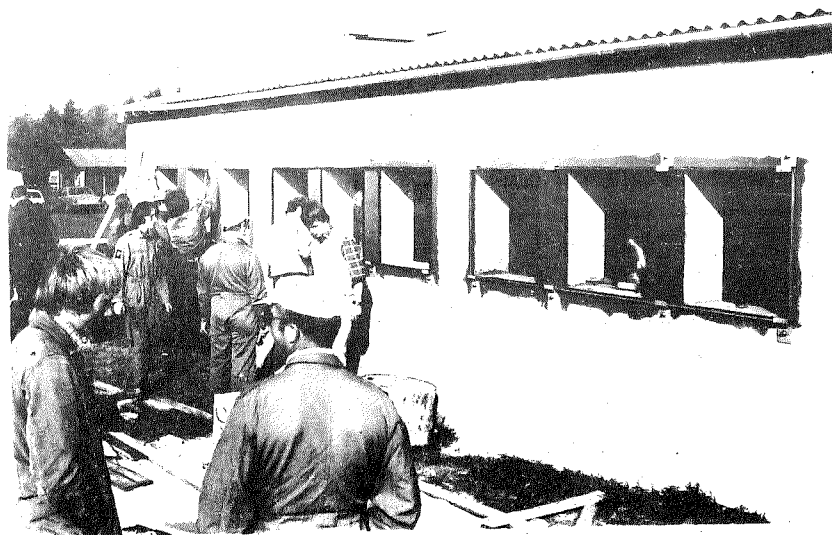


SVÆVENYT



Nr. 10
Oktober 1980
19. årgang

Kontingentrestancer

Som tidligere omtalt har jeg tilskrevet 1% i rente pr. måned for kontingentrestancer udover 1 måned. Renten, der er tilskrevet, er beregnet for perioden 1/3 - 31/8-80. Af administrationsmæssige årsager (for at sige det på almindeligt, godt dansk) har jeg set bort fra rentebeløb under 1 krone.

Med hvert klubblad følger en opstilling over, hvad hver enkelt har til gode/skylder, efter at renten er trukket fra/lagt til, og jeg vil kraftigt opfordre alle til snarest muligt at indbetale eventuelt skyldigt kontingent. Til det brug vedlægger jeg et girokort.

Nogle vil måske undre sig over, at der er en positiv saldo på deres konto. Her vil jeg gøre opmærksom på, at sparekasser og banker ofte betaler en måneds kontingent en af de sidste dage i måneden forud, således at kontingentet når at komme med i mit regnskab en måned 'for tidligt'. Men det drejer sig altså kun om et par dage, så lad være med af den grund at spring en måned over.

Sidst, men ikke mindst - det ærgrer mig, hver gang jeg skal hæve penge på vores kassekredit i Privatbanken, fordi en del af vore medlemmer 'glemmer' at betale kontingent. Hvis blot vore skyldnere betalte til tiden, ville vi i dag være gældfri, og det må være klart for enhver, at de, der skylder klubben penge, er med til at udskyde det tidspunkt, hvor vi har råd til at købe nyt fly. Så derfor - brug det vedlagte girokort og betal din gæld!

Og endnu engang - HUSK AT IKLÆBE FLYSLÆBBILLETTER.

Gitte



Forsidebilledet:

Så langt, så godt. Vort værksted er nu endelig lukket helt af, og de sidste indvendige arbejder kan påbegyndes. Efter opsætningen af vinduerne er næste større projekt installationen af varme. Måske får vi alligevel et varmluftfyur istedet for den gamle oliefyurkedel, vi har liggende. Byggeudvalget og kassøsen tæller på knapperne.

Desuden mangler fugning i gulvet, færdigmontering af lysarmaturer og andre småting, men der skulle intet være til hinder for, at værkstedet er helt klart til indflytterfesten d. 25/10.

Foto: E.Frikke.

Instruktørmøde

Følgende var til stede: FWT, KF, GØJ, PRK, LK, FØ, PM, KS, KO.

Behandlede emner:

Vagtplan. Vagtplanen er gældende til 2. november. Sørg for at møde op, også selv om det regner - der er faktisk mange opgaver der ligger og venter.

Halvaktive instruktører: Bestyrelsens beslutning om ikke at anvende halvaktive instruktører, der har været halvaktive i mere end 1 år blev gennemdrøftet. Instruktørerne indstiller til bestyrelsen at den ændrer denne beslutning, idet der hvis beslutningen føres ud i livet, kun vil være 7 aktive instruktører i 1980. Vi indstiller at instruktøren anvendes så lang tid, at den pågældende har sit I-bevis. Den enkelte instruktør kan så ved fornøjelse af sit bevis afgøre om han har lyst til at fortsætte. Instruktørerne dog også instillet på at holde deres eensædet flyvning ajour.

Flyvereglement. En S-pilot er blevet skolet om til anden type 1 t og 5 min. før gældende praksis. En anden S-pilot kunne så ikke forstå at han så ikke kunne blive omskolet med samme talmæssige status.

"Kaner" ansøgt om omskoling til Astir - Godkendt.

Landingsrunder. En lille gruppe har fundet det moderne at lave low pass i forb. med landingsrunden. Det har flere gange været til gene for andre fly som allerede befinder sig i landingsrunden. Episoderne er blevet påtalt. Hold øje med det og inddrag om nødvendigt kunstflyvningstilladelsen. Det er ikke forbudt at lave low pass, men det må under ingen omstændigheder genere nogen.

