

FLYVESTATION AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB

Svævenyt



Nr. 3
Marts 1978
17. årgang

GENERALforsamlingen.

Til generalforsamlingen var 33 stemmeberettigede mødt op. Ifølge kassereren var det maximale antal stemmeberettigede 49. Dette var lige netop tilstrækkeligt til at skaffe forsamlingen 2/3 af det samlede antal stemmeberettigede.

1. Valg af dirigent.

Tage Havsager blev enstemmigt valgt.

2. Formandens beretning.

Medlemstallet udviser næsten status quo. Vi er nu 49 aktive mod 50 i 1976. I alt er vi 71 medlemmer. Det viser sig altså, at en tilgang på 8 - 10 nye medlemmer pr. år kun lige er tilstrækkeligt til, at vi holder trit med afgang. Vi må derfor nok tilstræbe en tilgang på 12 - 15 nye pr. år. Formanden mente, at 60 aktive medlemmer var et passende tal.

Medlemsstatus for de sidste 3 år viser følgende:

	1977	1976	1975
Ikke solo	7	6	10
Solo ej S	4	4	8
S	41	39	31
Sølv-C	27	20	12
Guld-C	1	1	1
F-instr.	5	4	3
H-instr.	8	6	8

Det ses, at det gennemsnitlige erfaringsniveau stadig stiger, blot forekommer 7 ej solo for mange. Måske de pågældende kunne vise sig lidt oftere?

(Niels forsømte selvfølgelig heller ikke lejligheden til at påpege, at klubben stod sørgeligt i stampe hvad angår guld-C'er.)

Instruktørturnussen har kørt fint. Alle har tilsyneladende passet deres vagter bedst muligt.

Tutteordningen har derimod slet ikke kørt.

Spilkørerne synes at have fået virkeligt godt greb om sagerne nu. Det har tydeligvis båret frugt, at man iværksatte den bedre indskoling på dette vigtige felt.

Splejsning af wire istedet for taloritsamlinger har abso-

lut haft gavnlig indflydelse.

Dagkorts- og logbogsføring viser de sædvanlige sjuske- og sløserier.

Flyvevirksomheden.

1977 var både i positiv og negativ retning et rekordår. Aldrig har vi fløjet så meget, og desværre satte vi også rekord i smadret materiel.

Flyvestatus	1977	1976	1975
Flyvedage	95	80	88
Starter	2690	2278	2336
Timer	898	838	792
Stræk/km	48/4694	42/3970	40/3616
Solo'er	5	11	8
C-diplom	4	10	?
Sølv-C	4	3	3
Guld-C	0	0	0

IFÅ-pokalen for varighed tilfaldt Jens Ole Sørensen, mens Santos Dumont-pokalen blev givet til Frank B. Nielsen for bl.a. hans diamantbetingelse. Der var ingen, der havde lagt billet ind på distance- og hastighedspokalerne.

I de udadvendte aktiviteter deltog vi i NM, hvor Niels klarede en beskedent 8.-plads. Til gengæld blev han som bekendt Danmarksmester for Gud veed hvilken gang. Frank klarede en fin 2.-plads ved sit første UM. Distriktskonkurrencen har vi kun deltaget sporadisk i, da der er uenighed om disses form.

Flysik.

Det er nødvendigt at omtale, hvor lille en afvigelse fra det normale, der kan være nok til at skabe katastrofen. Lidt regn eller lidt for langt græs kombineret med andre uheldige omstændigheder var nok. Vi kan kun glæde os over, at piloterne slap så heldigt. Vi må alle erkende, at det ikke betaler sig at slå lidt af på reglerne hist og her. Sikkerheden må være det vigtigst for os alle.

Materiel.

Til erstatning for Libellen købte vi LS-l'en. På sin vis

nok et godt bytte. Vi håber også snart at PIK-20'en viser sin værdi.

For at sikre en tilstrækkelig god omskoling til de mere avancerede fly, bør det nok overvejes at indføre en slags teoretisk omskoling ud over den praktiske.

Flyvevåbnet har som bekendt været så venlig at stille en KZ-7'er til rådighed for os. Den vil forhåbentlig blive brugt så flittigt, at det økonomisk kan løbe rundt, ellers må vi måske aflevere den igen.

Vinterarbejdet løber frem med god hastighed, og vi har et vist håb om at kunne starte igen 19/3.

Klubhus - hangar.

Vi har fået nyt møblement + gulvtæppe i klubhuset. Og ny belysning. Hangaren har bl.a. fået en kompressor.

Desværre gælder det begge steder, at langt bedre påpasselighed og sans for oprydning er ønskelig.

Kursus.

9 medlemmer har bestået S-teori (og 2 VHF). Benny Svendsen er blevet godkendt til at undervise i VHF i klubben.

Diverse.

Papirkrigen om klubhuset er endelig sluttet og lån og tilskud hjemhentet.

Desværre mister vi det gode værksted på FSNA. Erstatning søges.

Fremtiden.

Hverken flymæssigt eller hvad angår medlemmernes erfaring har vi været bedre kørende. Det må give fremgang.

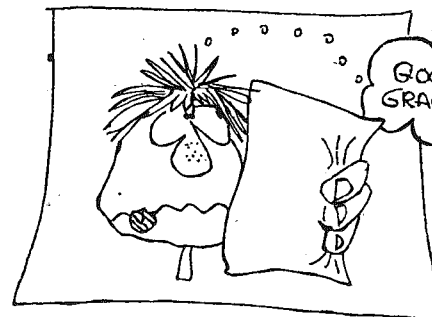
Vi vil fortsat prøve at få etableret centrale nordjyske mesterskaber.

Vi skal ha' mindst 12 ny medlemmer.

Venskabsklub? Mjød--

Formanden sluttede herefter sin beretning med at takke alle for indsats for klubben.

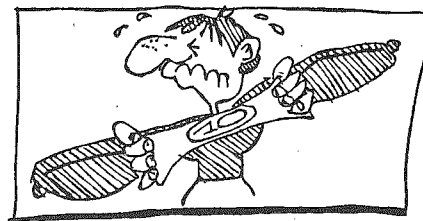
3. Fremlæggelse af regnskab.



