

# SVÆVENYT



**Nr. 1**  
**Januar 1982**  
**21. årgang**

## GENERALFORSAMLING den 6/3-82

Generalforsamlingen afholdes i år den 6. marts kl. 13.00 i klubhuset. Dagsordenen vil være i henhold til vedtægterne, § 7, stk. 2 i. Det bør her bemærkes, at forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen, da de ellers ikke vil kunne tages op på generalforsamlingen.

Samtidig erindres om, at medlemmer med mere end 2 måneders kontingentrestance ikke har stemmeret ved generalforsamlingen. Der vil være mulighed for indbetaling af restancer før generalforsamlingens begyndelse, men kassereren vil foretrække, at restancer indbetales pr. giro før generalforsamlingen. Husk, hvis du indbetaler restancer pr. giro umiddelbart før generalfor-samlingen, at medbringe girokvittering.

Der vil i februarnummeret komme en liste over de bestyrelsesmedlemmer, der er på valg, og hvem der eventuelt ikke ønsker genvalg. Ligeledes vil regnskabet for 1981 blive vedlagt dette nummer.

Til sidst vil vi opfordre alle til at møde op til generalforsamlingen den 6. marts.

Bestyrelsen



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



62 19 88  
... Deres direkte  
olieledning!



**VODSKOV NY  
AUTOVÆRKSTED**  
Rølløkkevej, 14 - Vestkøbenhavn  
Telefon (045) 29 35 67

**BRUGTE BILER**  
3 mdr. fuld garanti

## Fra bestyrelsen

Til stede: N. Sejstrup, B. Nielsen, P. R. Kristensen, K. Sjørslev

Det blev besluttet, at generalforsamlingen i år skal afholdes lørdag den 6. marts kl. 13.00 i klubhuset - mere herom andetsteds i bladet.

Standerhejsningen bliver i år lørdag den 27. marts. Vi må så håbe, at kuldegraderne er forsvundet inden da.

Til næste medlemsmøde den 6. februar vil vi forsøge at få Ove Sørensen fra Herning til at komme og fortælle om VM i Tyskland. Der skulle til den tid være udarbejdet en lysbilledserie til brug for deltagerne ved senere foredrag.

Vi har undersøgt prisen for aluminiumsplader til PIK-20-vognen, og da denne viste sig at være lige så høj som for glasfiberplader, har vi besluttet at bestille glasfiber hos Carsten Thomasen.

Med hensyn til hytter har Gert uformelt forespurgt Års Kommune, og det lød ikke, som om de var alt for positivt indstillet. Vi håber imidlertid at få lov at bygge 4-5 hytter. Gert, Børge og Lomborg har fået til opgave at udarbejde forslag, som vi eventuelt kan forelægge kommunen.

Det blev besluttet, at skyldnere, der ikke overholder betalingsordninger, og som ikke indbetaler efter gentagne rykkere, vil blive sendt til inkasso.

Endelig blev det besluttet i år at sende Birgit og eventuelt Børge på HI-kursus.

Ref. Sejstrup

**HYPNOSE - PSYKOTERAPI**

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

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



**Jean Duthies.**  
**Tif. 06 436141**

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

## FRA KASSEREREN

Jeg kunne fristes til, i anledning af det nye år, at se lidt tilbage på, hvordan det gamle gik rent økonomisk, men det bliver der jo lejlighed til ved den kommende generalforsamling, så det vil jeg spare jer for.

I stedet vil jeg komme med et par opfordringer til alle medlemmer om forskellige ting, der alle kunne gøre livet lettere for en stakkels kasserer:

- sørg for at få betalt dit kontingent til tiden.
- sørg for at få betalt ekstrabeløb såsom omskolinger, gæstestarter, flyveafgift o.s.v.
- giv mig meddelelse om alle ændringer i medlemsstatus, adresse, etc.
- udfyld flyslæb- og gæstestartblanketter tydeligt med navn, dato o.s.v.
- udfyld dagkortene tydeligt, så jeg kan se, hvem der er omskolet, har fået passagertilladelse, fløjet gæstestarter o.s.v. Med hensyn til gæstestarter vil jeg endnu engang påpege, at det er den, der har fløjet starten, der hæfter for betalingen. Derfor, hvis du flyver en start og ikke får betaling for den, hvadenten det drejer sig om en familietur eller en anden får pengene, så sørg selv for at kontrollere, at det fremgår af dagkortet, at du ikke skal betale - ellers hænger du på den.
- kontroller de lister, jeg sender ud hver tredje måned. Er du uenig i den saldo, jeg anfører, så kontakt mig omgående, så vi kan finde ud af, hvem der har ret.
- lad være med at snerpe ad mig, når jeg rykker dig for penge.

Til sidst vil jeg minde om, at det er dette nummer af Svævenyt, der indeholder en opgørelse over kontingentrestancer. Kig efter, om du skylder noget, og få det bragt i orden snarest. Står der ingen tal ud for dit navn, skyldes det, at du hører til kassererens ynglingsmedlemmer - du skylder ingenting.

