

# ***Svævenyt***



**Nr. 8**  
**August 1978**  
**17. årgang**

# VM-78

Vi ville gerne i dette nummer have bragt vores udsendtes beretning fra VM i Chateauroux, men på grund af tidnød, kan det ikke nås. Den ærede læser må væbne sig med tålmodighed og evt. en pilsner og vente til septembernummeret. Men lidt kan vi da røbe: Sej måtte nøjes med en beskeden 28.-plads i Renn-klassen. Det er han ganske givet ikke tilfreds med! Men



Kong Hans netop hjemvendt fra forrige VM: Det er sgu' kun for skrappe fyre, det her!!

vi andre vil nu stadig mene, at det er en præstation blot at være med.

Medvirken-  
de til det  
jævne resul-  
tat har sik-  
kert været  
PIK'ens føl-  
somhed for  
snavs på vin-  
gerne. Ifølge  
Finn Willy kun-  
ne man visse  
dage skrabe  
en god spise-  
skefuld fluer  
af på een me-  
ter vingefor-  
kant.

Men som sagt:  
Vi vender se-  
nere tilbage  
med holdets  
beretning om  
turen.

## EN MENING

TIL KLUBBENS INSTRUKTØRER!

Vi kan vist godt blive enige om, at svæveflyvning er en dejlig sport, især når man hænger i en 2 meter boble med et svæveplan spændt på ryggen. Jo, det er en dejlig sport, som vi elever gerne vil lære så hurtigt som muligt.

Efter at have fået et lynkursus i at flyve svævefly er jeg nu 'solist', og jeg vil gerne komme med et par betragtninger over klubbens måde at lære folk at flyve på.

Generelt mener jeg, at klubben har et velfungerende under-  
visningssystem med velkvalificerede instruktører til rådighed, men det trænger efter min mening til et par småjusteringer.

For det første bør alle instruktører være enige om, hvorledes de enkelte manøvrer skal udføres. En standardisering af instruktørerne må være den første betingelse for at lære eleverne at flyve. Hvis ikke instruktørerne er enige om, hvorledes de forskellige manøvrer skal flyves, så lærer eleverne jo 2-3 forskellige 'tekniks', og dette forvirrer dem kun og er måske årsag til, at de ikke får det fulde udbytte af en flyvetur, fordi de først skal finde ud af, hvordan instruktøren 'vil have det'.

For det andet skal der være fuldstændig klarhed over, hvem der flyver flyet. Flere instruktører hjælper lidt til på pinden uden at sige noget. Hvordan skal eleven kunne få føling med flyet, når han/hun ikke ved, hvornår instruktøren er med på pinden? Det har også givet flere tvivlstilfælde om, hvem der styrer flyet. Sådanne tvivlstilfælde kan i værste fald være årsag til et havari, og det er der vel ingen af os, der ønsker? Så I må altid gøre det helt klart, hvem der har flyet, og hvornår I er med på pinden, også selv om det kun er en lillebitte korrektion I laver for at hjælpe eleven.

For det tredje bør der holdes en ordentlig briefing om morgenen. For at man kan få det fulde udbytte af en flyvetur kræves det, at man er ordentlig forberedt og at tvivlsspørgsmål er ryddet af vejen. Dette kan man efter min mening bedst gøre om

morgenen ved at en af dagens instruktører samler eleverne i klubhuset (medens alle andre trækker fly ud og gør klar) og gennemgår de ting, eleverne skal lære den pågældende dag. Jeg ved godt, at der kan være 10 elever hver på sin DKS-norm, men jeg tror stadig, at det er den tid værd, det tager. Jeg er sikker på, at det giver bedre forståelse af, hvad der foregår, når man sidder i flyet. Hvis man ikke er forberedt og ikke har fået tid til at briefe, får man ikke det fulde udbytte af flyveturen - når man er elev. Hvor tit har vi ikke set elev og instruktør sidde i flyet og briefe, hvor radiomanden har råbt: "Se så at komme afsted - så kan I lige nå at komme op, før springerne kommer" - og op går K-7'eren. Hvor meget er så flyveturen værd for eleven?????

Hvis vi retter de fejl, jeg her har peget på, vil vi efter min mening opnå en bedre kvalitet i flyvningen med eleverne.