Finn W. Thomsen forelagde regnskabet, som blev godkendt uden kommentarer. Desuden Fremlagdes budgetforslag for 1978.

4. Fastsættelse af gebyr for næste år.

Bestyrelsen foreslog aktives kontingent forhøjet til 140 kroner pr. måned. For at kunne spænde et sikkerhedsnet under KZ-7'eren foreslog Peter Bagger det forhøjet til 165 kr. Efter en del diskussion blev det vedtaget at afvente resultaterne vedrørende KZ-7'erens økonomi og derefter tage stilling til eventuel hjælp til 7'eren. Bestyrelsens forslag blev derefter vedtaget med stort flertal.



Der blev fremsat andre forslag for at strække på penge. F.eks. om forhøjelse af omskolingsgebyret for de mest avancerede fly som PIK-20, men bestyrelsens forslag på 200 kr. for denne type blev vedtaget.

Der var også forslag om at forhøje prisen for campingvog- nes overvintring drastisk. Her fik bestyrelsen fuldmagt til at handle efter bedste skøn.

Endelig var der nogle der mente, at de fåle kapitalister (læs: motorfly-ejere) nok kunne betale noget mere for hangarpladsen. Dette af stedkom en længere diskussion, som dog endelig udmundede i, at følgende kompromisforslag kunne vedtages: 1500 kroner/år for motorfly hvis ejere ikke er medlemmer af klubben; 1200 kroner for medlemmers fly og endelig 600 kroner for private svævefly (nedspændte).



5. Indkomne forslag.

Frank foreslog valgbarhedsalderen til bestyrelsen nedsat til 18 år under henvisning til, at myndighedsalderen nu er 18. Vedtaget eenstemmigt.

6. Valg af bestyrelse.

Følgende var på valg: Formand, kasserer, 1. bestyrelsesmedlem, 2. suppleant, 2. revisor. De fire første modtog genvalg uden modkandidater. Til ny 2. revisor valgtes Mie Frikke på forslag fra formanden. Hun afløser H.O.H. Hansen.

7. Frank fremlagde regnskab for tutten. Der var i 1977 et pænt overskud, der er anvendt bl.a. til møbler og tæppe.

8. Eventuelt.

Reklamer på fly og transportvogne blev diskuteret. Der var modstand mod reklamer på flyene, men det blev dog vedtaget, at Polyt og K-8'ere måtte bære reklamer. (18 stemmer for, 11 imod.)

Flemming Vasegaard fik bemyndigelse til at undersøge mulighederne og til at træffe aftaler desangående. Kaj Hald fremførte, at det måske også var en idé at reklamere lidt for os selv, og det blev besluttet at bruge bagenden af trailerne til dette.

Venskabsklub.

Det vedtoges at køre en forsøgsordning med den tyske klub det første år. Vi vil vælge at holde en ret lav profil, således at flyvning og hygge ikke skal drukne i for store arrangementer. Primært vil interesserede besøge tyskerne i disses sommerlejr og vice-versa. Der afgår snarest brev til Tyskland desangående.

Sommerlejr.

Sommerlejren blev i år lagt i perioderne 8. - 23. juli og 28. juli - 6. august med mulighed for flyvning også i ugen imellem.

Standerhejsning: 19/3 - kl. 9.00. Flyvning afhænger af vejret og af materiellets tilstand. Alle opfordres til at møde op og tage fat.

Generalforsamlingen kunne herefter afsluttes i god orden.

En del af de fremmødte hyggede sig en stund derefter med en bid mad og en dram.

ref. Gitte.



V ?

Svævenyt har haft et par af sine kvikkeste spioner ude for at se nærmere på Borups ny, hemmelige våben. Som det fremgår af deres begavede udtryk på billedet, blev de desværre afsløret i utide.

Vi håber senere at kunne bringe en mere udførlig rapport.

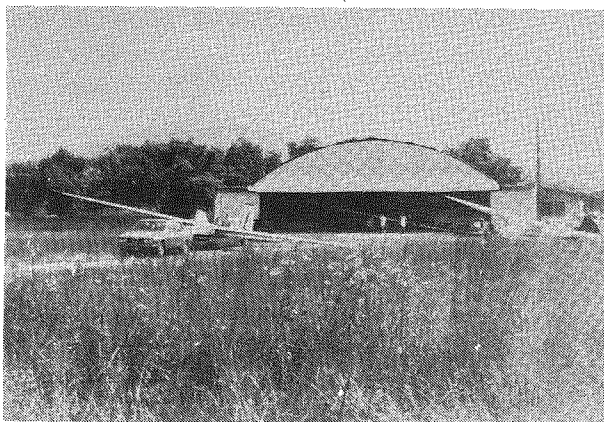


Fra indigneret læser: Jeg synes ikke altid, I behandlærerne, som de har fortjent.

Vi: Næh - - og vær du glad for det!!

BRASIL IEN - BERETNINGEN

sidste del.



En dag, da jeg var ude at flyve, havde jeg så vidt jeg husker fløjet først på dagen, således at det midt eftermiddag igen var min tur. Jeg så godt at der var blevet temmelig sort i horisonten, og et lyn lyste op nu og da. Jeg tænker: helt i orden, og siger - netop som der bliver råbt "THUNDERSTORM" af et par brasilianere - "Jeg starter nu med Blaniken, hvem vil med? Jeg har jo fløjet i torden-skyer så mange gange hjemme i Danmark." Alle ser med vantro mine på mig og begynder at styrte afsted med fly og materiel mod hangaren. Jeg bliver revet med og hjælper med det sidste fly, den Blanik jeg ville flyve i, og netop som den var i hangar og portene forsvarligt lukkede, brød et inferno løs som jeg sent vil glemme. Først blæste det op så alle træer og palmer så godt som lå hen ad jorden, lynene flængede uafsladeligt luften efterladende ozonlugt og en uendelig rullende torden, og som det regnede! Når man så ud, lignede det hele en stor sø, selv lavninger på op over 1 m var fyldt med vand.