Radiodisciplin. Det er blevet en gru at lytte på frekvensen. Vi har i lang tid været efter Aviator. Det behøver vi ikke at være mere, for vi blokerer frekvensen totalt. Vær med til at vi igen opnår høj radiodisciplin.

I-møde. Det blev foreslået at man på I-mødet fastlægger dato for næste møde. Det bliver en opgave for den nye flyvechef.

Flyindsætning. Der er nu udført en ny, lidt ændret opmærkning til fly - og så er det altså meningen at de skal stå der. Opmærkningen er sket med rød maling.

Småskader. Efter at der er konstateret skader på et k-8 haleplan af ældre dato, opfordres D'heres S-piloter til også at kigge på undersiden af flyet ved daglig tilsyn.

Bøder. En instruktør har hørt det argument fra en S-pilot at folk ikke tør at melde om skader af frygt for at få en bøde.
Svar: Vær ikke bange for at melde om en skade, selv om du selv har lavet den. Bøder er noget kun bestyrelsen kan give, og der bliver ikke givet bøder i flæng. Hvis I kigger på lidt klubhistorie, vil I erfare, at der kun er givet bøder i meget grove tilfælde, samt hvis der er tale om gentagelsestilfælde.
Iøvrigt mener jeg ikke at det kan være et spørgsmål om en skade skal meldes og udbedres. PM

I-emner. flere emner i søgelyset.

ref.

Turnusliste for Instruktører

| Flyvedag | Dato | Tage Havsager FI | Finn W. Thomsen FI | Kaj Fogh FI | Gorm & Johansen HI | Gert Frikke HI | Poul R. Kristensen HI | Linneman Kristensen HI | Finn Østergaard HI | Peter E. Christensen HI | Preben Byrialsen HI | Per Madsen FI | Niels S. Sejstrup FI | K. Lissén | Kaj Olesen |
|----------|-------|------------------|--------------------|-------------|--------------------|----------------|-----------------------|------------------------|--------------------|-------------------------|---------------------|---------------|----------------------|-----------|------------|
| LØR | 4-10 | | | | | | | | | | | | | | |
| SØN | 5-10 | | | | | | | | | | | | | | |
| LØR | 11-10 | | | | | | | | | | | | | | |
| SØN | 12-10 | | | | | | | | | | | | | | |
| LØR | 18-10 | | | | | | | | | | | | | | |
| SØN | 19-10 | | | | | | | | | | | | | | |
| LØR | 25-10 | | | | | | | | | | | | | | |
| SØN | 26-10 | | | | | | | | | | | | | | |
| LØR | 1-11 | | | | | | | | | | | | | | |
| SØN | 2-11 | | | | | | | | | | | | | | |

I forbindelse med punktet "Landingsrunder" i referatet fra instruktørmødet kan nævnes følgende:

Jens H. Jensen, der netop havde opnået tilladelse til omskoling til passagertilladelse, har midlertidigt fået inddraget denne tilladelse. På trods af tidligere påtale udførtes et "low pass" tæt over startstedet og i medvind. De tilstedeværende instruktører var enige om den omtalte sanktions iværksættelse.

TILSLUTTER

TYRRESTRUP

RADIO & TV

Antennemærke

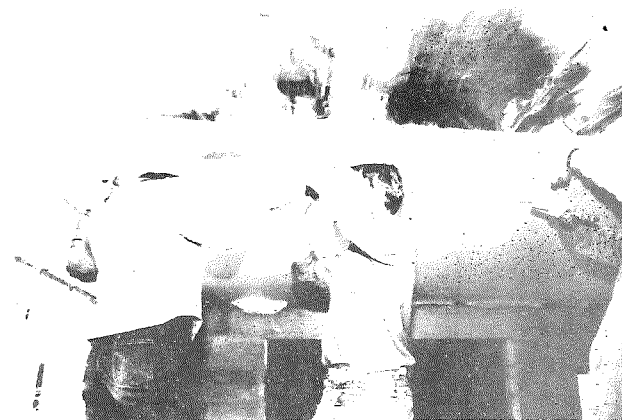
FOR RADIO OG TV

APPARATER

salg service rep.

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

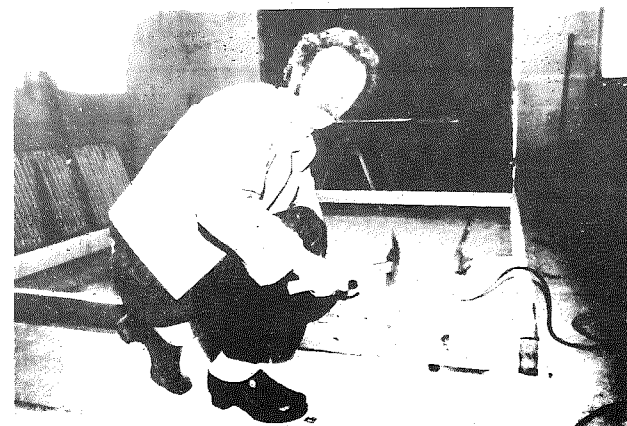
VÆRKSTED



Værkstedbyggeriet nærmer sig sin afslutning. Indendøre er opsætning af lofter og isolering klaret, og den elektriske installation er næsten færdig.

som det ses, voldte opsætningen af gipspladerne noget hovedbrud!

Tømmermand Hans igang med opsætning af rendejern til tagrenderne.



Næh, - han gør såmænd ikke noget, han ikke må, men ansigtsudtrykket kunne tyde på dårlig samvittighed. Måske det har noget at gøre med, at den professionelle tømrer måtte korte sin port af med 30 cm for at få plads til den i døråbningen?

