

Svævenyt



Nr. 9
September 1978
17. årgang

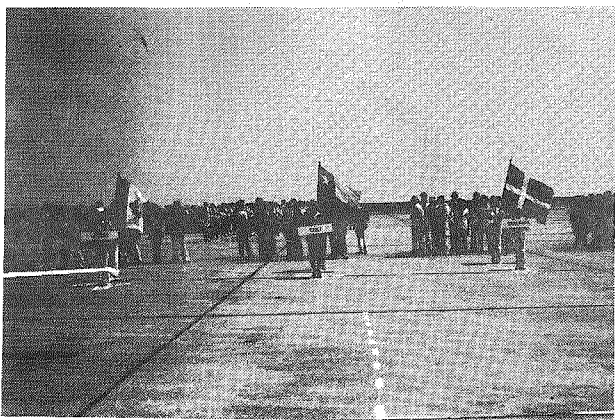
VM-78

Som tidligere nævnt, ville vi gerne have kunnet bringe denne lille reportage fra VM i Chateauroux i sidste nummer af Svævenyt. Desværre kunne vi dengang ikke nå det, men hermed skulle der kunne rådes bod på det.

Da det superaktuelle nu er gået af selve konkurrencen, vil vi ikke trøtte vore læsere med en kedelig opremsning af de enkelte konkurrencedages opgaver, placeringer etc. Den kan man sikkert finde i den konkurrerende månedssprøjte Flyv.

Nåh, Svævenyt vil som sædvanlig bringe noget særligt, - noget fra inderkredsen omkring vor egen superpilot. Var der f.eks. nogen der vidste, at PIK 20 piloter bruger blomstrede underbukser ?? Næppe, - men det hører sig til.

Men bortset fra det. Vort hold kom velbeholdent til flyvepadsen ved Chateauroux efter to døgns anstrengende non-stop kørsel ad tyske og franske motorveje. Den første uges træningsflyvninger blev gennemført uden vanskeligheder, og efterhånden var hele holdet ved at være klar til de to konkurrenceugers prøvelser.



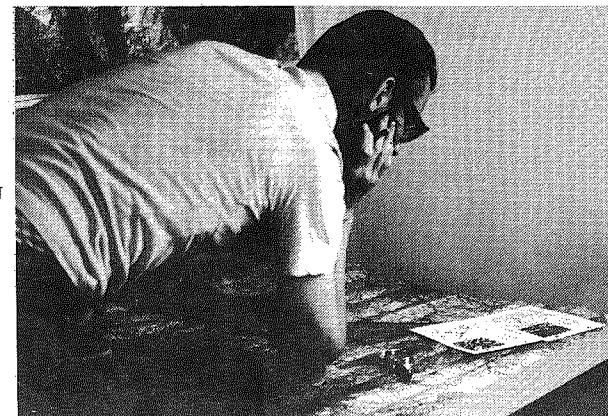
Den officielle åbning med Danmarks hold ved siden af Chile og Canada.

1. konkurrencedag bød på en 309 km trekant i temmelig dårligt vejr. Kun få gennemførte, Sejstrup nåede kun 136 km, hvilket rakte til en placering som nr. 28 ud af 31 startende.

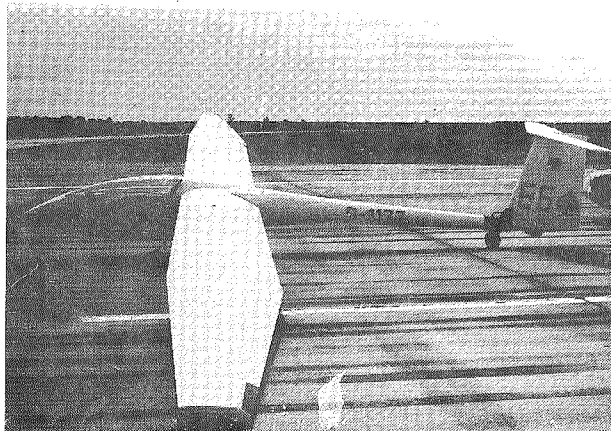
Næste dag nøjedes man med en 202 km. trekant, men de gennemfløjne 122 km kunne kun give en 30. plads. Det viste

sig hurtigt, at insekter på forkanten af vingen ikke var PIK'ens livret, og resten af konkurrencen lå Niels' placeringer mellem nr. 21 og nr. 30. Men i det mindste må det da siges at være en pæn, stabil indsats!

Dagens flyvning planlægges.