Til allersidst - hvis du mangler girokort, kan jeg trøste dig med, at de følger med næste nummer af Svævenyt.

**S. LBERG**  
Randersvej 42  
8800 Fårup 06 - 45 25 59

## SVÆVENYT 1981

Svævenyt kom vel, som resten af klubben, ganske pænt gennem 1981. Vi har ialt udgivet 11 numre med tilsammen 264 sider, eller i gennemsnit 24 sider. Vort oplag har konstant ligget på ca. 140, hvoraf ca. 90 sendes til klubbens aktive, halvaktive og passive medlemmer. De øvrige sendes til annoncer, andre klubber, nogle biblioteker og til Unionen.

Svævenyts regnskab skal ikke her gennemgås i detaljer, men vi kan fortælle, at udgifterne i 1981 totalt var 5050,25 kroner for tryk, fotoarbejde, forsendelse m.m. Denne bruttoudgift lyder af forholdsvis meget, idet prisen for et enkelt eksemplar af bladet således bliver på kr. 3,28. Men for det første er der heri medregnet forsendelsesudgifter på ca. 1,30 kr., - desuden bør man også huske på, at alle vore annonceindtægter faktisk kommer i kraft af, at bladet udkommer. (Og i kraft af, at flittige personer har tegnet disse annoncer.)

Ser vi på den udgift, klubben har haft til bladet, så er tallene lidt anderledes. Vores tilskud fra kassøsen har i år været rekordstort, nemlig kr. 1820,00. Og med denne udgift for klubben betyder det, at vi har kunnet udsende Svævenyt for en gennemsnitspris af bare kr. 1,18. Og det er faktisk mindre end blot forsendelsesudgifterne! Det betyder osse, at prisen pr. side kun er 4,9 ØRE. Og det er mindre end, hvad papiret koster.

Alle disse tal bare for at fortælle, at I, kære læsere, faktisk får noget for pengene.

Redaktionen vil gerne sige læserne tak for 1981. Vi har fået mange læserindlæg, mange reaktioner, - heldigvis mest positive. Vi kaster os gerne ud i en ny årgang og opfordrer alle til at bruge bladet til at fremme vor klubs formål. Det er, bl.a., dét, vi er her for.

Svævenyts regnskabsbog og bilag vil være fremlagt til gennemsyn for eventuelle interesserede på dette års generalforsamling. Nogen egentlig revision af regnskabet er ikke foretaget.

FV.

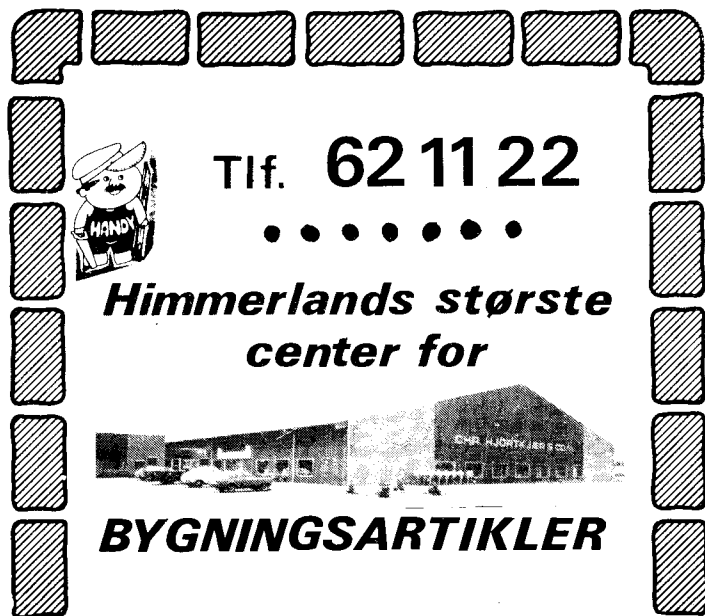
	<b>MODERNE MÅLETEKNIK FOR NØJAGTIG BRILLE-TILPASNING</b>	<b>Scheel Poulsen</b>
	ti sluttet OPTIKER RINGEN	

## S-teori.

Vinterens S-teorikursus holdes atter hos Aviator i klubbens lokaler på Nørholmsvej i Nr. Sundby. Undervisningen foregår tirsdag og torsdag kl. 19 - 21.


Selve kurset er gratis, men udover anskaffelsen af Svæveflyvehåndbogen vil der blive materialeudgifter på ca. 125,-. Der gøres i den forbindelse opmærksom på, at den gamle udgave af Svæveflyvehåndbogen udmærket kan bruges, så man evt. kan låne sig frem. Enkelte eksemplarer kan desuden stadig købes hos kassereren til kun kr. 90,00. (Den ny koster ca. 200,-)

Kurset starter tirsdag den 2. februar og tilmelding kan ske denne aften. Eksamen foregår den 20. april.



Tlf. **62 11 22**  
• • • • •

**Himmerlands største  
center for**



**BYGNINGSARTIKLER**

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



## VHF-kursus

Atter i år stiller Benny Rytter sig til rådighed som lærer ved et VHF-kursus. Om det bliver et nationalt VHF-kursus eller evt. et internationalt, vil afhænge af tilmeldingerne.