Nu forstår jeg hvorfor man ikke flyver i en THUNDERSTORM!

Når vi ingen elever havde, fløj jeg meget sammen med en italiener, dr. eng. Fulvio Bianci, som til daglig forestod opbygningen af Fiat-koncernens nye samleband på en splinterny fabrik i Petropolis, der skulle fremstille lastvogne. Han havde tilbragt 3 år i Rio og forlod den kort tid før jeg. Han var meget interesseret i bølgeflyvning og havde fløjet en del alpeflyvning i Europa. Han fortalte

at i den tid han havde tilbragt i Rio havde han studeret mulighederne for bølgeflyvning fra netop vores flyveplads i Nova Iguaçu, hvor der meget ofte stod meget flotte lenticularisskyer, og ofte eksperimenteret med at få kontakt med bølgerne, men desværre uden resultat.



Men han mente, at hvis man når den rigtige situation var til stede, fik et flysløb op til 2 - 3 km's højde, ville det være muligt at få kontakt med bølgerne og nå højder på 7 til 10 km. Men denne Fulvio og en flyingeniør fra Varig, Hans (man skulle tro han var tvilling til vores Hans, alt, både udseende, stemme m.m. en tro kopi) lærte mig en del gode ting med hensyn til flyvning over bjerge.

Et andet medlem af klubben, engenheiro Reinaldo fra Sao Paulo, fortalte at Brasilien i nærheden af Rio Grande do Sul, nogle tusinde km syd for Rio, var i stand til hvis midlerne var til stede at bygge verdens førende diamantfabrik for svæveflyvere.

Foruden et stort antal oplevelser ud over de allerede fortalte stiftede jeg under mit medlemskab af klubben bekendtskab med en masse venlige og interessante mennesker, én af disse var Luiz Carlos, et af de fineste, begavede og mest veltrænede mennesker jeg har kendt. Han havde selv startet et flyselskab med sig selv som pilot på selskabets eneste fly, en Cessna 180'er, hvormed han fløj lettere forbindelsesflyvninger med personer og gods i Mato Grosso, som er et af de største og mest uigennemtrængelige og udforskede urskovs-områder i verden. Han var efter kun et par år ved at udvide sin lille flåde med et tomotoret fly. En virkelig personlighed.

Jeg håber så inderligt igen på et senere tidspunkt at kunne vende tilbage til dette vidunderlige land og dets glade og dygtige mennesker og igen gå på termikjagt over de grønne bjerge i den evige sommer, og atter i de stille varme aftener lytte til sambarytterne.

PBC

MEDLEMSNYT

Overgået til passivt medlemskab:

Jan Poulsen, Aalborg

Niels Bruun Pedersen, Hals

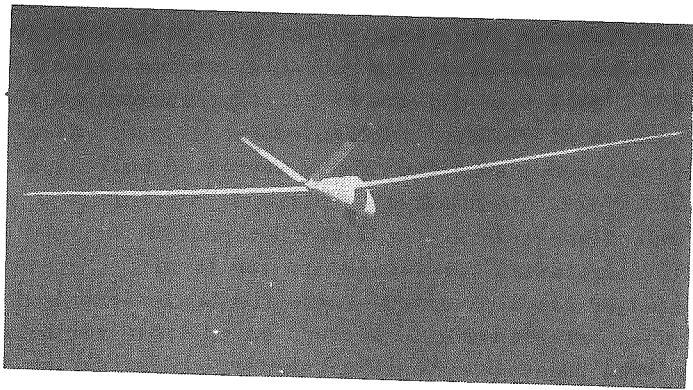
Udmeldt:

Tom Slot Thomsen, tidl. Aalborg

Henning Kibenich, Ølstykke

Forsidebilledet: foråret nærmer sig (statistisk set) - hvorpå det begynder at krible \leftarrow krable i én for at komme ud og baske med vingerne...

A PRO POS vinterarbejde, omtalt andetsteds i bladet: det lader til, at svævefly har den paradoksale egenskab, at de er for få om sommeren og for mange om vinteren...



Til orientering:

SH-1'en har delvis skiftet ejere.

Dette V-halede, Velflyvende Vidunder ejes nu af Flemming (Ter-)

Mikkelsen, Frank B. Nielsen og Per H. Eriksen.

Sollfarthgeber.

Poul Richard har ønsket at hjælpe redaktionen over de sædvanlige problemer med lødigt stof i nærværende blad, så han har sendt Svævenyt en udførlig redegørelse for funktionsprincipperne i det moderne el-variometer/sollfarthgeber instrument.

Der er måske en del glas-piloter, der aldrig helt har været klar over, hvordan tingene egentlig hang sammen, ligesom der snart udklækkes ny generationer af glaspiloter. De kan forhåbentlig alle have glæde af Poul Richards indgående gennemgang, inden de lægger ud på sæsonens første strækopgave.

Det hele kan måske se noget indviklet ud, men til beroligelse for alle skal det oplyses, at det efter ihærdigt arbejde er lykkedes selv redaktøren at forstå artiklen. Tror jeg nok.

"Jeg har lavet følgende oversættelse fra instruktionsbogen til Westerboers VW 5 Sollfarthgeber og Nettovariometer. Der er nok mange, der ikke ved, hvordan et sådant er opbygget, og hvordan det virker, men en forudsætning for virkelig at få noget ud af flyvningen er, at man ved, hvordan ens instrumenter virker og bruges.

Det nedenstående gælder ganske vist for Westerboer instrumenter, men principperne er de samme for alle andre (med få ændringer)."