BULDER OG BRAG



Der indkaldes hermed endnu en gang til årets største begivenhed på EK-VH, nemlig landingskonkurrencen om "Bulder og Brag"-trofæet, der hænger i klubhuset.

Vinderen får som bekendt lov til at prente sit navn på plakaten, ligesom hans/hendes konkurrenceresultat vil blive påført. Der er således nok at stræbe efter, for det er trods alt ikke alle og enhver beskåret at få deres navne skrevet sammen med de tidligere vindere, Finn Østergaard, Bjarne Jakobsen og Sejstrup. De tre herrers gennemsnitlige afvigelse var iøvrigt på hhv. 2,46 meter, 2,61 meter og 0,43 meter!

Der flyves efter de sædvanlige regler. (Se evt. Svævenyt nr. 9 1979.)

Efter konkurrencen holdes som sædvanligt en fest - mere herom på næste side.

MEN HUSK ALTSA:

LANDINGSKONKURRENCE PÅ EK-VH LØRDAG d. 25. OKTOBR 1980 kl. 9.00

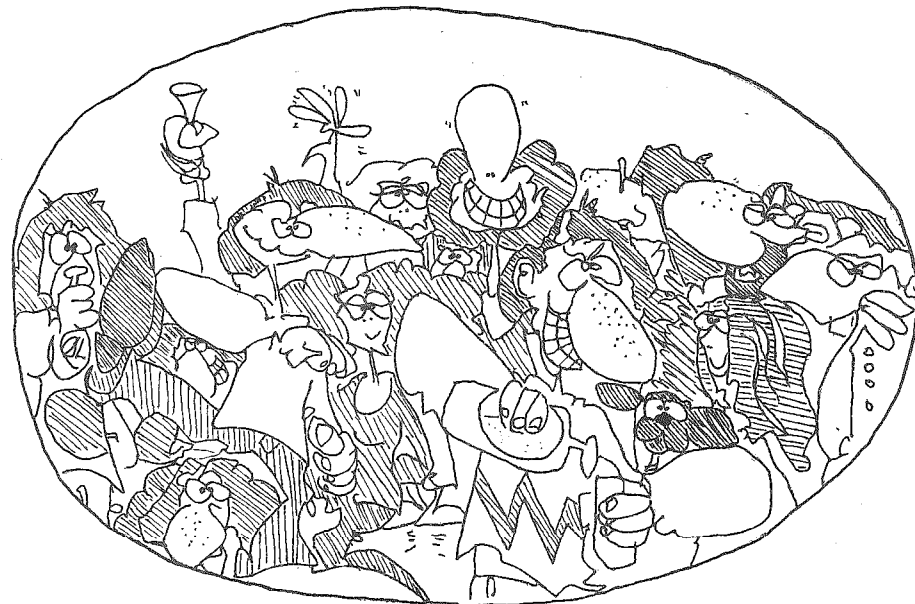
(I tilfælde af dårligt vejr holdes søndag den 26. oktober i reserve.)

**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

tilsluttet OPTIKER RINGEN BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

FEST



Som nævnt på foregående side holder vi som sædvanlig en lille fest efter landingskonkurrencen lørdag den 25. oktober. Og da vort værkstedsbyggeri til den tid skulle være ved at være helt afsluttet, kan vi meget passende slå førnævnte fest og indvielsesfesten sammen.

Vi håber altså at se rigtig mange af vore medlemmer til indvielsesfesten denne dag. Også klubbens venner fra Aviator er velkomne.

M E N U:

Gule ærter med flæsk og pølse.
Øl og snaps.

Pris ca. 25,00 kroner. Tilmelding på listen i klubhuset eller til Fl. Vasegaard, tlf. 06 103336 senest torsdag den 23. oktober.



Nyt bomærke



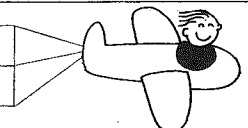
Ja, så lykkedes det endelig at få taget stilling til spørgsmålet om et nyt klubmærke. Det vindende forslag, der er udført af Finn Jonassen, ses herover. Baggrunden er blå, flyet rødt og skyen hvid.

Afstemningen om mærkerne foregik i to omgange. Efter den første udskildtes 3 forslag, hvorefter der stemtes endnu engang.

Efter første afstemning viste det sig, at der var så mange barnlige sjæle, der havde stemt på Erik Frikkes forslag ("Potensforlængerne"), at det kom med blandt de tre første. Erik havde absolut kun tænkt sin tegning som en spøg, så han klarede straks situationen ved at trække sit forslag fra afstemningen. Herefter viste det sig, at de tre forslag til anden afstemningsrunde var Finns, Gittes og vort hidtidige bomærke. Og de fik i nævnte rækkefølge 14, 13 og 12 stemmer. Afstemningen kunne altså ikke være meget tættere.

Men vinder blev altså Finns forslag, og der vil nu snarest blive indhentes tilbud på klub-trøjer, stofmærker etc.