Er jeg ene om dette synspunkt?

Bjarne (jas).

## OY-PIP



Carsten Sjørslev har beriget klubben (vor læser: Hvodden kan I finde på at sige sådan noget sludder. Som om Carsten.. Vi: Nå, nå, det er slet ikke det, vi tænker på. Vor læser: Nå, eh,-- hæ hæ, det er vel ikke hende Jo.. Vi: Nu kan det snart være nok. Vi tænker overhovedet ikke på nogetsomhelst!! Øh,- sludder, det vi tænker på er slet ikke såddan nået. Vor læser: Hvaffor nået?? På dette tidspunkt forlod redaktøren hulken-de sin skrivemaskine.)

Men altså, vi prøver een gang til:

Carsten Sjørslev har beriget klubben (vor læser: Hør, det er vel ikke nået med det hersens Plumtonium? Vi: Nej, nej, nej, - det, vi prøver at få sagt, er.. Vor læser: For hvissommenstid det er sån nået så... Vi: (hysterisk) Detviprøveratfåsa gterat CarstenharlavetetnytelvariomerettilGolfen! Vor læser: Nåh, men det kunne I da bare have sagt strax. Herefter satte han sin motoriserede cykel igang og rumlede hjemad mod heden.)

Feed-back: Carsten har lavet en audio-del til Golf'ens variometer. Efter sigende fungerer det udmærket. Tak for det.

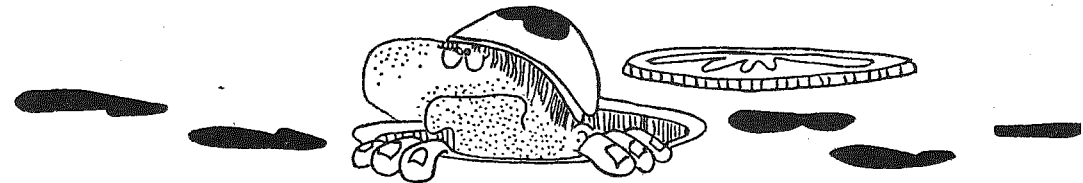
## SOMMERLEJR I

Den første del af sommerlejren i år blev som bekendt ikke begunstiget af det allerbedste vejr, men alligevel fik de ca. 20 deltagere et par hyggelige uger ud af det.

Allerede om aftenen den første fredag fik vi besøg af de første af vore ny venner fra Brilon. Det var Wollfgang Wiedenroth med familien, fru Gerda og børnene Bettina og Jan. Vi lærte dem snart at kende som nogle virkelig rare mennesker. Ikke mindst Wolffgang forstod kunsten at hygge sig i klubhuset om aftenen, men også på startstedet udviste vore gæster en energi, der kunne være et godt eksempel for os andre.

Søndag var vejret rimeligt, så vi fik vist lidt af vore omgivelser fra luften. Desværre havde tyskerne ikke selv fly med, og efter en del snakken frem og tilbage mellem de hjemmевærende bestyrelsesmedlemmer + Ole Didriksen, blev det bestemt, at vore gæster måtte nøjes med at flyve tosædet. Der blev heldigvis da også en del flyvning til dem.