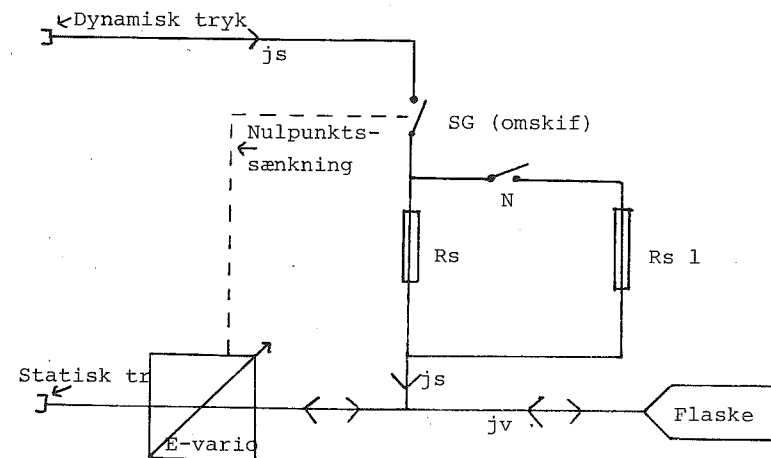


Fig. 1.

Ved omskiftning med Sollfarthgeber-omskifteren SG bliver vejen for luftstrømmen js fri, idet den bliver ført fra dynamisk tryk over sollfarthkapillaren Rs til forbindelses-punktet mellem El-vario og flaske. (Kapillaren Rs = resitikator er indført for at dæmpe instrumentet).

Ved indsættelsen af sollfarth-kapillaren med den pneumatiske omskifter SG flyttes samtidig variometerets 0-punkt. D.v.s. at dette skal sænkes til een eller anden værdi, afhængig af flytypen 1 - 2 m/s, så sollfarthgeberen arbejder ud fra korrekt nulpunkt.

Da det elektriske variometer - i modsætning til det mekaniske - ingen nævneværdig gennemstrømningsmodstand har, holdes udjævningsflasken altid på statisk tryk, når SG-omskifteren ikke er slået til, sådan at der på sollfarth-kapillaren er et tryk der er dynamisk tryk + statisk tryk, hvor dynamisk tryk er lig $\frac{1}{2} \times p \times v^2$, hvor p er statisk tryk og v hastigheden. Sollfarth-luftstrømmen bliver derefter altid bestemt via det dynamiske tryk.

Uden sollfarth-kapillaren Rs vil ved synk udligningsstrømmen jv flyde gennem E-vario til flasken, hvis denne holdes til dynamisk tryk (omvendt ved stig). Ved indsættelsen af sollfarth-kapillaren bliver sollfarthluftstrømmen js opdelt: een delstrøm af størrelsen jv sørger løbende for trykudligning i flasken; resten js + jv flyder hele tiden gennem E-vario til statisk tryk. (se fig. 1)

Går man ud fra et flyveeksempel gennem rolig luft med hastigheden for bedste glid og med E-vario kompenseret for flyets egensynk, så ophæver delstrømmen js + jv (i E-vario registret som stig) den ovenfor nævnte nulpunktsændring. Det til sollfarthgeber omfunktionserede E-vario viser da nøjagtig 0.

Ved "overspeed" vil den af dynamisk tryk styrede luftstrøm js blive for stor, - E-vario vil vise over 0. Omvendt vil ved en flyvehastighed under sollfarth delstrømmen js + jv nu ikke nå over den værdi, der skal til for at kompensere nulpunktssænkningen: El-vario viser synk.

Facit: El-variometeret er blevet til en enkel, altid for håndenværende Sollfarthgeber. Ved visning over nul må der trækkes i pinden, ved visning under nul skal der trykkes, til visningen igen er nul.

Systemet virker også ved flyvning gennem ustabil luft. Ved synk vil delstrømmen jv tage til, sådan at El-vario viser synk. Konsekvent må der nu trykkes på pinden for at øge det dynamiske tryk og dermed js-strømmen til variometeret. Det forhøjede js ligger ved sollfarth. Omvendt ved indflyvning i et stigområde: Delstrømmen jv ændrer fortegn, så js + jv flyder gennem El-vario. Det følgende positive udslag giver derfor en "trækkommando" indtil farten er nået til ca. den, der svarer til mindste synk. Så åbnes SG-omskifteren og instrumentet er skiftet om til almindeligt variometer

Den forventede middel-stigehastighed og den under flyvningen indtrufne synkhastighed er i Sollfarthteorien ifølge McCreehy sammenfaldende værdier. F.eks. kræver begge følgende tilfælde samme Sollfarth:

- Flyvning med variometervisning -1 m/s og ringindstilling +2 m/s og
- Flyvning med variometervisning -3 m/s og ringindstilling 0 m/s.

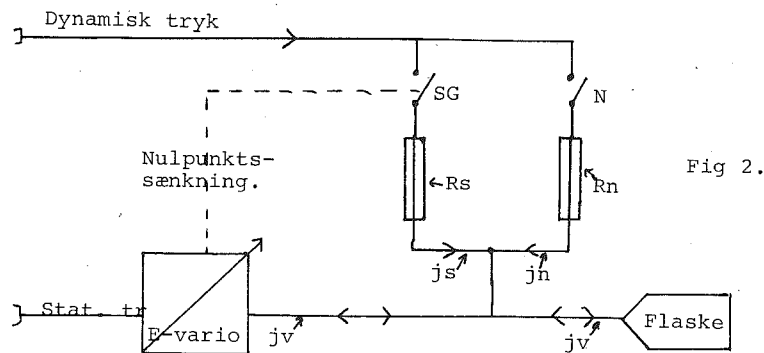
Derfor bliver ved McCreehy-ringens brug til Sollfarthgeber 0-punktet yderligere forskubbet nedad ved ovenfor nævnte, - afhængigt af flyets egensynk og det forventede middelstig.

Ved overgang til en større planbelastning (vand i tankene) må der tilsluttes en korrektur-kapillar Rs 1, som lægges parallel med Rs. Dette opnåes med den anden pneumatiske omskifter N. Den virkelige 0-punktssænkning forbliver da uberrørt.

NETTO-VARIOMETERET.

I tilfælde af, at det anvendte fly kun bliver fløjet med én konstant planbelastning, kan den anden omskifter N bruges, så variometeret viser nettovisning med undertrykt polar-synk (= det til enhver hastighed svarende egensynk.).