I 15-meter klassen viste det sig hurtigt, at kampen om topplaceringen først og fremmest ville komme til at stå mellem Helmuth Reichmann, Tyskland og Karl Striedeck, USA. Striedeck fløj AS-W 20 og Reichmann den helt nye SB 11 prototype med Fowler-flaps. Denne type flaps afviger fra PIK'ens derved, at den aktivt ændrer vingens overfladeareal og dermed dens fladebelastning. Man kan således veksle mellem stort areal ved termikflyvning og lille areal ved hurtig flyvning. Denne ny konstruktion, der ses herunder, viste sig altså som værende vin-



vinderflyet, skønt det hele tiden kun var få points, der adskilte de to piloter.

Noget, der imponerede de fleste ved dette VM, var den måde, hvorpå arrangørerne fik flyene i

luften på. Ikke mindre end 20 slæbefly var til rådighed, og med den perfekte organisation var det muligt at starte et slæb hvert 20. sekund. Men med ca. 75 deltagende fly er det selvfølgelig også en nødvendighed, at det hele klapper.

Under VM må man selvfølgelig også sørge for, at der er noget for tilskuerne i ventetiden. En slæbepilot ville vise en kunstflyvningsprogram med dette formål, men desværre fik opvisningen en tragisk udgang, idet piloten kort før afslutningen



Der blev fløjet andet end PIK 20 !

af sit program mistede kontrollen over sin maskine og styrkede til jorden og dræbtes få meter foran de ventende svævefly.

Mange udlandinger blev det til på turen, men Sej gennemførte dog en del flyvninger, bl.a. på 430 og 304 km. Tilsvarende fik hjælpeholdet kørt nogle kilometer gennem det skønne

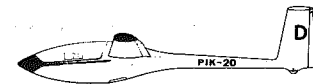


Udlandet nær Chateauroux.

landskab. To gange kostede udlandingerne hjullemmene på PIK' en. Første gang kunne der repareres, men anden gang var det ik-

ke muligt. Heldigvis var der et hjælpehold fra EIRI-AVION til stede, og de forærede vort mandskab et sæt ny hjullemme.

Selv om den totale placering var Sej^s dårligste gennem hans mange deltagelser i VM, så er der næppe tvivl om, at både han og hjælpemandskabet vil gøre deres yderste for også at være repræsenterede i næste VM. Det vigtigste er trods alt at være med!



Umiddelbart efter at ovenstående var skrevet, modtog redaktionen til sin store forundring et brev fra vor formand. Han havde altså endelig bukket under for presset! Så gemmer vi den søde lille historie om ham til senere ! !

VM set fra et cockpit.

Efter gentagne, ubehagelige trusler fra redacteursens side opgiver jeg videre modstand og skal her prøve at nedfælde nogle korte betragtninger over det nylig overståede VM i Frankrig.

Vejret: Meget vekslende akkurat som her i landet. Ikke bare fra dag til dag, men også på en enkelt dags flyvning. Fra svag tørtermik og 2000' skybase til 4-5 m/sec og 7 - 8000', fra meget snævre og spidse til store rolige bobler.

terræn: Omkring Chateauroux meget store og fine marker. Dette gælder også langt ud vestpå. Mod nord/nordøst megen skov og mindre marker, men stadig muligt at lande.

Organisation: Konkurrencen var vel tilrettelagt og godt (professionelt) ledet. Meteorologen var dog alt for optimistisk anlagt med det resultat, at opgaverne mange gange blev alt for store, så ingen eller kun få gennemførte.

Konkurrencetaktik: Trangen til at samle sig i større eller mindre flokke under konkurrenceforhold og således følges ad,

- eller endnu bedre - lade "een af de andre" gå først og finde termikken, er åbenbart ikke blevet mindre, snarere tværtimod.

Nogle hævder endog - med dyb alvor i stemmen - at "det er for farligt" at flyve alene, forstået på den måde, at det så er nemmere at dumme sig.

Personlig har jeg aldrig været tilhænger af denne taktik. Tværtimod har jeg vist en særlig evne til ganske pludselig at befinde mig muttersalene i verdensrummet. Nå, - med 80 fly i nogenlunde samme luftrum kan det til tider være svært helt at gemme sig.

Det er også mit indtryk, at det er de piloter, som går for sig selv, vover noget og satser lidt, som i de fleste tilfælde løber af med sejren. Undtagelserne er der dog. I tørtermik og svagt vejr har flokmentaliteten sin berettigelse, og, som tydeligt praktiseret af Reichmann, når man har vundet de to første dage og bragt sig pænt i spidsen, så løber man ikke en unødigt risiko, men holder sig til hovedfeltet og lader dem hjælpe sig med at finde boblerne. Nydelig og sikker taktik.

Diverse: De franske bønder var flinke i det hele taget, også til at brænde halm af. Ovennævnte Reichmann kunne en dag, ved at afvige 90° fra kursen, i en sådan brand stige til 1900 meter med vario i bund, hvor basen ellers kun var ca. 1000 meter.