Under forudsætning af et tilstrækkeligt antal tilmeldinger, begynder kurset i begyndelsen af februar. Undervisningen vil foregå mandag aften på Flyvestation Ålborg fra kl. 19 til kl. 22. Eksamen kommer sandsynligvis til at ligge i slutningen af maj eller begyndelsen af juni.

Tilmelding til internationalt VHF-bevis forudsætter besiddelse af nationalt bevis samt et godt kendskab til engelsk.

Omkostningerne vil i år være:

Kursusafgift ca. kr. 400,-, bog ca. kr. 100,-, eksamensgebyr kr. 430,- til nationalt bevis og kr. 566,- til internationalt.

Det er mange penge, - specielt også, når der hertil skal lægges udgift til kørsel til og fra undervisningen, men vi kan blot trøste med, at det næppe bliver billigere ved at vente.

Da vi er så tæt på kursusstarten, skal tilmelding foretages hurtigst muligt til Benny Rytter, tlf. 08 269104 eller 08 179000, lokal 3553.

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

## Grimt nyt

Desværre har vi atter haft et tilfælde af frostsprængte vandrør i klubhuset. Atter var det rørene til installationerne i det nederste baderum, der ikke kunne holde til de voldsomme minusgrader. Det har selvfølgelig ikke gjort sagerne bedre, at nogen havde lukket døren til rummet, men der skulle i hvert fald nu være sat et tydeligt skilt op, med påmindelse om, at dørene til bade- og toiletrum ikke må lukkes.

Da rørsprængningen blev opdaget var der fosset anseelige mængder vand ud, og gulvtæppe og gulv var gennemblødte helt hen til køkkenet. Det er helt sikkert, at denne behandling kun fremskynder det tidspunkt, da vi må bide i det sure æble og skride til en fornyelse af gulvene i hele klubhuset.

Ærgerligt. Men husk altså at lade dørene til disse rum stå åbne!

---

Herunder ses en helt ny måde at tærskle hjem på. (Beklager eventuel forringet billedkvalitet.)

Det kunne være Bette-Bent, men det er nu en Salto-pilot, der blærer sig ved opvisningen før starten på VM 81 i Paderborn. Billedet stammer, som det ses, fra "Australian Gliding".



## Medlemsnyt

Anders Graae Rasmussen har fået ny adresse:  
Strandboulevarden 151<sup>5</sup>.  
2100 København Ø.

Og Poul Erik Laursen har fået telefon:  
08 272106.

## VINTERARBEJDE

Vi har fra den faste stab i værkstedet på EK-VH fået en meget kraftig henstilling om at opfordre ALLE til at møde op til vinterarbejdet. Ikke nok med, at det atter i år er de samme, der knokler med spil og fly, - det er i høj grad faldet de flittige for brystet, at omtalen af vore stormskader i sidste nummer af Svævenyt ikke bragte een eneste mere til fremmøde for at hjælpe til.

Mange af stormskaderne på vore fly er allerede reparerede, men fra gruppen på flyvepladsen forlyder det nu, at man fremover kun har lyst til at klargøre de fly, man selv flyver i. Så kan de dovne jo få lov til at stå med uklargjorte fly ved sæsonstarten!

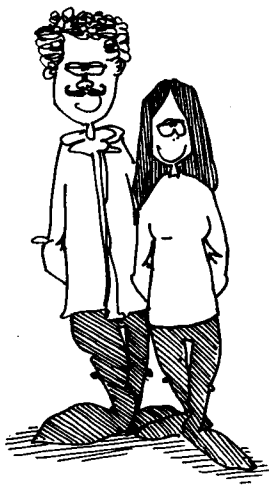
Gruppen mener, at der ikke kraftigt nok kan gøres opmærksom på, at de, der sover vinterhi nu, er sommerens snyltegæster. Det er vel ikke dig, de tænker på ?

---

I sne står urt og busk i skjul, - det er så koldt derude.....  
Billedet er et par år gammelt, men for tiden er der endnu mere sne på vor plads. Men husk, at der er varme både i klubhus og værksted. Og de 100 meter fra tankstationen til hangaren kan du vel holde ud til at gå, hvis der ikke kan køres direkte til klubhuset ?



## Særlige præstationer

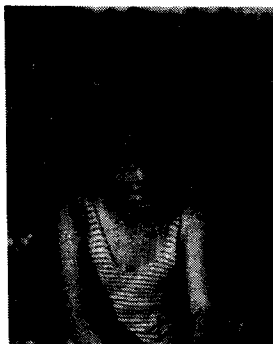
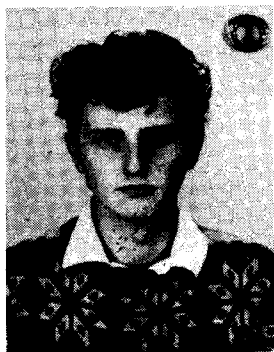


Det er ikke længere nogen frisk nyhed, men altså: Birgit og Børge har endelig sagt ja til hinanden efter ca. 15 års betænkningstid. Hvem af dem det var, der skulle tænke sig om så længe, forlyder der ikke noget om, men en kendsgerning er det, at de den 28. november i al hemmelighed lod borgmesteren på Terndrup Rådhus smede lænkerne.