Egensynket forårsager en konstant og med farten tiltagende luftstrøm jv fra statisk tryk til flasken. Denne luftstrøm lader sig kompensere gennem en luftstrøm jn, som flyder gennem en passende målt kapillar Rn. Rn ligger ligesom Rs mellem dynamisk tryk og udligningsflasken og bliver koblet ind via omskifteren N. (se fig. 2)



På den måde opnåes, at E-vario ved flyvning gennem rolig luft uafhængig af flyvehastigheden altid viser 0. Som følge heraf kommer variometeret med netto-kobling til kun at vise det "ægte" meteorologiske stig (eller synk), så man uafhængigt af flyvehastigheden kan koncentrere sig om at finde det bedste område i boblen.

GTAS

Der har været nogle kritiske røster fremme om den ny, ret så håndfaste måde, telefonpengene i klubhuset bliver indkrævet på.

Gert har for at hjælpe klubben lagt en masse timer i at fremstille det sindrige apparat, men han vedgår, at der måske endnu skal justeres en smule, før det arbejder perfekt.

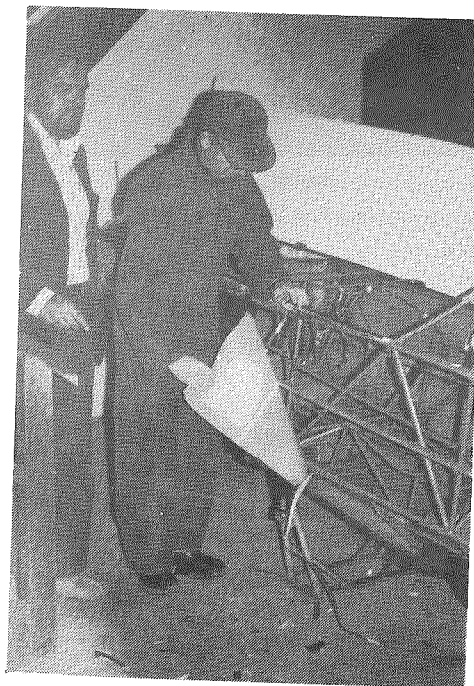
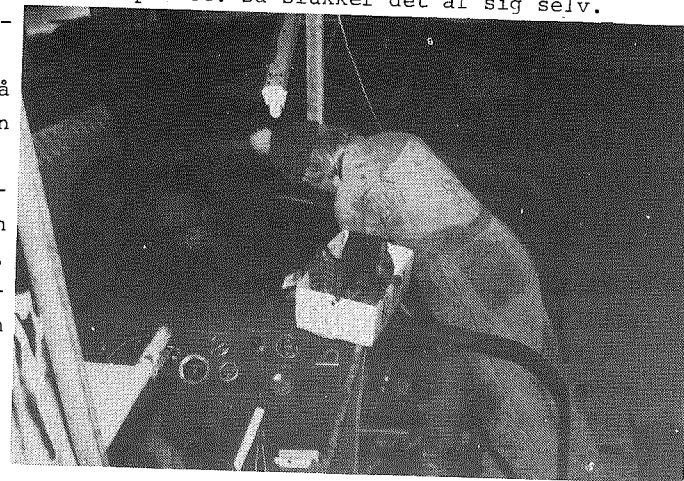
Men er det da osse så slemt, hvis der ryger en 25-øre i ny og næ? Et evt. overskud går i vores alle sammens lommer, ligesom vi allesammen er med til at betale underskuddet fra sidste år på godt 600 kroner.

Det er kedeligt at måtte konstatere, at telefonens drift ikke kan bringes til at hvile i sig selv af frivillighedens vej, men forhåbentlig kan den ny ordning bidrage til at bringe orden i økonomien på dette specielle område.

Gert har desuden i vinterens løb puslet med et nyt ladeapparat til fly-akkumulatorerne. Det er indrettet på samme måde som Storno-opladeren til de flade elementer - d.v.s. at man på forhånd kan indstille apparatet på det antal timer, man ønsker akkumulatoren opladet. Så slukker det af sig selv.

Apparatet kan tage 5 akkumulatører af gangen, så det skal nok bringe en kærkommen lettelse i den uorden, der førhen herskede området.

Det har nok osse kostet Gert en del timer.



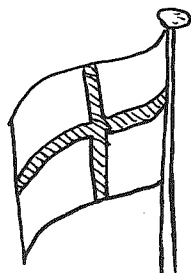
Vinter betyder klargøring, reparationer og knofedt. Ikke alle medlemmer har været lige flittige. Vi har her lynfrosset nogle af de mere energiske. Spillet har som sædvanlig fået en grundig omgang. Det samme gør sig gældende for traktorerne. Desuden skulle vi snart få den ny traktor.

K - 7'eren har foruden diverse småreparationer fået nyt lærred på kroppen.

Svævenyt har modtaget en lille beretning om arbejdet fra Henrik.

"I år var det MNX^s tur til at få en større tur, hvilket også var

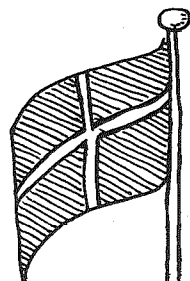
(snig dig om på næste side og læs videre!)



Sirpalle!

Tervetula Tanskaan seka meidan
jokkaamme! Ale haoskaa nahda sinut
jaukassamme kakaussamme.

Taivamme etta viihdyt hyvin
Danskassa seka erityiseste taalla
klubissamme kaikkien Kajn
tavereitten jaukassa.



Svævenyt.

Vinteroverhaling af 7'eren (fortsat).

hårdt tiltrængt. Med Klåstrup som chef for holdet var vi 5, plus nogle stykker, der kom en gang imellem.

Vi blev enige om, at vi ville starte så snart flyvesæsonen var ovre for at blive færdige i ordentlig tid. På årets sidste flyvedag skilte vi apparatet af og kørte det til Ålborg, hvor det hele skulle foregå. Siden den dag har der været arbejdet hver week-end og mange hverdage og aftener. Der er brugt ca. 700 timer på at få MNX klar til sæsonstarten. De sidste småting blev lavet om formiddagen før generalforsamlingen.