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



- så vi siger velkommen i

Brugsen Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Deli-katessafdeling
Cafeteria »Spisestrogen«

| År | medlemmer | fly starter | stræk km | hava-riker | klub | pr. år 5 års | pr. år 5 års | pr. år 5 års | pr. år 5 års |
|------|-----------|-------------|----------|------------|------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 1980 | | | | | | | | | |
| 1979 | 58 | 10 | 2811 | 35 | 1759 | 0 | 0,14 | 0,19 | 0,26 |
| 1978 | 65 | 10 | 3274 | 85 | 8638 | 0 | 0,14 | 0,30 | 0,25 |
| 1977 | 52 | 10 | 2766 | 50 | 5022 | 2 | 0,72 | 0,27 | 0,26 |
| 1976 | 50 | 10 | 2379 | 46 | 4542 | 0 | 0,13 | 0,31 | 0,22 |
| 1975 | 52 | 8 | 2399 | 48 | 4216 | 0 | | 0,20 | 0,20 |
| 1974 | 44 | 8 | 1866 | 19 | 2182 | 0 | | 0,15 | 0,20 |
| 1973 | 32 | 8 | 1558 | 18 | 1725 | 1 | 0,64 | 0,26 | 0,24 |
| 1972 | 48 | 7 | 1889 | 22 | 3210 | 0 | | 0,17 | 0,24 |
| 1971 | | | | | | 0 | | 0,19 | 0,28 |
| 1970 | | | | | | 0 | | 0,19 | 0,30 |

KLUBNAVN: Finn. Ålborg

Men 3 havarier indenfor perioden er alligevel for meget. Især når vi ser, at flere klubber, der flyver ligeså meget som vi, kan klare sig med ét. Vi opfordrer alle piloter til at læse Oles rapport. Vi kan alle lære noget af den. (Vi håber, gengivelsen er læsbar. Vi har ikke tid til at skrive den noget uddybende fotokopi om.)

Fra Dansk Svæveflyver Union har vi modtaget en grundig rapport over det sidste 10-års hava-riker indenfor dansk svæveflyvning. Ole Didrik- sen har lagt et stort arbejde i at belyse årsager og virkninger ved havarierne, og vi bringer her hele hans redegørelse.

Som det ses af tallene placerer vor klub sig ganske pænt med en gennemsnitlig havarirater pr. 1000 starter på 0,16 mod landsgennemsnittets 0,23.

Lidt statistik

19-8-1980

OVERSIGT - HAVARIER

Til svæveflyveklubberne.

Flysikkbrev til klubbens ledelse.

Som et yderligere resultat af et igangværende analysearbejde over, hvad der er sket i dansk svæveflyvning i 70'erne, er vedlagte skemaer fremkommet. Det sendes som et brev til klubbens ledelse, så kan man selv tage stilling til, hvordan man vil benytte materialet.

Frembringelsen af disse facts har længe været et stort ønske fra undertegnede for herigennem at få udviklet et "værktøj", som kunne indikere, hvor det bedst kunne svare sig at sætte ind med fysikarbejde.

Efter at have udviklet forskellige skemaer vil det nu i fremtiden være en forholdsvis enkel proces at fremstille disse oplysninger. Derved skulle det være muligt for klubberne at kunne aflæse resultaterne af igangsatte foranstaltninger. Både hvis man har prøvet på at ændre sin placering på "hitlisten" eller blot vil checke om man har bibeholdt en i forvejen acceptabel placering.

Bortset fra de 6 klubber i den pæne ende, vil der ikke blive oplyst noget navn, der kan indikere, hvor de enkelte klubber er placeret. Dog vil hver enkelt klub få at vide, hvor den befinder sig på listen. Endvidere vil hver klub få vedlagt det skema, som danner baggrund for de enkelte oplysninger. På dette skema kan man tydeligt se klubbens resultater år for år.

Til de 6 klubber i den "grove" ende er der yderligere for hver enkelt klub fremstillet en oversigt over de enkelte havarier, således at det er muligt at gennemgå havarityperne. Ud fra disse kluboversigter vil det måske være muligt at fremdrage nogle konklusioner til brug for fysikarbejdet i den enkelte klub. Konklusioner som måske slet ikke kan bruges i en anden klub, da deres havarier kan være af en anden type.

Hvis der er klubber udover disse 6, som måtte ønske at få en tilsvarende nærmere oversigt over, hvilke havarier der er forekommet hos dem selv, så er man velkommen til at få disse oplysninger.

Undertegnede vil tilrettelægge den kommende vinters fysikarbejde med dette materiale som udgangspunkt. Formålet med fysikarbejdet er som hidtil, at vi stadig kan udvide vore flyveaktiviteter, men med en vis kontrol over havarierne, så den generelle havarirate kan formindskes.

Dette er lykkedes pænt, når 60'erne og 70'erne sammenlignes. Ved nu at påvirke mere individuelt på de enkelte klubber med målrettede fysikarbejde vil det ved samarbejde sikkert være muligt at forbedre vore resultater yderligere.

Med venlig hilsen
Dansk Svæveflyver Union

E. Didriksen
E. Didriksen
10 sulent.

Havarifordeling mellem klubber og indbyrdes placering i forhold til landsgennemsnit, gældende for perioden 1972 - 1979, ialt 8 år.