Svævenyt og dets læsere bringer hermed de to et hjerteligt tillykke med ønsket om alt godt. Og vi kan oplyse, at Birgit for eftertiden helst lader sig tiltale "Fru Eriksen":

Og som noget helt specielt kan Svævenyt som det eneste af de mere seriøse blade bringe et

par ungdomsportrætter af de nygifte. Det er Børge til venstre!



## Brev fra Peter Erhardt

Vi har fået julebrev fra Peter Erhardt, den ældste af de unge tyskere, der var med Werner Kohlwey på EK-VH i august 1981. Peter og hans veninde Doris ønsker alle klubbens medlemmer et godt nytår og håber, at de atter får lejlighed til at besøge vor klub. Peter skriver, at han og Doris var meget glade for deres ophold hos os, og vi citerer næsten rødmende fra hans brev: "Jeg har allerede holdt sommerlejr hos flere forskellige flyveklubber, men jeg kan helt ærligt sige, at vi har befundet os allerbedst hos jer. Også selvom det kneb for mig at finde ud af den snævre danske termin! Turen på ca. 800 kilometer op til jer blev rigelig belønnet, og Doris og jeg vil gerne benytte muligheden igen næste år, hvis jeres invitation stadig står ved magt. Både Werner og Elke, vi og de øvrige, der var med hos jer, taler ofte om, hvor stor jeres gæstfrihed var, og alle vil gerne komme igen. Måske kan vi atter danne en gruppe, så vi kan få et fly med til EK-VH."

Jeg tror roligt, vi atter kan byde de sympatiske, unge tyskere velkommen i vores klub. Det er i hvert fald min opfattelse, at også de af vore unge medlemmer, der var på pladsen i august, har lyst til at genopfriske bekendtskabet. Og denne form for uformelle besøg er vel også egentlig, hva- vi ønskede, da vi for nogle år siden besluttede at søge kontakt med en klub i Tyskland.

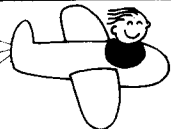
FV.

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

- så vi siger velkommen i

**Brugsen Aars** Tlf. 62 15 33

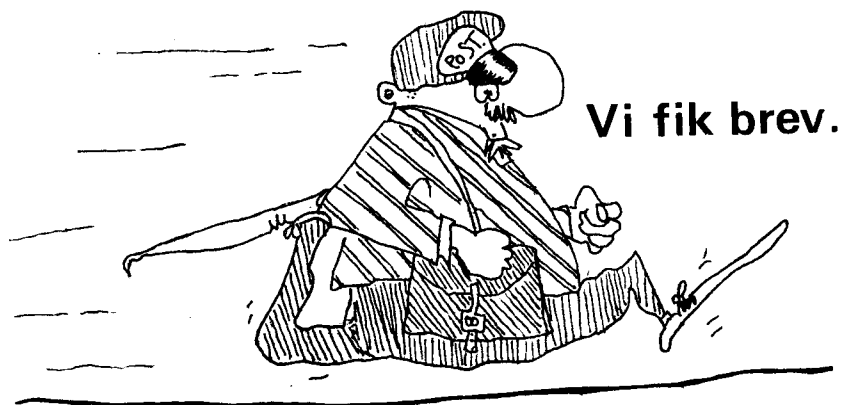
Egnens største supermarked  
Deli-katesseafdeling  
Cafeteria »Spisekrogen«





## FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 131339



Vi fik brev.

Finn Jonassen har atter været flittig ved skriveblokken. Denne gang beretter han om en udflugt til skræntflyvernes paradys i Allegheny-bjergene i Pennsylvania. Det var bl.a. med udgangspunkt her, Karl Striedeck satte verdensrekorden på godt 1600 km ud/hjem for eensædet fly og på samme bjerge Tom Knauff som den første fløj et tosædet fly mere end 1000 km.

Finn skriver:

"I perioden 22/11 til 29/11 - 81 var jeg ovre i Pennsylvania med nogle medlemmer fra klubben for at flyve i Appalacian-bjergene, nærmere betegnet i den del af dem, der hedder Allegheny Mountains. Det var en stor oplevelse og en erfaringsrig uge for mig. Jeg lærte også mange nye rare mennesker at kende.

Den bjergryg, jeg fløj på, hedder Bald Eagle Ridge (opkaldt efter den amerikanske national-fugl, Baldheaded Eagle, hvilket betyder "Skaldet Ørn, - hvilket den nu slet ikke er. Den har bare helt hvidt hoved, som står i kontrast til den ivoeragtigt mørke fjerdragt. Red.anm.). Det er en 720 km lang bjergryg, der kun få steder er brudt af af bjergkløfter og lignende. Den løber fra Williamsport, Pennsylvania helt ned til Knoxville, Tennessee i en svag S-kurve. Der er flere bjergkæder i området, men denne ligger længst mod vest i Allegheny-bjergene, lige øst for Allegheny-plateauet. Det er bl.a. her den længste ud/hjem-flyvning er lavet af Karl Striedeck, godt 1600 km. Det tog 14 timer og 20 minutter.