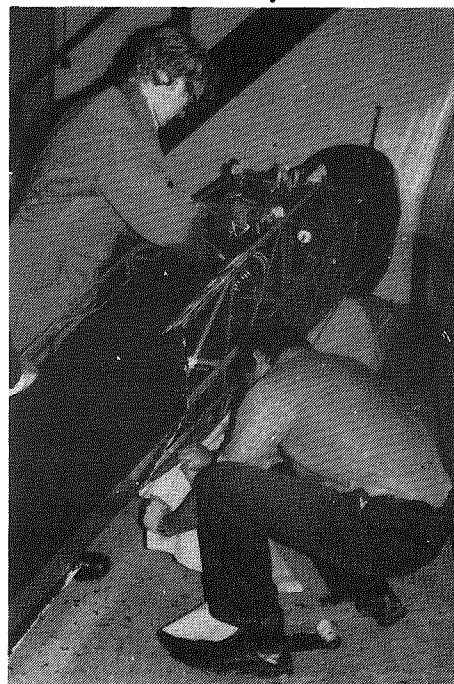
Arbejdets start gav alle en lejlighed til at få afreageret ved at flå, rive og skære i det gamle lærred. Bagefter blev alle rør m.v. gjort rene for snavs, gammel lim o.s.v. Samtidig afmonterede andre cockpittet, - altså fjernede sæder, seler, instrumentbrædt mm. Ind imellem blev der også arbejdet på LS-1'en og Fik 20'en, som også var i værkstedet.

Efter at rørerne var gjort rene og alle lejer rensat og smurt igen, gjorde vi klar til at lægge lærred på. Det foregår på den måde, at alle langsgående rør og formlister bliver smurt med lim først. Når så limen er tør, måles lærredet ud ud stykker, der passer med en kropside. Lærredet sættes fast ved at gnide en klud med acetone henover det sted, lærredet skal sidde, indtil limen trænger gennem lærredet. Sådan fortsættes til lærredet sidder stramt over hele kroppen. Det hele gentages på den anden side.

Når hele flyet er beklædt, skal det have vand 1 gang + dope

6 - 7 gange for at stramme lærredet. Samtidig med at lærredet blev sat på, blev det ene krængeror repareret.

Da kroppen skulle males, lånte vi een af flyvevåbnets transportable kompressorer til sprøjtepistolerne, som Klåstrup



svang. Derefter var vi færdige til det sidste pusle-arbejde (man skulle tro, det var en Baby, de havde arbejdet med-red.) og den 18. februar kunne vi læsse MNX på transportvognen og sende den til EK - VH.

Når man sidder og tænker på, hvor få, der mødte op her i vinter, kan man blive lidt knotten. Hvor havde det dog været rart at se lidt flere vise interesse for vinterarbejdet, så ikke altid de samme hvert år skal slide i det. Næste vinter er vi flere, der gerne vil have en frivinter, hvor VI kan sidde hjemme og hygge os. For nok er det et sjovt arbejde, men efter fire, fem eller endda måske seks vintre uden mere

end to eller tre fri week-ends, vil det være rart med en hel vinter fri. Vi gentager derfor det sædvanlige omkvæd: Mød dog op til vinterarbejdet. Det er faktisk hyggeligt. Men husk at tage det gode humør med!

Himmel eller Helvede ?

I en tilstand af stærk ophidselse ringer Poul Peter til sin bedste ven, præsten: -

Har du læst avisen i dag? Har du set, at de har sat mit navn på en dødsannonce?

-- Ja, det har jeg set. Hvor ringer du forresten fra ?

LÆSEROPGAVEN fra sidste nr.



Bent står nu frysende hjemme ved sit fædrende hjem på heden. Han har kastet lidt sne, men det luner alligevel lissom lidt mere at tænke på, at han snart får de penge, hans solgte svæveflyvebøger har indbragt. Selv har han nærmest glemt, hvilke bøger, det var, han solgte, og den, han havde med hjem til de mørke vinteraftener, har han af en eller anden grund ikke fået læst så meget i, som han egentlig gerne ville. Han har osse glemt, hvad det var, han begyndte at læse, men her kan Svævenyts læsere heldigvis hjælpe ham.

Denne gang er der hele tre, der har gidet ofre lidt tid på at hjælpe os med løsninger. Det er rent faktisk 200 %^s fremgang fra sidste læseropgave, så det lysner vel. Kunne bare resten af klubben vise en lignende linie. Men her som så mange andre steder viser Svævenyt vejen frem.

Men hvad gjorde Bent da? Se blot nedenstående skema og forstå.

HANDLING	TIDSPUNKT	BOGBEHOLDNING
Købte Svæveflyvehå.		Svæveflyvehåndb.
Købte Segeln ü d. Alp.		Svæveflh.+ Segeln
Solgte Svæveflyveh.		Segeln über d. Alp.
Købte Soaring on t. W		Segeln + Soaring
Solgte Segeln		Soaring on the W.
Købte Svæveflyveh.	I går	Soaring+Svæveflyvh.
Solgte Soaring	I dag	Svæveflyve håndb.

Det ligger herefter altså fast, at Bent begyndte at læse Svæveflyvehåndbogen. Den var jo osse den sjoveste. Han tog osse den samme bog med hjem, for han havde egentlig ikke fået læst tilstrækkeligt i den.

Svævenyt havde som nævnt fået tre løsninger på denne lette opgave. Imidlertid var kun de to rigtige, men efter ca. 10 sekunders ihærdigt arbejde med terningerne, har redaktionen fundet frem til den rette vinder. Det blev Bent Erik Thomsen, som vil få sin velfortjente halve flaske snaps overrakt ved næste klubfest.

På medlemsmødet den 4/3 er der bl.a. strækflyvning på programmet. Sejstrup har lovet at øse lidt ud af sine erfaringer, så der vil både blive noget at komme efter for de som har fløjet stræk og for dem, som endnu ikke har prøvet.

Husk at huske at komme!

Der er nu afgået brev til Tyskland med den endelige indbydelse til besøg hos os i sommerlejren 78. Vi håber snart at få meddelelse fra tyskerne om, hvornår deres sommerlejr falder.