Om ikke andet, så gav dette VM nogle herlige oplevelser. Det tror jeg også hjælperne er enige i. Desuden 70 flyvetimer og ca. 3500 km stræk (+ ca 5500 km bilkørsel).

De pokkers fluer!

Sej.

Hørt efter VM: Frank beklagede sig over ikke at være særlig franc-rig i Frankrig.

En god samvittighed går oftest hånd i hånd med en dårlig hukommelse.

Et svar.

Det er bestemt ikke nemt at være uenig med dig, - ja, man skulle næsten tro, du har læst Dansk Svæveflyver Unions målsætning for uddannelse af instruktører og desuden DKS-normerne. Citat: DKS-normerne er opbygget således, at de giver eleverne en sikker fremadskridende undervisning, således at de, på så få flyvninger som muligt, opnår de ønskede færdigheder. Længere nede står der: Herved opnås bl.a., at de ulemper, der kan opstå, når en elev flyver under forskellige instruktørers ledelse, indskrænkes til det mindst mulige, idet alle instruktører arbejder efter samme program og samme principper.



Hvorfor er instruktørerne så ikke enige (et synspunkt) om hvordan, der skal flyves?

Fordi vi ikke er robotter, Bjarne.

Iøvrigt havde jeg et oplæg om dette med til sidste I-møde. Herom kan læses i referatet andetsteds i bladet.

Du nævner, at der kan herske tvivl om,

hvem der flyver flyet. Det må der naturligvis ikke. Har et par stykker af os den uvane at sidde og føle lidt på kæppen, så sig det til vedkommende. Er I i tvivl, så spørg.

Breifing, - ja det er et lidt ømt punkt. Vi må prøve at bedre det.

Med hensyn til hvem, der skal trække ud, og hvem, der ikke skal hva til hvilken tid, - kan man have regler for det?

Tak for et godt indlæg. Håber, du er lige så fuld af energi og ideer, når du engang selv skal til at lære fra dig.

INSTRUKTORMØDE den 10/8.

Følgende stod på programmet:

- a.) Gennemgang af elevens status. (13 ikke solo.)
- b.) Udfærdigelse af instruktørliste for august og september.
- c.) Orientering om de nye fartmålere i K-7, - deres tendens til fejlvisning omkring stall-hastigheden. (Fartmålerne kan ved helt trukket pind vise ca. 45 km/t.)
- d.) Diskussion om ensartede procedurer.
 1. Start - vær opmærksom på, om der er flyvefart, inden flyet tager af, så man undgår svingninger (halen og næsen banker skiftevis i jorden).
 2. Udkobling - Inden der udkobles, skal næsen sænkes til normal flyvestilling. For begyndere vil dette føles som et lille dyk.
 3. Landingsrunde - Kasseformet landingsrunde skal normalt anvendes.
 4. - Trim - Flyet trimmes næsetungt ved starten. I landingsrunde og indflyvning trimmes der til valgt indflyvningsfart.
 5. Landing - Bør foregå med halve bremsere.
 6. Afløb - Under afløbet trækkes pinden langsomt i maven, så flyet så længe som muligt kører på hjulet.
- e.) Hændelser:
 1. Tabt hood (LS-1) - Dårligt cockpit-check.
 2. Blysæde forskubbet sig i K-7. - Bindes bedre fast. (Vil iøvrigt blive forsynet med tappe, der går ned i sædet.)
 3. Under termikflyvning var K-7'eren og en 8'er for tæt på hinanden. Bedre overholdelse af lufttrafikreglerne af begge parter ønskes.
 4. Astir landet uden hjul. - Dårligt landings-check samt manglende initiativ til reparation af "gear-warning".
- f.) Der er anskaffet et nyt 60 meter slæbetov.
- g.) Gennemgang af nye emner til HI + FI i 1079.

BESTYRELSESMØDE den 10/8.

På dagsordenen stod bl.a.:

- a.) Oplæg til mødet med Års Erhvervsråd/Kommune/Flyvepladsudvalg m. fl.

Hvilken holdning skal vi indtage med hensyn til pladsens fremtid? Skal vi have værksted på pladsen i forbindelse med hangaren, og hvordan skal vi klare finansieringen? Skal vi evt. satse på at købe hangaren?

Der blev udfærdiget et brev til desangående til Flyvepladsudvalget, hvor de forskellige muligheder blev skitseret. Udvalget skulle holde møde om bl.a. disse ting d. 21/8.

Der blev desuden diskuteret diverse banesystemer og forlængelser. I den forbindelse blev det nævnt, at pladsen nu er nedklassificeret til kategori 1 med selvbetjening. Dette skulle ikke have nogen betydning for os. Endelig er pladsen nu også klassificeret officielt som flyveplads OG luftsportscenter i kommunens planlægning, hvilket jo er rart for os at "have papir på".
- b.) PIK 20 D.