Disse bjerge hører til jordens ældste og blev dannet, da to kontinenter blev presset mod hinanden. Efter evighedens erosion er de nu flade og afrundede med en højde over havets overflade på mellem 2000 og 4500 fod i den centrale del.

Meget heldigt ligger de næsten vinkelret på den fremherskende vestenvind,

hvilket har muliggjort en ny form for strækflyvning, den såkaldte "ridge-running". Herved kan man på gode dage gennemflyve særdeles lange stræk med gennemsnitshastigheder på op mod 160 km/t. Det foregår det meste af tiden low-level og high-speed, ofte kun 100 fod over trætoppene med nålen svingende omkring flyets højst tilladte manøvre-hastighed. Nogle gange er det nødvendigt at bruge en termikboble for at krydse en bjergkløft eller åbning. Man kan også flyve alene på den termik, der udløses fra bjergryggen eller, hvad der er mere sjældent, flyve stræk i de bælgere, der udløses og som ofte går til omkring 10.000'. Men man må ikke glemme, at dette er en ret farlig form for svæveflyvning, idet udelandingsmulighederne til tider er helt umulige. Turbulenserne kan blive meget kraftige, - man har målt op til 8½ G. Kløfter og rotorer kan give djævelsk kraftigt synk, så tiden fra man rammer synket og til man er nede skal regnes i sekunder. Utallige har smadret deres fly i trætoppene. Derfor kræver det en god erfaring i ridge-running, før man slippes løs på f.eks. en lille 300-kilometers.



Nå, - vi tog hjemmefra kl. 10.00 søndag morgen. Det sneede let, men vi nåede frem efter ca. 5 timer, - afstanden var ca. 400 km. Det gik let over floder og gennem store, øde granskove på de amerikanske motorveje, og langsomt blev landskabet mere kuperet. I Milesburg drejede vi fra og kørte nu parallelt med Bald Eagle Ridge. Til vores forbauselse så vi pludselig et svævefly følge os langs bjergryggen. Det var en AS-W 19, og senere overhalede den os. Snart så vi flere fly i luften. De ræsede frem og tilbage, - sikke en aktivitet!

Pladsen lå i dalen langs en bjergryg på ca. 1000 fod og var ca. 1000 meter lang. Her lever Tom Knauff og Doris Grove med tre af hendes døtre. De er begge instruktører, har desuden én fastansat og yderligere et par ekstra i week-ends. De tre piger hjælper til som slaver, men de elsker jobbet. To af dem flyver, den ene AS-W 19, kun 17 år gammel. (Doris Grove har sat flere rekorder for kvinder, og hun var den første dame, der fløj over 1000 km. Red. anm.)

De ejer et slæbefly, 2 Schweizer 2-33, en Lark (= IS B28) 1 Schweizer 1-26, en 1-36 og en AS-W 19. Alle kan man leje og flyve fra 15-30 \$ pr. time.

Doris, der bl.a. også har fløjet den absolut længste "dametur", ca. 1200 km, er en mægtig rar dame, der er højst elsket af sine 6 børn. Tom er også meget flink, men noget selvglad. Han har fløjet meget sammen med Karl Striedeck og har ca. 6000 timer + et par tusind motortimer. Tom har sat mange rekorder, har alle tre diamanter og 1000 km-diplom, men hans evner når ikke

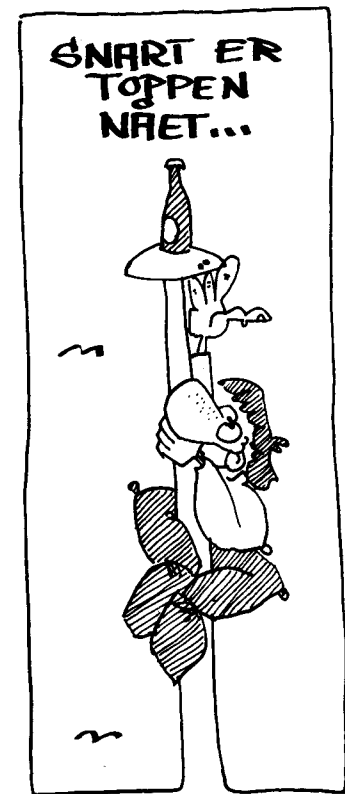
Karls. Striedeck har iøvrigt sin egen plads, når toppen af bjergryggen.

Tom og Doris driver deres plads som en perfekt forretning med megen ordenssans og flid. Faciliteterne er gode, soveværelser og trailers udlejes billigt. Mange privatejere kommer langvejsfra og parkerer deres fly for at vende tilbage week-end efter week-end.