Vejret mandag og tirsdag duede ikke til noget særligt, så en



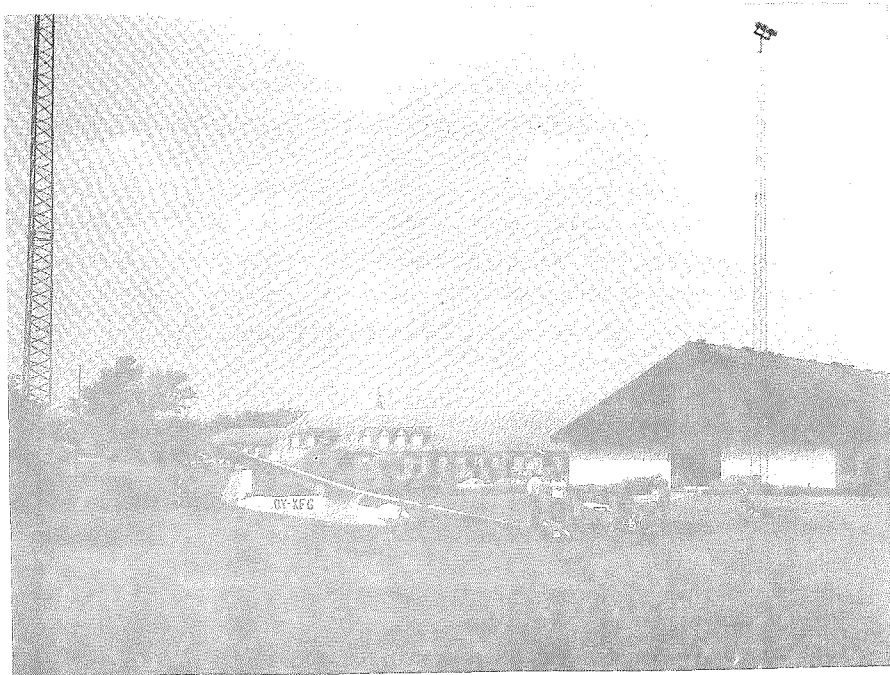
del af deltagerne gav sig til at lege kloakarbejdere, idet afløbene fra klubhuset var blevet stoppede. Efter to dages intens gravning diverse steder langs spildevandsledningen ind mod skoven fandtes fejlen endelig helt henne ved udløbet. Da der her var blevet etableret en udluftning til stenkisten nede i jorden, fungerede anlægget igen, og det skulle det så forhåbentlig osse blive ved med for fremtiden.

Resten af sommerlejren forløb uden de store problemer. Det blev til for lidt flyvning, men til gengæld til så meget desto mere hygge i klubhuset med fællesspisning, bob- og kortspil osv. osv.

Enkelte halvgode dage var der dog, - som nævnt andetsteds

blev der fløjet et par sølvstræk og en enkelt 5-timers, Astir'en og Golf byggede rede på EK-RD, og Gitte placerede Ka-6'eren på en 2 meter bred, bar stribe i en pløjemark ved Ålestrup. (Hun kunne vel ikke finde Ålestrup Airport. - Se herunder!)

For deltagerne i den sidste afdeling af sommerlejren kan vi kun håbe på ligeså godt kammeratskab og samvær + bedre vejr.



Billede taget på EK-ÅL under NOM. Mærkværdigvis var der tilsyneladende kun et fly på pladsen på det tidspunkt. End ikke LS-1'en var der. Men den var måske allerede kørt hjem?



Som nævnt i et tidligere nummer af Svævenyt, er det rart, at klubhusets ovn atter virker. En dag i sommerlejren bagte Gitte rosinboller, og som een sagde: Nu sidder der 12 sultne mandfolk og sætter tænderne i hendes dejlige bag!



## BRILON

Efter Abfahrt kl. 3.30, 5.00 og 6.00 fra hhv. Sæby, EK-VH og Årshus mødtes vore gæve Tysklandsfarere på en rasteplads på den ny motorvej ved Åbenrå ved 8-tiden. Resten af de ca. 800 kilometer til Brilon blev tilbagelagt næsten non-stop. Dog, - bortset fra de stop, naturen fordrede, måtte vi indimellem standse, fordi Linnemann måtte ind og finde nogle bananer eller olivenolie eller så'n noget til sit kogende bagtøj. (Peugeot'ens naturligvis!)



Kl. 20 mødtes vi på pladsen af Jas og en allerede lidt "træt" Tage. Vi fik hurtigt slået teltene op og kunne derefter lige netop nå at deltage i en afskedsfest, klubben holdt for nogle gæster fra en klub i Ruhr-distriktet.