Hvad skal vi? Forskellige økonomiske betragtninger blev forelagt, og bestyrelsen besluttede at forsøge den solgt, hvis vi kan få en rimelig pris for den. Pengene kan så evt. bruges til køb af hangar.

ANNONCE:

PIK 20 D 1977 sælges uden instrumenter og transportvogn.

Fløjjet 95 starter og 224 timer. Ingen haverier. Meget fin overflade.

Nærmere oplysninger: Niels Seistrup
Godske Lindenowsvej 141
9210 Ålborg SØ
Telf. 08 143240 (privat)
(arb.) 08 132300 lok. 282



MØDE den 15/8 i klubhuset.

Endelig mødtes vores bestyrelse i klubhuset med repræsentanter for Aars Kommune, Aars Erhvervsudvalg, de omkringliggende kommuner, forskellige virksomheder, faldskærmsfolkene m.fl. til en debat om flyvepladsens betydning ud fra erhvervsøkonomiske aspekter.

På mødet fremførte flere firmaer, at de gerne ville bruge pladsen som udgangspunkt for erhvervsflyvning såfremt banen blev forlænget til 900 - 1200 meter og asfalteret.

Søren T. Lyngsø genfremsatte tilbuddet om gratis banebelysning, men da dette vil forudsætte en opklassificering af pladsen med ansættelse af fast flyvepladsleder m.m., er det nok ikke realistisk at vente en sådan udvidelse i den nærmeste fremtid.

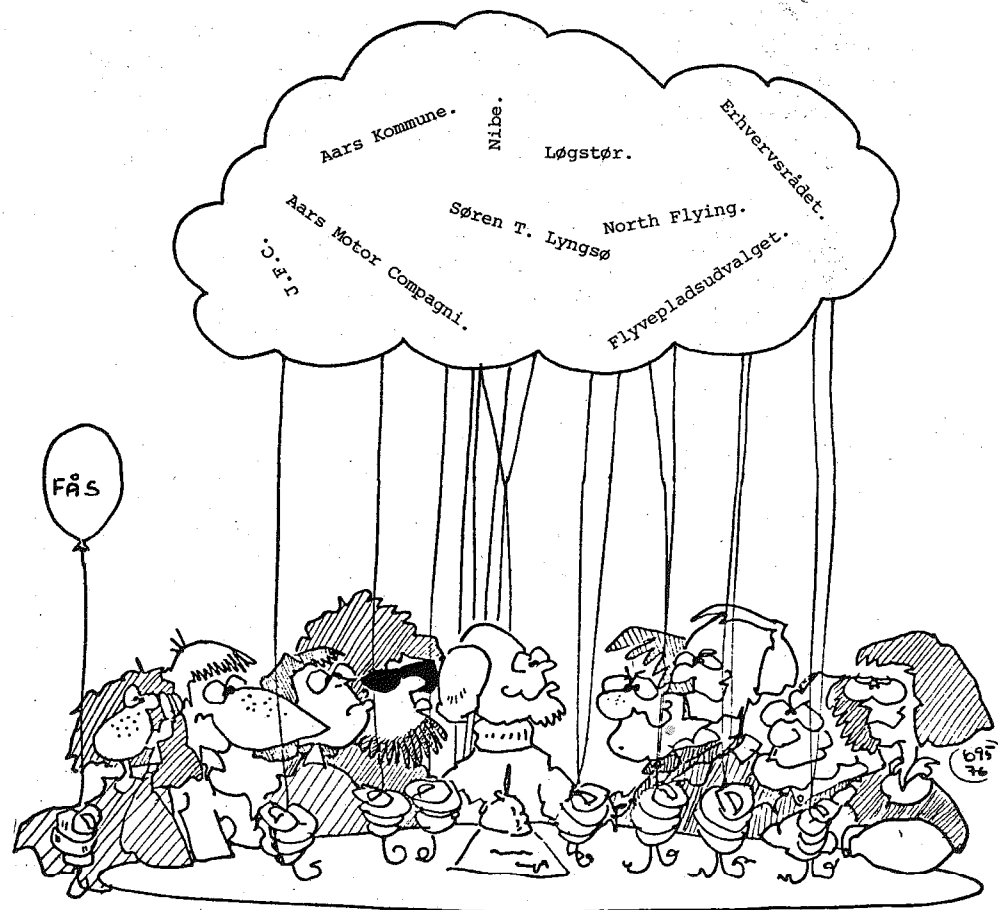
North Flying mente ikke, der ville være basis for skoleflyvning med udgangspunkt fra EK-VH, men man ville dog nok bruge pladsen en del mere, hvis der kom ny belægning på.