| Klubnavn | Antal starter i perioden | Antal havarier i perioden | Havarirate pr. 1000 starter | Antal starter pr. havari |
|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Nordjysk | 12.512 | 0 | 0 | } 16.228 |
| Nordsjælland | 18.686 | 1 | 0,05 | |
| Svævefly | 18.137 | 1 | 0,06 | |
| Værløse | 15.626 | 1 | 0,06 | |
| Loll/Falster | 12.373 | 1 | 0,08 | |
| Vestjysk | 20.031 | 2 | 0,10 | |
| | 17.328 | 2 | 0,12 | 8.664 |
| | 25.886 | 4 | 0,16 | 6.472 |
| | 18.972 | 3 | 0,16 | 6.324 |
| | 18.865 | 3 | 0,16 | 6.288 |
| | 5.865 | 1 | 0,17 | |
| | 11.566 | 2 | 0,17 | 5.783 |
| | 22.374 | 4 | 0,18 | 5.594 |
| | 27.843 | 5 | 0,18 | 5.569 |
| | 21.086 | 4 | 0,19 | 5.272 |
| | 13.937 | 3 | 0,22 | 4.646 |
| | 13.445 | 3 | 0,22 | 4.482 |
| Landsgennemsnit | 536.168 | 125 | 0,23 | 4.289 |
| | 16.217 | 4 | 0,25 | 4.054 |
| | 16.174 | 4 | 0,25 | 4.044 |
| | 17.737 | 5 | 0,28 | 3.547 |
| | 24.129 | 7 | 0,29 | 3.447 |
| | 13.653 | 4 | 0,29 | 3.413 |
| | 13.135 | 4 | 0,30 | 3.284 |
| | 25.817 | 9 | 0,35 | 2.869 |
| | 10.599 | 4 | 0,38 | 2.650 |
| | 22.536 | 11 | 0,49 | 2.049 |
| | 12.810 | 9 | 0,70 | 1.423 |
| | 17.001 | 12 | 0,71 | 1.417 |

Herefter følger:

Ikke uddannelsesklubber, samt klubber der ikke har virket i hele perioden.

| | | | | |
|--|--------|---|------|-------|
| | 2.724 | 1 | 0,37 | |
| | 1.344 | 1 | 0,74 | |
| | 266 | 0 | 0 | |
| | 12.059 | 4 | 0,33 | 3.015 |
| | 1.011 | 1 | 0,99 | |
| | 2.263 | 2 | 0,88 | 1.132 |
| | 609 | 0 | 0 | |
| | 1.062 | 1 | 0,94 | |
| | 97 | 0 | 0 | |
| | 7.925 | 1 | 0,13 | |

En grov analyse over de 6 klubber med få havarier og de 6 klubber med mange havarier.

| Klubnavn | Flyvning i perioden | | Hvad slags havarier? | | | | Hvem gør det? | |
|---|---------------------|--------------|----------------------|-----------|--------------------------------------|------------------------------------|----------------------|----------------------|
| | Starter | Stræk | Km | Havarier | Jord Start flyv. hjem. v/hjem. land. | Landingshavarier utils. Mark-land. | S-pilot med erfaring | Elev inst. lidt mere |
| Nordjysk | 12.512 | 258 | 18.088 | 0 | | | 1 | |
| Nordsjælland | 18.686 | 700 | 96.366 | 1 | | 1 | | 1 |
| Sværvefly | 18.137 | 507 | 47.792 | 1 | | | | 1 |
| Vejrløse | 15.626 | 362 | 38.380 | 1 | 1 | | 1 | |
| Høll/Falster | 12.373 | 35 | 2.184 | 1 | 1 | | | 1 |
| Vestjysk | 20.071 | 482 | 59.917 | 2 | 1 | 1 | | 2 |
| Ialt | 97.365 | 2.344 | 262.727 | 6 | 3 | 1 | 2 | 4 |
| De 6 klubber i den nederste ende af skalaen | 13.135 | 127 | 8.075 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| | 25.817 | 892 | 77.475 | 9 | 2 | 1 | 2 | 5 |
| | 10.599 | 179 | 17.731 | 4 | 1 | 3 | 1 | 3 |
| | 22.536 | 790 | 76.440 | 11 | 1 | 2 | 3 | 5 |
| | 12.810 | 284 | 22.334 | 9 | 4 | 1 | 1 | 4 |
| | 17.001 | 667 | 86.408 | 12 | 3 | 3 | 6 | 8 |
| Ialt | 101.898 | 2.939 | 288.463 | 49 | 1 | 10 | 13 | 11 |

Definition: S-pilot lidt erfaren = mindre end 50 timer totalt, mindre end 10 timer på type.
S-pilot mere erfaren = mere end 50 timer totalt, mere end 10 timer på type, og/eller instruktørstatus.

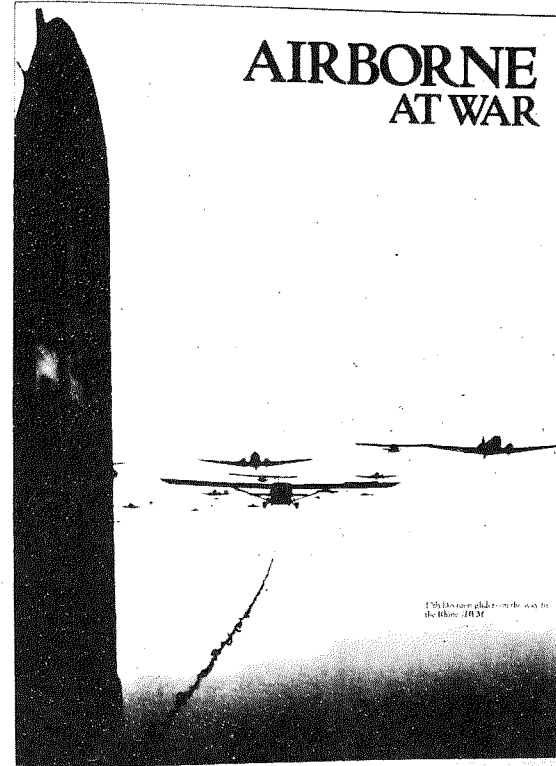
DD - 8/80

le der naturligvis, og da der ingen restriktioner var for sværeflyenes vedkommende, så kastede de flyveglade mennesker sig med tilsvarende større energi over denne flyvedisciplin.