Nå, - jeg kan lige fortælle kort dag for dag fra logbogen:

Efter at have læst pladsens love fik jeg en check-tur med Doris. Himlen var overskyet, vinden svag og det var forbandet koldt. Det var lige før solnedgang, søndag. I 400' drejede slæbeflyet ind mod bjerget, og lidt nervøst fulgte jeg efter, men langs bjergsiden steg vi hurtigt til 2000' og koblede. I 12-1500' kunne vi svæve frem og tilbage og Doris viste, hvor stiget var bedst, - lidt foran skrænten i vindsiden. Desuden udpegede hun markante terrænpunkter, og jeg fik OK for solo.

Mandag: Det var koldt og overskyet, base i ca. 2500', vind 5 knob. Jeg tog 2-33'eren solo, men stiget var for svagt. Senere på dagen tiltod vinden ganske lidt, og jeg lejede 1-36'eren for 22 \$ pr. time. Det er 1-26'erens efterfølger med et glidetæl på 30. Starten gik kl. 16. Jeg fandt lidt termik, ½ m/sek, og med nogle stykker under mig arbejdede jeg mig op til 3500'. Temperaturen var her -10°. Jeg væltede højden af mig og før resten af tiden frem og tilbage over trætoppe, bjergveje og huse. Hvis man ville flyve stærkt, skulle man bare trykke pinden lidt ekstra, når det steg, - lidt svært at vænne sig til! Pludselig for-



## CERES ÅRS

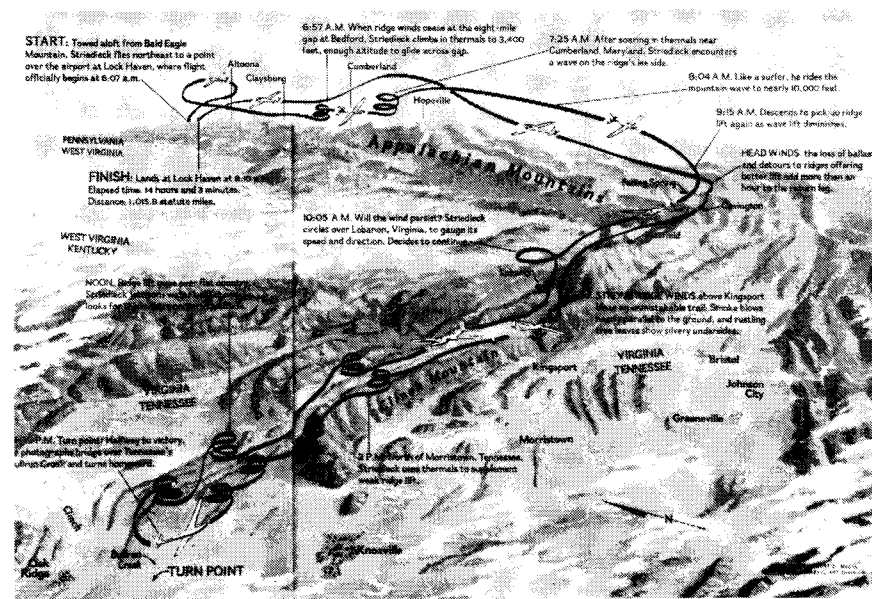
svandt solen, og jeg rykkede bremserne ud og landede. Dette havde kun været meget svag og rolig opvind.

Tirsdag: Det var overskyet og det sneede, sigten var dårlig. Vi tilbragte i stedet dagen hos Karl Striedeck. Vi hjalp med at samle nogle Schleicher-vogne. Karl er amerikansk Schleicher-importør og sælger ca. 35 fly om året.

Vi spiste i hans hus, han viste os lidt rundt, og jeg fik en hyggelig snak med ham. Han er virkelig et bravt menneske. Han er tidligere jet-pilot og har egen AS-W 17, AS-W 20 og egen plads. Han har kun ca. 2300 svævetimer, men mere end 200.000 km stræk, - næsten 5 gange jorden rundt! What a man! Han var meget gæstfri og virkede alt andet end storsnudet. Han tilbød mig bl.a. at flyve hans AS-W 20 for hjælpen, men....

Onsdag: Da jeg vågnede, lå der lave lenticularisskyer bagved bjergryggen, men de forsvandt en times tid senere. Solen skinnede, og vinden døde hen. En gut planlagde sølvstræk, så vi kørte turen i bil, men vinden blev senere for svag.

Jeg lejede stedets AS-W 19 til 30 \$ pr. time og legede lidt med den i svag termik. Den følte vidunderlig harmonisk og let at flyve. Nå, - termik var jo ikke noget nyt, så jeg dykkede for sjovs skyld ned mod trætoppene.



Vi har tidligere bragt dette "kort" over Karl Striedecks rute på 1600 km-turen. I mangel af bedre illustration må vi nøjes med dette til at vise, hvor det er, Finn denne gang har fløjet. Pladsen ligger ved Bald Eagle Ridge, øverst til venstre i billedet.