Ved mødets afslutning mente Aars' borgmester, at man kunne regne med, at i hvert fald banen på 900 meter ville være en realitet i løbet af 1979 - 80. Det blev i den forbindelse nævnt, at også sikkerhedszonerne ville blive udvidet til samme længde, og formentlig bliver også nord/syd-banen forlænget, idet gravhøjen bliver sløjfet. Vi skulle således kunne benytte nord/syd-banen, mens det større arbejde med øst/vest-banen står på.

I forbindelse med mødet var klubben vært ved en kop kaffe og en bid brød. Herunder modtog klubben fra Aars Erhvervsråd en nydelig gave i form af 8 stk. kaffekopper + tallerkener i stentøj. Vi takker endnu en gang på klubbens vegne.

Efter de mange møder med de forskellige parter, der har interesse i EK-VH, blev vor tegner inspireret til omstående (naturligvis helt upolitiske) tegning:

Hvem trækker i trådene?



BILLEDER I SVÆVENYT.

Efter at vi gik over til eget tryk, er det nu lykkedes os at fremstille 2 dårlige og 1 nogenlunde nummer, hvad fotografierne angår. Men fat mod: Sagkundskaben (Franzen) siger, at vi skal nok lære det. Det tog i sin tid kun hans trykkeri 2 år at lære det ordentligt. Så omkring juni 1980 skulle d

Mit første stræk.



Fra Birgit (klubbens svar på Miss Danmark) har vi modtaget følgende:

Når man som jeg altid har følt den nok så omtalte "snor" til flyvepladsen meget stærkt og aldrig har vovet sig længe væk fra pladsen end til Binderup-krydset i 4000', så er det en stor oplevelse den dag, man første gang stikker af sted og efter nogen tid virkelig ikke kan få øje på den sikre havn derhjemme. Og det bliver ikke mindre spændende af, at det foregår i 7'eren, og at man har en erfarne pilot med sig, så man ikke føler sig nervøs ved foretæget ét sekund.

Frank og jeg startede kl. 11.40 en lørdag, hvor basen var i 2000' og vinden var i vest. Vi havde noget optimistisk planlagt en 210 km trekant Holstebro - Langå - EK-VH, og jeg var så heldig at flyve lige ind i en god boble, da jeg satte kursen mod Farsø, mens Frank tærsklede ud over radioen.

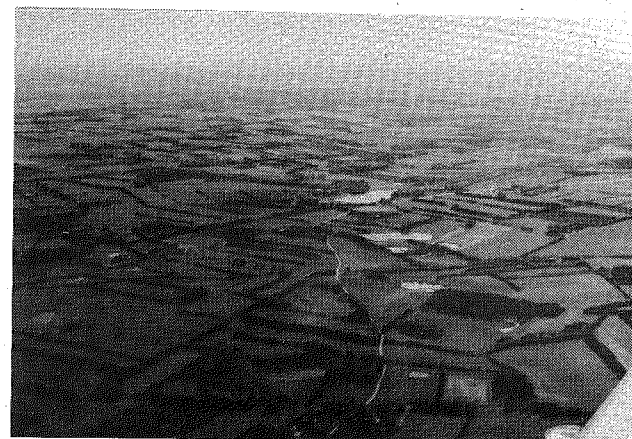
Det blev en sej død overhovedet at holde sig oppe, så det meste af tiden fungerede jeg som navigatør. Det var spændende at bemærke, hvor let jeg kunne tage fejl af to bugter, hvis vi kom lidt anderledes hen til dem end beregnet, men det var meget lærerigt at kunne koncentrere sig helt om at sammenligne kort og landskab. Da jeg fandt ud af, at især skov og vand var let at genkende, gik det helt godt.

Vand, - ja, det var der meget af på vores rute vestover, og det var ikke særlig godt for termikken, derfor var vi ret så ofte nede i den højde, hvor man skal have bestemt sig for en landingsplads, og vi diskuterede ivrigt, hvad der mon grøede på den og den mark, og hvilke fordele og ulemper, det evt. kunne have.

Fra Farsø måtte vi gå sydpå til Viborg, hvorfra vi fløj mod Skive og Holstebro - det hele efter det velkendte mønster: 2 frem og 1½ tilbage. Efter flere gange at have udset os marker, som vi alligevel ikke fik brug for, besluttede vi os en-

deligt for en fin græsmark, bekvemt nær ved en landevej og kun 2 km. fra cafeteriaet i Feldborg (vi tænkte naturligvis på hjemhentningsholdet). Vi blev venligt modtaget af de omkringboende, som havde set, at vi pludselig "tabte højde", og jeg lånte telefonen ganske gratis (det var en oplevelse og belønning at se os, sagde de). (Naturligvis, - Birgit belønningen og Frank oplevelsen. Red.)