Som bekendt blev det fra generalforsamlingen bifaldet, at vi foreslår tyskerne at køre udvekslingen stille og roligt.

Dette kan kort udtrykkes i, at man er velkommen til at besøge hinanden i de respektive sommerlejre (hvor man kan forvente, at der altid er nogen på pladsen), og hvis man derudover kan arrangere noget, et det osse velkomment.

Flemming V. vil fortsat gerne høre fra mennesker, der er interesserede i at deltage og også meget gerne fra folk, der evt. kan huse et par tyske gæster under deres besøg her i landet.

Vi håber snart at kunne få opsat en plan over de mulige ferietidspunkter, så man kan få ordnet sommerferien derefter.

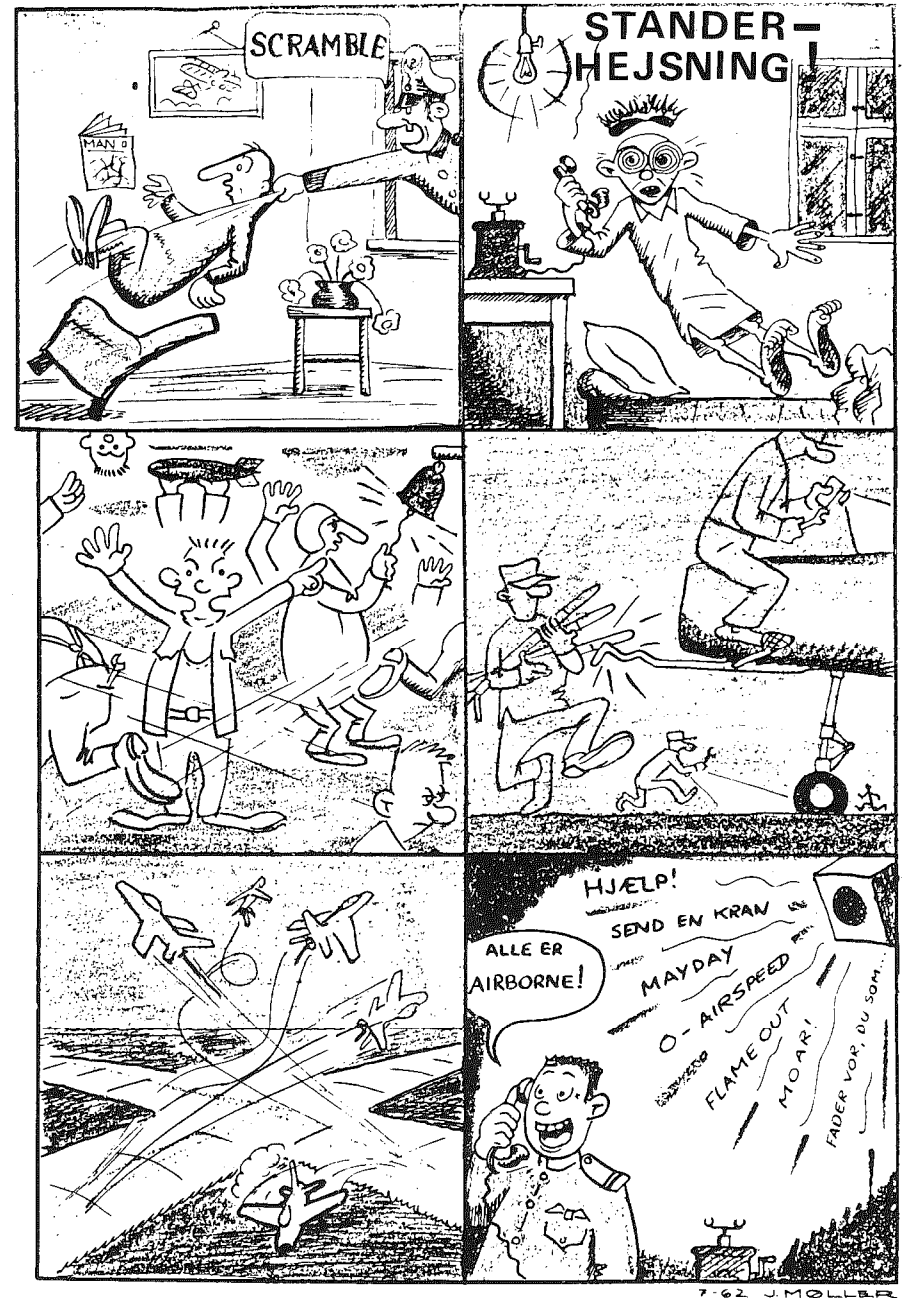
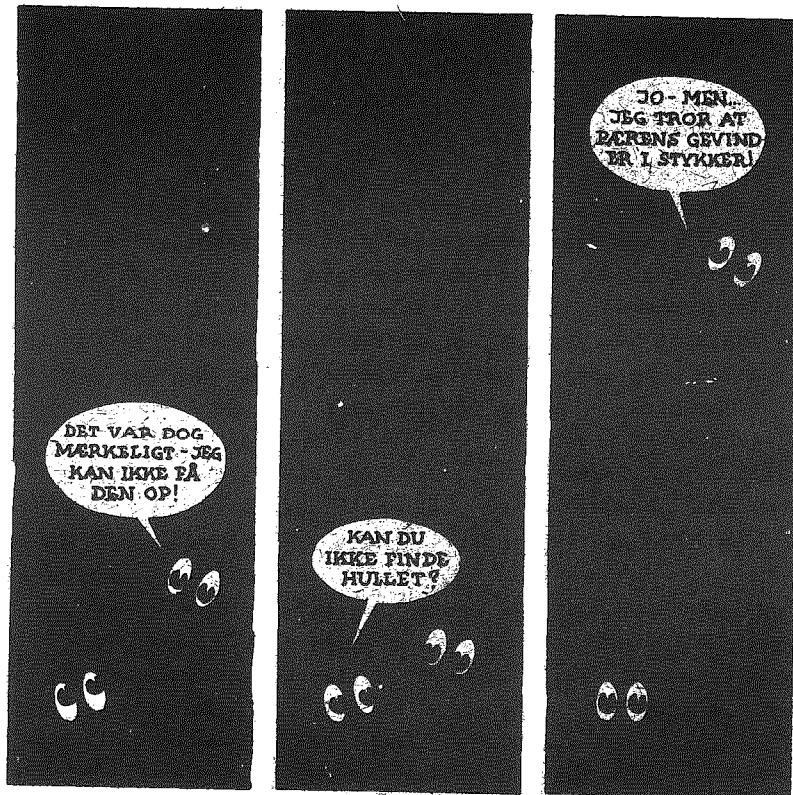
Dette vil snarest fremgå enten af opslagstavlen i klubhuset eller af Svævenyt.