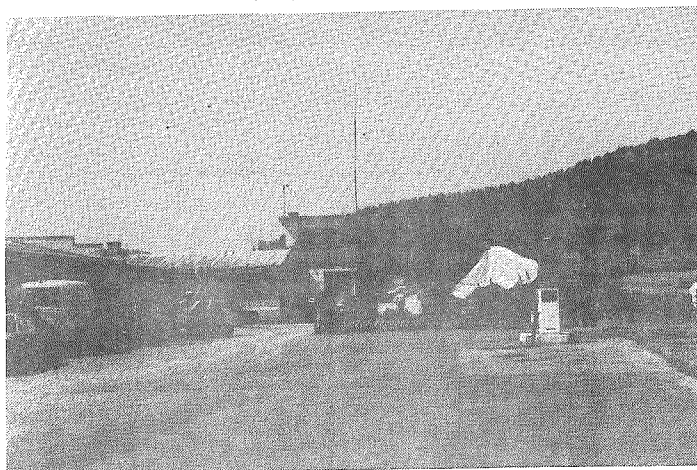
Efter behørig velkomst fra næstformanden var festen igang, og selvom vi var lidt trøtte efter den lange køretur, blev det ud på de små timer, før vi kom til køjs. (Iøvrigt så vi et eksempel på, hvordan man kan skaffe penge ind til gode formål. Ruhr-klubben havde fået skadet deres ene Ka-7 temmelig kraftigt ved en elevs 2.-solo på typen. (Eleven fik skrammer + et brækket ben.) Flyets ødelagte højdemåler blev bortauktioneret til fordel for reparationen, og den indbragte efter en animeret indsats fra hele forsamlingen 500 DM.)

Søndag var første flyvedag, men det blev kun til 5-minutters pladsrunder. En morgen-complet, der absolut ikke var særlig komplet, blev indtaget i Brilon. Pær var derefter morgen-

sur resten af dagen, thi Per uden ordentlig morgenmad er som et skib uden vand, et tårn uden fundament.

Senere på dagen udførte Per til gengæld den pæneste landing, der længe er set med Astir'en. Skade blot, at han glemte hjulet! Men det ser nu da meget fikst ud, at Astir'en bliver stående med vingerne vandrette på den måde.

Heldigvis blev der ikke så meget som en ridse ud af det, da græsset var kraftigt og tæt. Umiddelbart efter Per's landing understregede Flemming, at det ikke bare var een, der kunne lave kunster: 3 nydelige touch-and-go's udført på Ka-6. Efter vi således at have vist, hvad vi duede til, forløb resten af dagen uden særlige præstationer.



Klubhus og tårn set fra øst.

Vi fik morgen-complet hos restaurant Teltlejr. Den første dag med godt flyvevejr oprandt, og næsten alle fik fløjet en god tur omkring pladsen. Basen var knap 6000', og der var mange steder 4-5 meter stig. Flyvningen over bjergområdet syd for pladsen var virkelig noget andet, end vi er vant til hjemmefra. De højeste "bakker" er ca. 900 meter, hvilket er 500 meter over pladsens niveau, - det giver en faktor mere at tage i betragtning, når man flyver lidt hjemmefra.

Desværre gav denne dag endnu een af vore piloter lejlighed til at demonstrere hvordan, man ikke skal gøre. Under spilstart i LS-1 mistede Poul Richard hooden i ca. 100 meters høj-

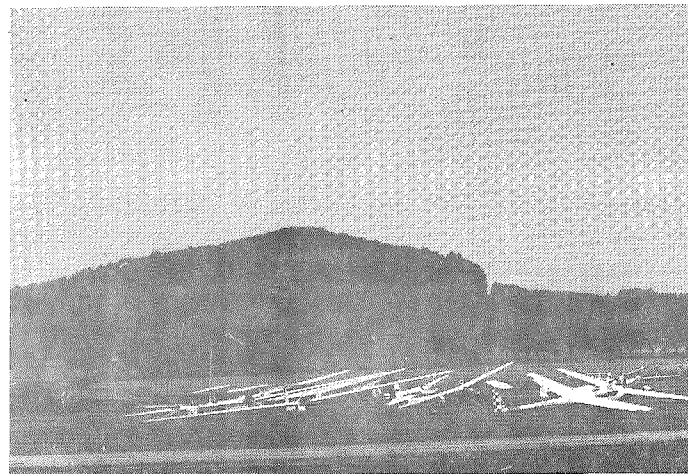
de. Hooden ramte jorden, sprang elegant op i tre-fire meters højde og gik tilsyneladende først istykker ved andet møde med jorden. Desuden landede den kun et par meter fra en sandsynligvis ellers frelsende kornmark. Ingen grund til yderligere kommentarer.