Ved hjemkomsten havde vi regnet med, at man ville flyve lidt aftenflyvning, men da det hele var pakket sammen, blev det i stedet til morgenflyvning kl. 6.00 i smørluft.



Mod Viborg.

Vi fløj i alt 2 timer 40 min og 72 km distance, og jeg synes, jeg fik lært en masse (foruden at vi hyggede os), så jeg vi derfor varmt anbefale andre i min situation (altså alt for udpræget "pladsbevidsthed") at forforsøge at komme på en sådan tur. Jeg håber også, at eleverne vil forstå, at dette vitterligt også er skoling, som de måske også selv vil få brug for en gang. K-7'eren kan nemlig også bruges til strækflyvning.

Birgit Eriksen.

I tilknytning til ovennævnte, men iøvrigt uden kommentarer, kan det nævnes, at det i Tyskland er en forudsætning for overhovedet at få "S", at man har mindst een 50 km. distanceflyvning med udelanding med instruktør. (Red.)

Særlige præstationer.

- 31/7: Henrik Kristensen omskolet til Astir.
- 12/8: Birgit Eriksen/Frank Nielsen 72 km ud på K-7.
Harry Jensen bestået S-prøverne.
- 19/8: P.E. Bøgelund solo.
Frank Nielsen 106 km trekant på LS-1, 45,8 km/t.
- 20/8: Bjarne Jakobsen 5 timer.
Poul Richard Kristensen omskolet til PIK 20.
Samme + Frank og Bent Erik Thomsen 142 km trekant på LS-1, PIK 20 og Astir med hhv. 58,8 - 85,2 og 55,3 km/t.
- 26/8: Tommy Hjeds bestået S-prøverne.
Carsten Sjørsløv omskolet til Astir. (!)
Linnemann + Bent Kirkegård landet ved Ålestrup i K-7.
Per Madsen er blevet 1.-instruktør.

TILLYKKE!

I forbindelse med rebrikken "Særlige præstationer" hører vi fra tid til anden klagetoner som: "Voffer er min 23 min. flyvning på K-8 ikke med??" osv.

Kære venner: Hvis I selv gad gøre en indsats ved at føre dagkortene omhyggeligt og korrekt, så skal vi osse nok få jeres heltegerninger med her. Det vil i korthed sige: Alle omskolinger, særlige flyvninger m.m. SKAL anføres bag på dagkortet i de dertil indrettede rubrikker!

Og mens vi er i gang: Det skal for 117 gang indskærpes, at alle logbøger skal føres a jour efter HVER flyvedag. F.eks. logbogen for PIK 20, - her har de udfyldte sider aldrig været talt sammen i den tid, klubben har ejet flyet!! (Er der mon 4 mand, der får dårlig samvittighed?)

Reklamechefens valgsprog:

Har man sagt A, må man også sige nonce!

JUBILÆUMSFESTEN.

Jubilæumsfesten d. 5/8 blev en rigtig god succes. Festkomiteen havde sørget for festlig udsmykning af hangaren og god musik. Det var første gang, vi holdt fest i hangaren, efter at vi har fået klubhus, men vi var også mere end 50 mennesker til spisningen.

Der var gæster fra Borup, og de medbragte en fornem gave i form af en sølvpokal med navnet "Søttrup Jubilæumspokal". I propositionerne for pokalen står:

- 1.) Pokalen uddeles hvert år til vinderen af venskabskonkurrencen mellem svæveflyveklubberne på Søttrup og Borup.
- 2.) Vinder bliver den klub, der har udført de 5 hurtigste 100 km trekanter med start fra deres respektive pladser.
- 3.) Ingen pilot kan deltage i konkurrencen med mere end eet resultat fra det pågældende år.
- 4.) Det påhviler Alborg Svæveflyveklub, Søttrup, fremover at justere propositionerne i overensstemmelse med svæveflyvningens udvikling.

Underskrevet Bent Jørgensen, formand.

Vores egen formand takkede for gaven og udtrykte håb om, at pokalen måtte bidrage til at udvikle og styrke strækflyvningen i vore to klubber.

I løbet af dagen indløb desuden et lykønskningstelegram fra vore venner i Brilon, hvis formand sendte klubben de bedste hilsener og ønsker om fortsat lykke og fremgang.

Endelig havde vi om eftermiddagen besøg af Peter Bo Nielsens far, der overrakte klubben en bog til minde om Peter. Med bogen fulgte også en check. Per Madsen mindedes Peter Bo og takkede på klubbens vegne.

Bogen, Die Entwicklung des Kunststoffsegelfluges, står nu i klubhusets reol.



SMÅNYT.

Gitte har oversat håndbøgerne for Astir og LS-1 c til dansk. Der er således nu ingen mulighed for at knibe udenom spørgeskemaet før omskoling til disse to typer. Det er meningen, at håndbøgerne for K-6 og K-8 og evt. K-7 følger i løbet af vinteren.