Her fandt jeg, at jeg kunne opretholde hastighed og højde, så resten af tiden ræsedede jeg frem og tilbage på en 5 kilometers strækning i den yderst rolige opvind. Hastigheden kunne bygges op til 150 km/t ved at trykke pinden i stig. Når jeg ville dreje, trak jeg bare op i en stejl stigning og drejede skarpt omkring for så på ny at dykke ned mod trætoppene. Jo, - det var vidunder-

ligt skægt, men efter en times tid sved det vel rigeligt i tegnebogen, så jeg smed hjulet ud og landede.

Torsdag: Jeg fik en 20 minutters prøvetur i motorsvæveren Grob 109. Et velflyvende fly, meget rorharmonisk og uden særlig rortryk. Jeg fløj den selv og landede den. Den var meget nem at flyve, og det følte næsten ligesom et eensædet fly. Bravo, Grob!

Fredag: tegnede aldeles godt. Der stod fine bølger hele formiddagen, men flyvningen var indstillet på grund af den kraftige vind og måske Toms humør. Endelig fik jeg starttilladelse som nr. 1. Det blæste stadig afsindigt, men bølgen var forsvundet. Flyslæbet, - ja, det gik, men det var aldeles ikke morsomt, da jeg blev slæbt gennem den roterende luft. Jeg koblede, og farten svingede ustandselig mellem 70 og 90 km/t. Jeg prøvede at flyve 120 km konstant, men så var stødene så kraftige, at det ikke længere var sjovt. Et sted ramte jeg noget meget turbulent, - Booom! - det lød som en eksplosion, - jeg hang i selerne et øjeblik, og lydene rungede i metalvingerne længe efter. Nå, - der skete da ikke noget. Andre gange kunne man give fuldt krængeror, uden at der skete noget indenfor 5 sekunder, så kraftige var turbulenserne. Men det er åbenbart noget, man vænner sig til.

Lørdag: Det var een af de gode dage med en god nordvestenvind. Jeg fløj tre ture på ialt 3 timer. Man blev efterhånden mere modig til at forsvinde fra pladsen i 1200'. På een af turene mødte vi en rigtig ørn, en Baldheaded Eagle med hvidt hoved, - et meget sjældent syn.

Et sted var jeg et par minutter uopmærksom, og vi ramte noget uroligt, så jeg fik mit kamera i hovedet. Det slog forbandet hårdt, men jeg var heldig at beholde mine tænder. Hen mod eftermiddagen var det blæst op, men jeg kunne ikke stå for AS-W 19'eren! Under slæbet havde tovet mange kurver og fæconer, men det vænner man sig til. AS-W 19'eren er iøvrigt meget nem i flyslæb.

Da jeg koblede i 2000', var det ganske umuligt at kontrollere farten, der konstant svingede mellem 70 og 130 km/t. Ind imellem blev man næsten væltet omkuld, - pludselig var man 300' lavere og så atter oppe ugen. Jeg fandt, at det var mere roligt, hvis man fløj stærkt og lavt, hvilket også skyldes, at luftstrømmen er mere laminær tæt ved skrænten. Men stadig blev man udsat for kraftige stød med store G-påvirkninger. Så fløj man til gengæld også konstant til den gule streg ved 170 km/t lige på højde med bjergryggen.

Søndag: Det blev den bedste dag overhovedet. Der stod bølger næsten overalt, fint markeret med rotorskyer og lenticularis'er. Jeg lejede Spriten (1-36) og en barograf. Der var masser af opvind og termikken bragede. Først søgte jeg fremme over plateauet efter bølgen, men forgæves. Efter en times søgen forlod jeg bjergryggen i 3000' og fløj i medvind ud i dalen. I 2000'

fandt jeg heldigvis en god boble, men den fine lenticularis var næsten forsvundet bag det næsten sammenklappede skydække i 5000'. Jeg var stadig på den rigtige side af rotoren. Boblen gav konstant 3-4 m/sek op til 5000'. Det var nu et meget bredt og roligt stig. Måske var jeg i en bølge, men det var nu håbløst at komme gennem skydækket. Jeg opgav og satte kursen hjemad i den kraftige modvind (ca. 40 knob). Jeg nåede over bjergryggen og fik endelig øje på pladsen fra 2000'. Jeg landede lidt ærgerlig, men en erfaring rigere. Ikke een eneste af de andre havde nået bølgen, og det viste sig, at ingen var nået højere end 3000'. Een sagde tillykke til mig med, at jeg havde været i bølge for første gang, men jeg ved stadig ikke rigtig. Men det var nu ærgerligt hvis og såfremt osv.....

På en senere tur i 2-33'eren kunne jeg se rotoren ligge i en lang pølse over plateauet. Men desværre var det næsten helt overskyet. Nu er Bald Eagle Ridge jo heller ikke det bedste sted at søge efter bølger i USA. Det er bedre længere sydpå.

Nå, - for mig blev dette en uforglemmelig uge. Det var absolut det værd, det kostede, og jeg kan anbefale stedet på det varmeste, men der er selvfølgelig også muligheder i Europa. Se at komme ud af vinterhiet og spænd traileren for!!!