Tirsdag var det dårligt vejr. Flemming og P.R. kørte til Egelsbach syd for Frankfurt efter en ny hood. Vi havde først fået oplyst, at en ny kostede ca. 2500 DM (!), men det lykkedes os ved tyske venners hjælp at få lov til at købe en råhood, der "kun" skulle koste ca. 1200 DM. Der var tale om både forreste og bageste hood, idet de laves i et stykke.

Da vi fik regningen på fabrikken, blev vi glædeligt overraskede, idet den kun lød på 942 DM. Een af de store kanoner fra Brilon havde nemlig i mellemtiden ringet til Schneider og meddelt, at hans venner værsgo skulle have den hood til fremstillingspris! Og det var jo meget rart.

På turen hjem kom der dog et lille tillæg til prisen på 20 DM.

Resten af holdet kørte på sigtseeing, og nogle enkelte energiske fløj et par ture sidst på dagen. Gitte fik endda no-



gle til at hjælpe med at samle Astir'en, for derefter at finde ud af, at hun alligevel ikke gad flyve! - Det kostede naturligt nok pilsnere senere på dagen.

Vestenden af banen med den karakteristiske høj i indflyvningen.

I løbet af eftermiddagen fik Per ved udfoldelse af megen snilde limet LS-1'ens havarerede hood så meget sammen, at der atter kunne flyves med den næste dag. Om aftenen grill-party, hvor

Per rigtig var i hopla, - så meget, at flere mødre med rystende stemme bad deres børn passe på høje mænd med overskæg og skovøkse, thi man kunne aldrig vide, hvornår vikingebloodet nåede kogepunktet.

Onsdag la-la-vejr. Efter mange tilskueres mening påtænkte Gitte en udelanding i Astir, men snød alle og kom hjem i fin højde.



Skyer over  
Brilon.

Torsdag dårligt vejr om morgenen. En delegation kører til Gütersloh for at hente ny wirer. Hjemme på pladsen oplever man, hvordan en ny soloist behandles: Der strammes buk over bagkroppen på 7-eren, hvorefter alle har frit slag. Og der blev slået til! Derefter buksevand og endelig øl. Skulle vi indføre denne ceremoni hos os?

Sidst på eftermiddagen var Anne Grethe, Gitte og Brian på tur rundt i Sauerland i en Cessna.

Sidste dag fredag var atter en god flyvedag. Alle fløj termik, og Flemming prøvede at ligge i boble med 20 - 25 andre fly. De fløj konkurrence fra en nærliggende plads, og med den intense trafik, gjaldt det virkelig om at koncentrere sig og holde godt udkig.

Samme dag fik Per set en Phantom på 80 - 100 meters afstand. Han siger, det så absolut er tæt nok.

Om aftenen pukledes der med at få al bagagen + hood og

nye wirer stuvet i vognene. Det voldte visse kvaler. Som een sagde: Aldrig er så få fly blevet sat i vogne af så mange på så lang tid!!

Nogenlunde tidligt gik alle så i seng i tårnet, undtagen Per, der gik i seng ½ time før han skulle op. Vi forlod den slumrende flyveplads kl. 03.00 og var hjemme på EK-VH ca. 19.00, alle en god uges oplevelser rigere.



Men bortset fra alt dette, - hvordan var så forholdene dernede? Ja, - hvad menneskene angår, er der kun godt at sige. Alle var utrolig hjælpsomme og venlige, alle gjorde sig anstrengelser for, at vi skulle føle os velkomne, måske specielt Bernie Hollekamp (billedet), der var skolechef på pladsen, mens vi var der. Men også kantineparret Berni og Inge, Ebo med cigaren + mange flere gjorde deres til, at vi straks følte os hjemme.

Faciliteterne, - vores plads er både større og bedre, og vi har meget mere udenoms-plads. På Brilon var det virkelig vigtigt, at man var hurtig til at hente fly hjem, for der var ikke megen ekstraplads at give af, hvis man da ikke ville lande langt fremme. (Al hjemhenting af eensædede foregik med håndkraft.)

Spil og andet jordmateriel fungerede fint, en spilstart gav dog kun 800 - 1000 fædder. Hvad angår klubhus, så fungerede i alt væsentligt den hyggelige kantine som sådant. Der er ikke muligheder for at lave mad selv, til gengæld er bade- og toiletforhold fremragende.