Skulle nogle af de klubber, der får dette blad være interesseret i kopier, kan de rekvireres hos redaktøren mod betaling af udgift til fotokopiering og porto.

Samme Gitte er ved at have færdigkonstrueret et blind-flyvningsovertræk til bageste cockpit i 7'eren. Det er Per Madsen, der har foreslået dette, idet klubbens piloter så, ifølge ham, kan få deres snæversyn reduceret til absolut 0. I løbet af vinteren regner Per så med at få monteret de nødvendige instrumenter i 7'eren.

Og a propos vinteren: Vintersæsonen byder på masser af arbejde med vedligeholdelse etc. Desværre har vi jo ikke længere muligheder for at få husrum på flyvestationen, så er der nogen, der har mulighed for at skaffe egnede lokaler, så hører bestyrelsen meget gerne fra dem.

Månedens and.



Carsten har indigneret bedt os om at dementere meddelelsen i sidste nr. af Svævenyt. Det gør vi så: Carsten har IKKE fløjet 14 min.32 sek. på OY-PIP. Beklager.

Gitte har nu fået sportslicens fra KDA. Det betyder, at vi gerne snart skulle have hende og Birgit ud at lave nogle Danmarksrekorder i tosædet. Da der ikke findes så mange danske rekorder besat for tosædede damer (forstå os nu ret!), er det vel næsten nok, hvis de flyver bare en pladsrunde og slipper godt fra det!

SMÅNYT fortsat.

Vor ven fra Læsø, Liberg, fik i løbet af sommeren fløjet en del hos os i sin L-Spatz. (Det vækker mange gamle minder hos redaktøren. OY-MCX var hans første solo-fly og første strækfly med 15 km ud, Sæby/Præstbro!)

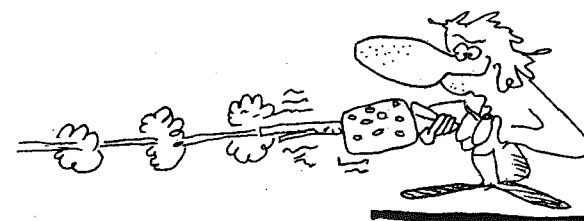
Han afsluttede sit besøg hos os med at gennemføre sin 5-timer til sølv-C. Så gav han øl. Igen.

Jas har flere gange i sommerens løb vist sine fine film, både med rigtig flyvning og med diverse jetfly. Desuden har han tilsyneladende fået den opfattelse, at der omkring vores klubhus findes en rundkørsel for Starfighters.

Iøvrigt vil der en gang i efterårets løb blive afholdt en film- og lysbilledaften i klubhuset. Nærmere derom senere.

OG SÅ: MÅNEDENS BROKKERIER:

Det er sagt før, men skal på given foranledning gentages: Det er ikke meningen at tutten skal fungere som billigt finansieringsinstitut for medlemmernes spise- og drikke-trang!! Systemet med regningsblokken er kun tænkt som en lettelse, således at forstå, at man ikke behøver at betale hver gang, man tager noget i køleskabet. Men det er meningen, at man hver aften skal tælle sin regning sammen og så betale, inden man går hjem. d. 10/8 var tuttens samlede tilgodehavende 1378,25 kroner, rekorderne for enkeltpersoner var 297 og 225 kr. Det er som sagt ikke meningen. Kommer der ikke mere orden i disse pengesager, må der tages skrapere midler i brug. (Se hosstående tegning.)



DEAD-LINE for næste nummer: 25. september.

SMÅNYT fortsat.

Vi har i år været ret så hjemsoegte af vilde hvepse på pladsen. Adskillige mennesker har med fare for liv og lemmer ausradieret hvepseboer, først under klubhusets tagkæg, dernæst i en busk udenfor, i hangaren og endelig i jorden i buskadset foran klubhuset. Sidstnævnte sted blev opdaget af Bulder, der i al fredsommelighed ville grave et godt kødben ned dér. Pludselig kom han meget hurtigt hjem med halen mellem benene og 2 - 300 hvepse efter sig. Hans gode ven Harry Brandmand sørgede derefter for at boet blev brændt grundigt af.

Med fra Brilon bragte vore Tysklandsfarere et par smukke bænke, skænket os af et af medlemmerne i Luftsportverein Brilon, hr. Krämer. Så snart soklerne kommer frem, vil Tage Havsager sørge for en passende opstilling i nærheden af klubhuset.

Og mens vi er ved vore tyske venner: Hugo Malinowski beder os hermed sende en hjertelig tak til hele klubben og specielt til de mennesker, der var på pladsen, mens han og hans familie var der. Tak for godt kammeratskab og (desværre) for lidt flyvning. Vi vil gerne komme igen næste år, siger han.