Men da anden verdenskrig nærmede sig, var man allerede forlængst gået igang med at udvikle glidere, der kunne bruges offensivt. Erik Frikke skriver følgende derom:

Tysklands første brugbare angrebsglider var DFS 230 (Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug). Prototypen fløj første gang i slutningen af 1937 med den kendte sværeflyver og testpilot Hanna Reitsch ved pinden. (Det var hende, der kort før sin død i begyndelsen af året lige nåede at sætte en ny verdensrekord i sværfly med Karl Striedecks AS-W 17!)

Glideren var konstrueret af een af Tysklands bedste sværeflyvekonstruk-

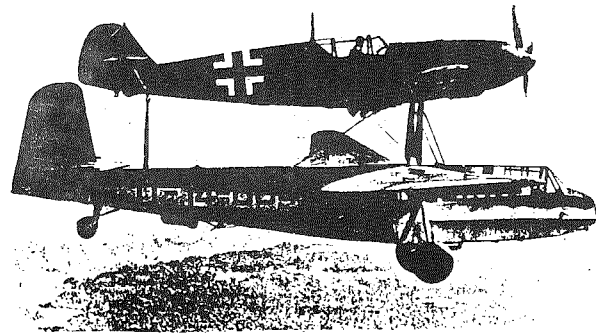


Næste artikel i serien om sværeflyenes krigshistorie handler om de første tyske angrebs-glidere.

Tyskerne var før 2. verdenskrigs udbrud absolut de førende indenfor den civile sværeflyvning, en position, de jo også til en vis grad indtager idag.

Det havde sin egen forklaring. For efter 1. verdenskrig var det i mange år tyskerne forbudt at have nogen form for luftvåben, - ja, der var endda også strenge bestemmelser om, hvilke civile motorfly, man måtte have. Men flyves skul-

tører, Hans Jacobs. Der var da også tale om en ret enkel konstruktion med en stålrørskrop beklædt med lærred og firkantet tværsnit. Der var plads til een pilot og 9 soldater bagved. Disse sad overskrævs på en lang bæk med ansigtet fremad. Vingerne var af træ og lærred med luftbremser på oversiden. Hjulene kunne afkastes, og landingen foregik på en lang mede under kroppen. Da det var en decideret angrebsglider, var den ikke ret stor. Spændvidden var 21,98 meter og længden 11,24. Tom- og fuldvægt var henholdsvis 860 og 2100 kg, glidetallet 18. Normal slæbehastighed var omkring 200 km/t, men det afhang af, hvilket slæbefly, der blev brugt. Under kamphandlinger var det normalt fly af typerne Junckers Ju 52, Ju 87 Stuka, Heinkel He 111 og Messerschmitt Me 110. Ved træningsflyvninger brugte man ældre observationsfly som f.eks. Henschel 126 og Heinkel He 46. Desuden havde man prøvet at sætte en Messerschmitt Me 109E ovenpå en DFS 230. Dels skulle det give en



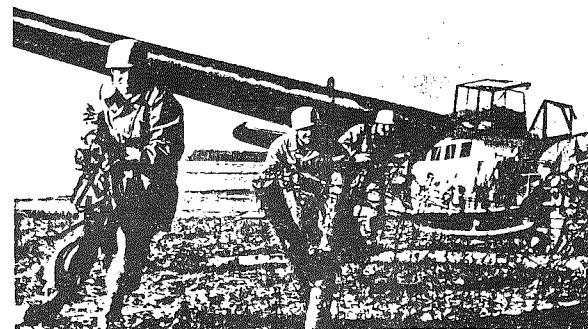
Nej, - det var ikke sådan Motorfalken blev til! (Vi beklager billedkvaliteten.)

større hastighed, dels var gliderpiloten ikke udmattet efter måske flere timers flyslæb, når han skulle sætte glideren ned på den lille plet, som målet som regel var, - måske endda i mørke. Glideren blev nemlig styret af jagerpiloten, så længe de to fly hang sammen. Denne metode blev kaldt "Mistelschlepp". Desuden kunne jageren hjælpe med til at bekæmpe fjenden under selve landingen.

DFS 230 blev brugt til mange forskellige operationer under krigen. Første gang var et totalt overraskelsesangreb på et stort fæstningskompleks, fort Eben Emael i Belgien. Det skete under fremrykningen i maj 1940. 11 glidere landede direkte ovenpå fæstningsværket og landsatte 78 soldater på "verdens mest uindtagelige fort". I løbet af 20 minutter var kanonerne sprængt og de 780 mand inde i fortet spærret inde. De 78 mand kunne operere forholdsvis frit, da fortets bevæbning ikke kunne skyde mod sit eget tag!

Dette var første gang, verden så glidervåbnets muligheder i aktion. Senere, den 23. maj 1941 blev den græske ø Kreta udsat for et stort angreb af både faldskærmstropper og soldater i DFS 230'ere. I løbet af en lille uge blev øen løbet over ende. Desuden fløj DFS 230 livsvigtige forsyninger til Rommels Afrika-korps, som var under hastig fremrykning i 1941.

På østfronten blev de også flittigt brugt, både til regulære angreb og til at bringe forsyninger frem. Desuden blev et antal DFS 230'ere udlånt til jagerenhederne på østfronten. Da fronten flyttede sig med stor hast, og jagerne ikke havde den store aktionsradius, skulle de tit skifte flyveplads. Det kunne da knibe med at få flyttet udrustning og jordpersonel hurtigt nok, idet jagerne faktisk skulle være kampklare, så snart de kom frem. Derfor udstyrede man DFS 230 med de vigtigste reservedele til jagerne, - de var faktisk små, flyvende værksteder.