Alt i alt er jeg sikker på, at alle deltagerne i denne første tur til Brilon vil kunne anbefale en rejse derned. Forhåbentlig vil der også næste år vise sig interesserede.

# Lidt statistik

Vor flyvestatus så pr. 30/7 ud som følger:

	Starter	Timer
K-8 XFL:	283	106.10
K-8 XFG:	283	132.00
K-6 XFN:	228	86.20
Astir XDJ:	141	79.55
LS-1 XBY:	109	89.00
PIK 20 XHT:	56	169.00
Polyt XFA:	89	10.00
Ka-7 MNX:	761	127.35
SH-1 DXM:	64	46.45 (privat)
Total	2017	846.45

Sammenligner man med sidste år, er vi måske en lille smule bag-  
efter, men da vejret nu anstændighedsvis må og skal blive bed-  
re, skulle vi nok kunne indhente det forsømte.

Ser vi på klubbens Top 10 for summen af de tre længste  
flyvninger (udenfor konkurrence) ser listen således ud:

1. Niels Seistrup	12 tim. 35 min.
2. Flemming Vasegaard	9 - 40 -
3. Frank B. Nielsen	8 - 50 -
4. Jens H. Jensen	8 - 35 -
5. Tage Havsager	8 - 20 -
6. Per Madsen	7 - 55 -
7. Per Eriksen	7 - 45 -
8. Bent Erik Thomsen (TinT)	7 - 35 -
9. Erik Frikke	6 - 25 -
10. Poul Richard Kristensen	6 - 15 -

Tallene er opgjort efter flyenes logbøger, hvilket som bekendt  
absolut ikke automatisk medfører, at de stemmer overens med de  
enkelte piloters flyvebøger!!

## Særlige præstationer

- 9/7: Bjarne Jakobsen omskolet til Ka - 6.  
Harry Jensen solo.
- 12/7: Børge Nielsen omskolet til Ka- 6.
- 15/7: Karsten Sjørsløv sølvstræk til Randers 52 km.  
Harry C-diplom.
- 16/7: Jens Ole Sørensen omskolet til LS - 1.  
Gitte Vasegaard omskolet til Astir.  
Jens H. Jensen 5 timer.
- 17/7: Erik Frikke sølvstræk til Christianshede (næsten).
- 18/7: Tommy Hjeds C-diplom.  
Flemming Vasegaard omskolet til LS - 1.  
Jens Ole Sørensen passagertilladelse.  
Jens H. Jensen omskolet til Ka-6.
- 21/7: Brian Frøderiksen omskolet til Ka - 6.
- 27/7: Bjarne Jakobsen flysløb.  
Karsten Sjørsløv 14 min. 32' på OY-PIP.

## TILLYKKE!

### NY MEDLEMMER:

- Ivan Hangstrup, Ålborgvej 54, Hornum, 9600 Års. 08 661595.
- Jonni Langberg, Reberbansgade 11 b, 9000 Ålborg. 08 134300 arb.
- Hans Lykke Gregersen, Pilegårdsvangen 3, Seden, 5240 Odense NV.  
Telefon arb. 09 131344.

VELKOMMEN !



Det er ikke bare gas!

Hvis et af vore medlemmer skulle have en ubenyttet gas-  
flaske af middelstørrelse stående ubenyttet, så vil klubhus-  
udvalget modtage den med glæde. Så kan vi nemlig have en re-  
serveflaske stående, så man ikke længere risikerer at måtte  
vaske den sidste sæbe af kroppen i iskoldt vand. Se derfor ven-  
ligst efter i garagen, på loftet osv.

## LS

Rolladen-Schneider har fremlagt et nyt LS-program. Den veltjente LS-1 vil udgå af produktionen, og i stedet vil man lave en LS-1-club med fast hjul. Den ny LS-3 i den ubegrænsede 15-m-klasse vil blive modificeret, således at flaps og krængeror virker separat og vægten bliver mindre. Den kommer herefter til at hedde LS-3 a.

For de, der måtte ønske at kunne flyve i den ubegrænsede 15-meter klasse, men alligevel gerne af og til kunne vil flyve med præstationer som i den åbne klasse, vil man fremstille en LS-3a-17, hvor man med udskiftelige tipper vil kunne forøge spændvidden til 17 meter.