Iøvrigt er her adressen på et sted, hvor diamanthøjden næsten er sikker. Verdens bedste sted, - så hvad med en vinterferie? Skriv selv efter brochurer:

Wave Flights Inc.  
9990 Gliderport Rd.  
Colorado Springs  
Colorado 80908  
U.S.A.

P.S.: Stedet hedder også Black Forest Gliderport.

Til slut rigtig mange hilsener til alle vennerne."

Finn.

Finn skriver i sit følgebrev til redaktøren, at han ville ønske, at han kunne hjælpe til i klubben efter sidste års stormskader. "Også fordi jeg fløj så meget sidste sommer", siger han.

Redaktøren er nu sikker på, at alle af hele deres hjerte under Finn oplevelserne i USA, og det kan i hvert fald mærkes på adskillige reaktioner, at læserne er glade for hans beretninger om stort og småt. At han også er faldet godt til i klubben i Ohio ses af følgende side, der er en gengivelse fra Cleveland Soaring Society's klubblad Gliding-Lite. Da der er tale om en fotokopi, kunne kvaliteten være bedre.

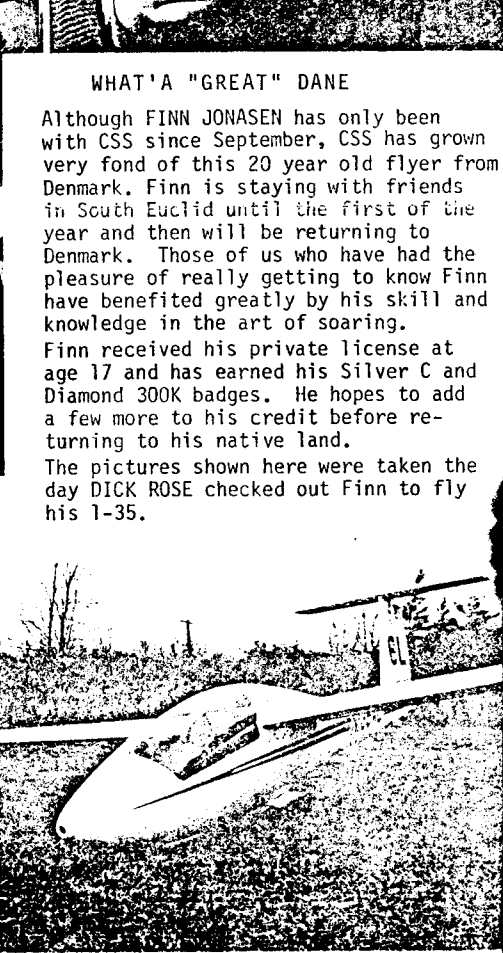
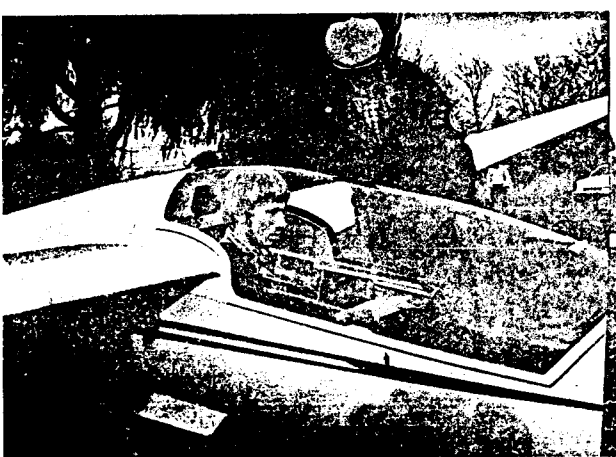
# KUN FOR SPØG....

Hvad nytter det at lave  
et godt blad,  
når det er lutter få,  
der læser det ?



Det er dog en forfærdelig kulde.

Ja, - Karsten siger, at det kommer af de lave temperaturer!



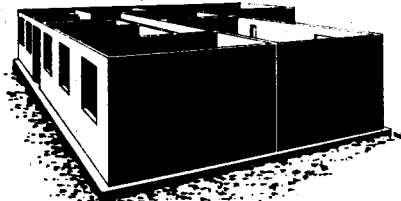
## WHAT'A "GREAT" DANE

Although FINN JONASEN has only been with CSS since September, CSS has grown very fond of this 20 year old flyer from Denmark. Finn is staying with friends in South Euclid until the first of the year and then will be returning to Denmark. Those of us who have had the pleasure of really getting to know Finn have benefited greatly by his skill and knowledge in the art of soaring.

Finn received his private license at age 17 and has earned his Silver C and Diamond 300K badges. He hopes to add a few more to his credit before returning to his native land.

The pictures shown here were taken the day DICK ROSE checked out Finn to fly his 1-35.

## 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**

### ÅLBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niels Sejstrup, Pomonavej 12, 9230 Svendstrup  
tlf. 08-38 23 65

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

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

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

### Medlemsbladet SVÆVENYT:

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

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

### Klubhuset:

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