Finn Jonassen har fået ny adresse. Den er nu:

Ibisvej 11, 9640 Farsø. Telf. 08 632337.

Piet Hein har skrevet et græk, der i hvert fald kan forstås af svæveflyvere. Hør blot:

Pessimister er dog de mærkværdigste tåber
de tror på det modsatte af, hvad de håber.
Nej, de optimister, som livet beror på,
er dem, der tør håbe på noget, de tror på.



BLANKET TIL BRUG VED UDELANDING



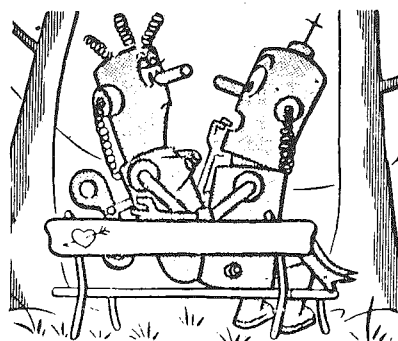
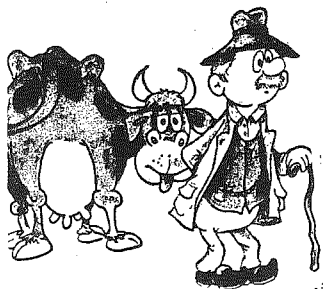
(udleveres til nysgerrige)

Jeg står her fordi: (sæt kryds)

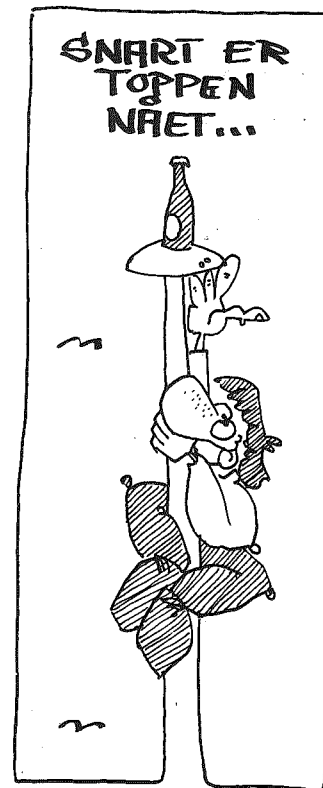
- der var ikke mere vind
- jeg skulle tisse
- jeg fløj tør for benzin
- luften slap op
- man kan ikke selv bestemme hvorhen man kommer

I øvrigt:

- har jeg overlevet
- er jeg sulten
- vil jeg sætte pris på, at I kravler ned af min vinge
- er jeg tørstig
- vil jeg sætte pris på, at I ikke bruger min flyverdragt som souvenir.



Årh, nu har jeg glemt min nøgle!



CERES
ÅRS

-ønsker
opfyldes i AARS
BANK

for fremtiden

D E M E N T I

FORMANDEN GIK IKKE I SPIND
VED JULEPROKOSTEN.
DET VAR KUN ET STALL.

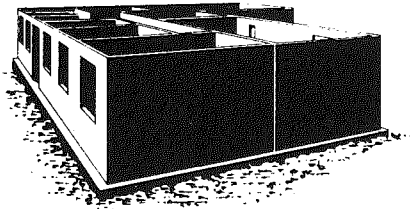
FLYVESTATION AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niels Sejstrup, Godske Lindenovsvej 141, 9210 Aalborg SØ
Næstformand: Kaj H. Kristensen, Dybbølgade 8, 9000 Aalborg
Kasserer: Finn W. Thomsen, Smedevej 23, Biersted, 9440 Åbybro
Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe

Medlemsbladet SVÆVENYTS redaktion:
Per H. Eriksen, Grønnegade 25, 9362 Gandrup

Gitte og Flemming Vasegaard, Jens Baggesensvej 98, 8200 Århus N

Gandrup Elementfabrik



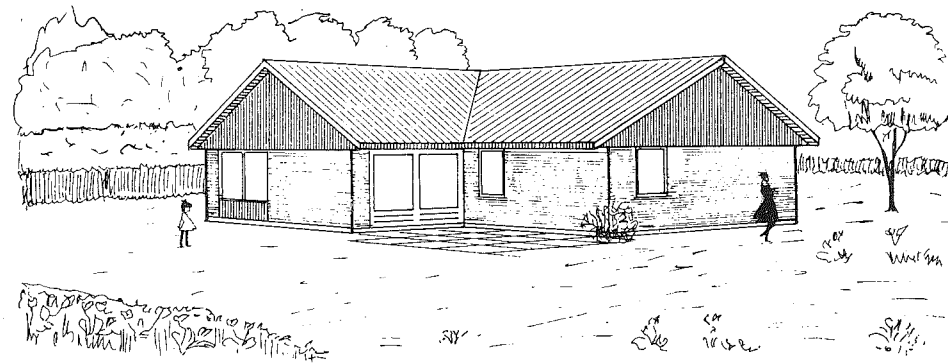
Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- 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

bo lunt, bo godt... bo i Gandrup Huset...



GANDRUP HUSET A/S

v Knud Iversen
Gandrup - Telefon (08) 25 93 66

GANDRUP HUSET LEVERES BÅDE SOM FÆRDIGHUSE OG MEDBYGGERHUSE