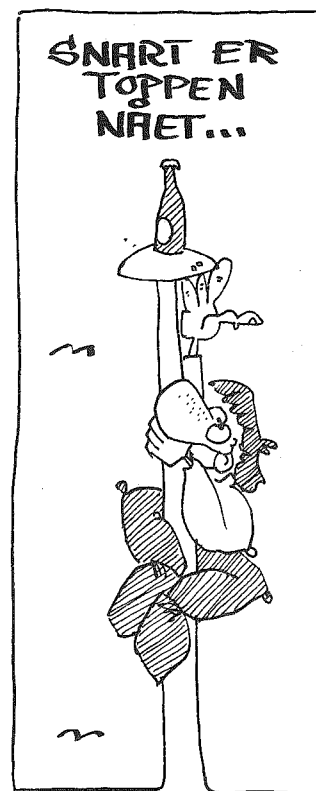
Det var længe om at nå til Y.

Ja, - men hvis jeg var begyndt forfra,  
havde det nok taget en evighed!



## svævenyt<sup>s</sup> venner

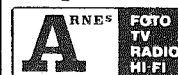
støt dem - de støtter os!



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.

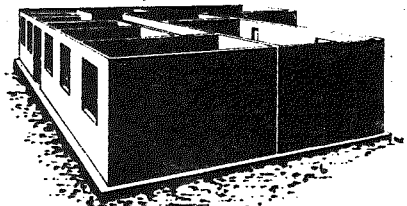
Jette og Poul Thomsen.

Års Hotel 08 621600

P. V. Franzen<sup>s</sup> bogtrykkeri.  
Kongerslev.



## Gandrup Elementfabrik



### Leca - halvægselementer 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.

Skivevej 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 SVÆVENYT:

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 Års. Tlf.: 08 661472.