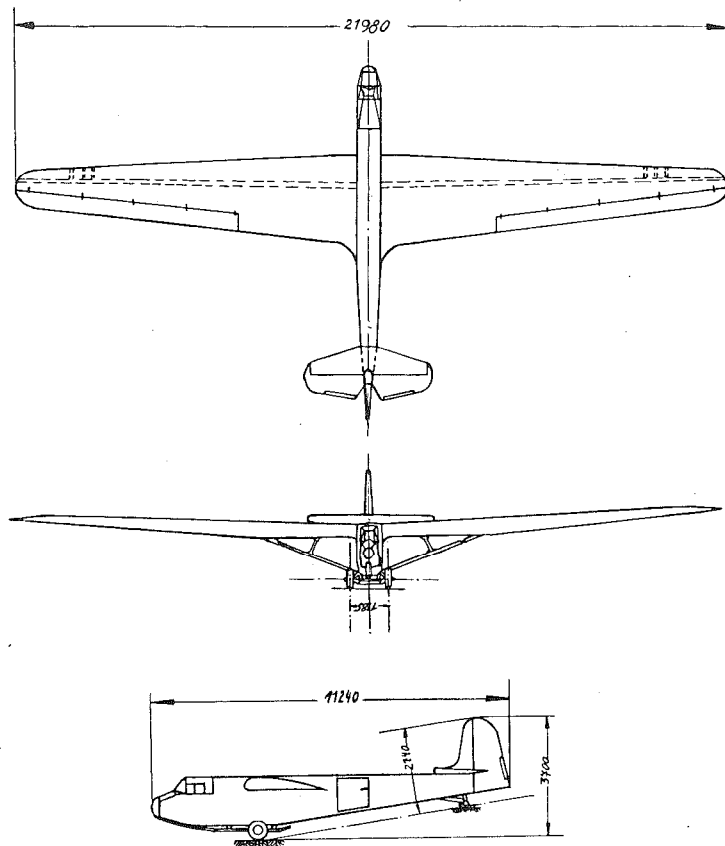


DFS 230 og mandskab i aktion. Overraskelsesmomentet og evnen til at lande klods op mod målet var angrebsgliderens store styrke.

Senere, da krigslykken vendte sig, var det meningen, at et stort antal DFS 230 skulle sættes ind i et sidste desperat forsøg på at indtage Stalingrad. Men den sidste bedrift, DFS 230 skulle komme til at udføre, var befrielsen af den italienske diktator Mussolini. Stemningen i Italien var vendt mod Mussolini, og han flygtede nordpå. Han blev imidlertid fanget af nogle partisaner og ført til et bjerghotel på toppen af det 2900 meter høje Gran Sasso. Den 12. august 1943 landede tyske soldater under ledelse af Otto Skorzeny med nogle DFS 230 i hotellets have og befriede Mussolini efter en kort kamp. Mussolini og Skorzeny fløj derfra i en Fieseler Storch.

Der blev lavet forskellige udgaver af DFS 230. DFS 230 A-2 og 230 B-2 havde dobbelt styring, og DFS 230 C-1 havde et batteri raketter i næsen med

dyserne fremad og en bremsefaldskærm i halen til særligt korte landingsaf-
løb. Desuden havde de fleste DFS 230 en bevæbning bestående af et maskinge-
vær bag canopyet. Det blev betjent af soldaten bag piloten under landingen,
men det har vist været af tvivlsom taktisk værdi.



Af de 2230 eksemplarer, som blev bygget, blev de fleste bygget ved Gotha
Waggonfabrik, - en fabrik som normalt byggede jernbanevogne. Desuden blev der
bygget DFS 230 ved Leipzig, Sonneburg og i Prag. Det sidste eksemplar blev
bygget i april 1942.

I vores klub har vi også et fly med baggrund i Deutsche Forschungsanstalt
für Segelflug, nemlig Olympiaen FIX. Den første Olympia blev bygget i 1938,
men blev sat i storproduktion i England efter krigen. Det er een af disse,
vi har.

Særlige præstationer

- 27/9: Jan Buch Madsen omskolet til LS 1.
Anders Hansen solo.
Kenneth Nytofte omskolet til K 6.
- 28/9: Kaner omskolet til Astir.
Jan Buch Madsen omskolet til PIK 20.
Kim Jensen omskolet til PIK 20.
Henrik Kristensen passagertilladelse.

Den vejræssigt set noget sløje sommer har også givet sig udslag i vore
flyvepræstationer i år. Vi har ganske vist fløjet mange starter og timer,
men det er ikke blevet til mange stræk-kilometer. På nuværende tidspunkt
ser tallene således ud: (Med al mulig forbehold for forkert førte journaler!)

1-sædede: 1523 starter og 863 t. 25.
2-sædede: 1276 starter og 228 t. 15.
Ialt.....2799 starter og 1091 t. 40.

Sammenligner vi tallene med de tilsvarende for HELE 1979, så ser vi, at
vi i 1979 fløj

1-sædede: 1658 starter og 811 t. 05.
2-sædede: 1134 starter og 199 t. 50.
Ialt.....2792 starter og 1010 t. 55.

Nu, en måned før sæsonen slutter er vi altså ganske godt med, hvad angår
starter og timer, men så vidt det på nuværende tidspunkt kan opgøres, så har
vi kun fløjet ca. 50 stræk, hvoraf de længste udgående fra EK-VH har været
100 km trekanter.