Med en helt ny konstruktion, LS-4 vil man forsøge at tilføje standardklassen nyt blod, men selv om der er tale om en ny konstruktion, ligner den forbløffende den velkendte LS-1. Og hvorfor skulle man egentlig osse lave om på den?

## Tænker de mon på Astir'en?

Kommunens flyvepladsudvalg har fra vor nabo, Forsøgsstationen, modtaget en klage over støj ved overflyvninger. Da der naturligvis først og fremmest tænkes på motormaskiner, skal vore slæbepiloter hermed anmodes om at tage hensyn hertil og i stedet flyve hen over een af de naboer, der ikke har klaget!!

### NY WIRER.

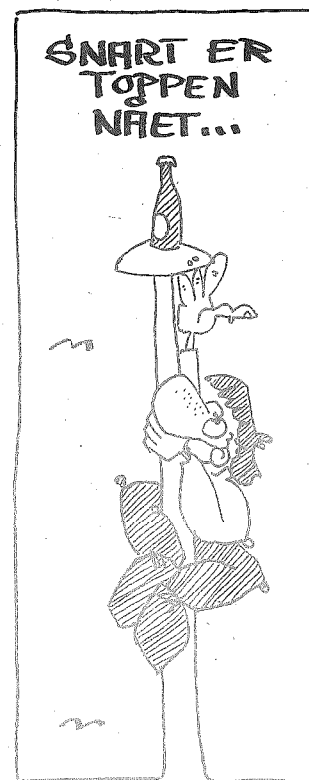
Som nævnt andetsteds i bladet havde vore Tysklandsfarere ny wirer med hjem. Prisen blev for 1200 + 1350 meter 4,5 mm wire med stålkerne 1320 DM eller ca. 3600 kroner. Så vidt vi har kunnet få det oplyst, ville samme mængde wire i samme kvalitet have kostet ca. 5300 kroner herhjemme, så egentlig burde kassereren vel give flødekarameller til hele klubben.

Forhåbentlig holder de ny wirer, hvad vi er blevet lovet. Klubben i Brilon brugte samme wire, og dér var wire-brud noget næsten ukendt. Vi få se.

Deadline næste nummer: 20. august klokken 12.00.

# svævenyt<sup>s</sup> venner

støt dem - de støtter os!



CERES  
ÅRS

-ønsker  
opfyldes i AARS  
BANK

for fremtiden

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.

### 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

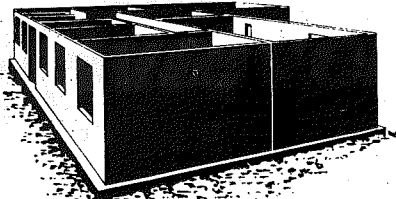
Medlemsbladet SVÆVENYTs redaktion:

Per H. Eriksen, Grønnegade 25, 9362 Gandrup

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



## Gandrup Elementfabrik



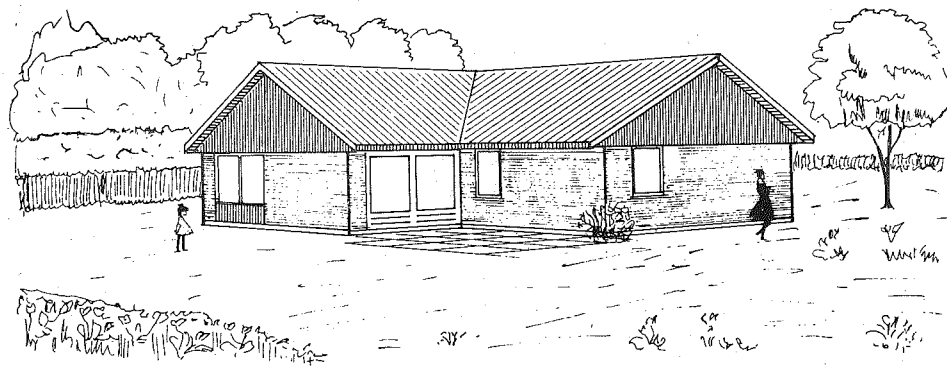
### Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fræmsend 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**