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

Ny adresse: Anders M. Andersen
Bygaden 28
9000 Alborg.



Announce:

K6-E TIL SALG

Lima 8, - OY XHG er til salg. Flyet er bygget 1966 og grundoverhalet 1975. Starter 1950, timer 2200. Flyet fremtræder meget velholdt.

Flyet sælges med meget omfattende udstyr, bl.a. lukket transportvogn, overtræk, hangarhunde, faldskærm, barograf, fuld instrumentering, FV 10 radio, stopur, kamera-, batteri- og barografholdere.

Henvendelse til Jens Juul Andersen, hverdage (08) 661454 kl. 18-18.30
week-end (06) 941389



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!

Smånyt.

Man må efterhånden spørge sig selv om, hvordan egentlig vor Astir er klisset sammen fra fabrikken. For vi har nu for anden gang fundet store løse stykker epoxy, der gik frit omkring indeni flyet. Først fandt vi som bekendt Pers "Bacho-skruetrækker" som altså var et ca. 10 cm langt stykke epoxy, der iøvrigt svarede ganske godt i dimensionerne til en skruetrækker-håndtag. Dernæst er der nu fundet et noget mindre stykke i

i halefinnen. Og denne gang blev stykket fundet på en noget ubehagelig måde. Flyet havde fløjet et par ganske normale starter en eftermiddag og skulle så tilbage til hangaren. Ved rangering inde i hangaren ville en pilot tage fat i sideroret for at dreje det til siden. Det viste sig da, at roret kilede sig fast i yderstilling, fordi den viste lille epoxyklump satte sig fast mellem rør og finne! Rart, at det ikke skete i luften!

Et lidt forsinket billede af flyvechefen i fuldt ornat.

Billedet er taget "et sted i riget" i begyndelsen af sommeren.



Tuttechefen beder os meddele, at det da er ganske i sin orden, at man gerne vil se TV, når man opholder sig i klubhuset om aftenen. Men det er bestemt ikke i orden, at man tager strømmen fra isfryseren til fjernsynet og så glemmer at bytte stikkene om igen efter endt kiggeri. Henrik spørger, om der monstro er nogen, der har dårlig samvittighed. I så tilfælde kan de blot henvende sig til ham og betale de ca. 150 kroner, der gik til som soft-ice!



Tja, - her er så beviset på, at det virkelig er sket med Flemming. Men vi må håbe på, at Lajla husker sine forpligtelser. Altså: Aldrig skælde ud over de mærkelige tidspunkter, han kommer hjem på. Altid med et smil have maden parat, hvis han kommer hjem. Og altid affinde sig med, at han har 6-7 elskerinder med vinger opstaldet i hangaren!



Til slut endnu et billede fra opsætningen af værkstedets vinduer. Som det ses var det nødvendigt med masser af hjælpende hænder, da Linnemans specialbeslag skulle monteres. Det noget særpregede vinduesarrangement udmærker sig ved at være billigt, idet vi har fået de store termoruder foræret af Bikuben i Nibe. Og Gert påstår endda osse, at fugningen nok skal holde tæt! Der blev i hvert fald brugt masser af fugemasse.

Tlf. 62 11 22

.....

Himmerlands største center for

BYGNINGSARTIKLER

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

Matik **INDUSTRI**

8280 TRIGE - AARHUS

DREJEARBEJDE
 REVOLVERDREJNING
 AUTOMATDREJNING
 MASSEPRODUKTION

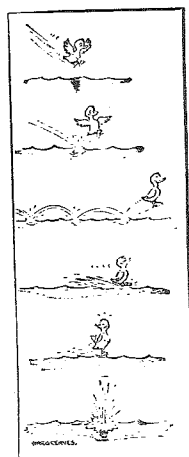
Telf. 06 231150.

DEADLINE næste nummer: Mandag den 27. oktober.

KUN FOR SPØG....



Når man er ude efter at se fejl,
skal man ikke bruge kikkert,
men et spejl!



Karsten! Hvor tit har jeg sagt til dig, at
at du skal komme lige hjem fra flyvepladsen?

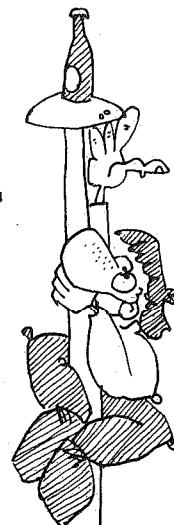
Aner det ikke, min snut. Jeg troede, du
holdt styr på den slags!



svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!

SNART ER
TOPPEN
NÆT...



CERES
ÅRS

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

expert



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

Det ligger i luften...

Bevar overblikket -
køb foto hvor du får
den bedste vejledning.

Priser i alle luftlag.

Aars Hotel

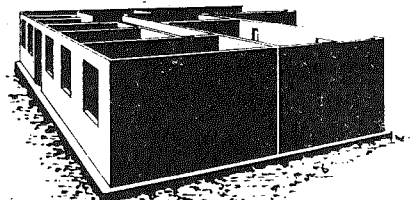
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Års Hotel 08 621600

P. V. Franzen^s bogtrykkeri.
Kongerslev.



Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres rybyggeri, og De vil da modtage uforbindende tilbud på levering og opstilling.
- Elementerne er godkendt af boligministeriet og produktionen kontrolleres af statsprøveanstalten.

Skivervej 7
9362 Gandrup
Telefon 08-25 90 66

GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s

ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

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

Næstformand: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Alborg.

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

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

Klubbens girokonto: 5 11 94 13.

Medlemsbladet 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 Ars. Tlf.: 08 661472.