Vore tyske venner har naturligvis betalt for deres flyvning hos os. Det blev til i alt 51 starter, og på direkte opfordring har vores kasserer indvilget i, at det herved indkomne beløb overføres til Svævenyt. Vi skal derfor pligtskyldigst takke for beløbet og forsikre, at det vil blive brugt til den fortsatte udgivelse af vores allesammens blad. Det strækker alt sammen på økonomien.

Når det har regnet: . . . Hvis glasfiberfly har stået uden dørs, så er det vigtigt at få tørret vand op i luftbremsebrøndene i vingerne. Der er af én eller anden grund ikke sørget for drænafløb herfra, så grundig optørring af brøndene bør foretages hver gang, flyene har været udsat for regn. Stillestående vand befordrer i høj grad rustangreb.

NY MEDLEMMER.

Kim Jensen, Kærgårdsvej 7, Farsø. Kim har tidligere fløjet i SHAPE Gliding Club i Belgien. Har S.

Jes Buus, Korsgade 40, 9000 Ålborg. (Så lykkedes det)

Udmeldte/smidt ud:

Knud A. Krøjmand, Farsø.

Finn Sørensen, Åbybro.

Henrik Larsen, Ålborg.

E.V. Pedersen, Vodskov.

Svein Hoplen, Ålborg.

Tomm Slott Thomsen, Ålborg.

Erling Linneberg, Ålborg.

Henning Kibenich, Svenstrup.

G. Klokkeholm, Vegger.

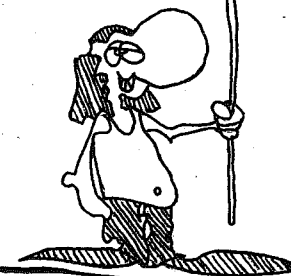
HØSTFEST.

Der indkaldes hermed til stor høstfest i klubhuset lørdag d. 23 september kl. 19.00.

Tilmelding til Frank, tlf. 661086

eller på listen i klubhuset.

Pris: Ca. 20 kroner.



Koblingspecifikationer

"I medfør af § 41 i bekendtgørelse nr. 161 af 26.04.77 om registrering af motorkøretøjer m.v. skal Statens Bilinspektion i forbindelse med...

Nej, lad os hellere forlade kancellistilen. Her er på almindelig dansk en kort orientering om den nye ordning for syn og registrering af biler med påhængsvogne.

Ordningen er så ny, at undertegnede, der lige har været igennem møllen med Schleicherovognen, åbenbart var den første i Nordjylland. Personalet på Motorkontoret i Aalborg havde aldrig set sådanne koblingspecifikationer (i det følgende forkortet k.s.) før og anede ikke hvad de skulle stille op, men måtte have hjælp af en kontorchef.

Ordningen er en fordel for de, der skal have godkendelse til at køre med flere anhængere til samme bil og/eller flere biler til samme anhænger, altså lige noget for os.

Når klubben efterhånden har fået lavet k.s. på alle transportvognene, kan man tage disse papirer med til Bilinspektionen i stedet for anhængerne og få godkendelse til at køre med dem koblet efter sin bil, idet det nye netop er, at Bilinspektionen på grundlag af de oplysninger, der står på k.s. kan afgøre,

om anhængerne uden fremstilling til syn kan godkendes til kørsel efter en bestemt bil - f.eks. din. Dog skal man stadig bestille tid og betale gebyr som ved den almindelige (gamle) ordning, der jo fortsætter sideløbende med den nye.

Fremgangsmåden er som følger:

- 1) bestil tid ved Statens Bilinspektion i god tid. (I Nørresundby var der midt på sommeren ca. 6 ugers ventetid.)
- 2) mekanik: få monteret træk med stikdåse som vi bruger, = 7-polet Bosch standard, spejl i højre side, og PÅHÆNG-skilt i højre forskærm. (man kan få en model der "klemmes" på, så man undgår at bore hul i skærmen).
- 3) papirer: få hos bilens forsikringsselskab den formular, der skal bruges på motorkontoret. Udfyld skemaerne "Anmeldelse til syn" for din bil og "Koblingspecifikation for bil", og er der endnu ikke lavet k.s. for den vogn du vil have godkendelse til, så også "k.s. for påhængsvogn". Disse tre skemaer findes i mappen "syn af træk" i klubhusets kontor. Mappen "transportvogne" sammesteds tages også med til synet. Køb stempelmærke værdi loo,- kr. til brug for

anmeldelsen af bilen. Fås i de fleste banker.

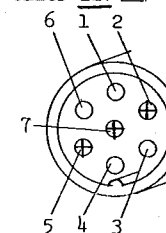
- 4) til syn
- 5) til Motorkontoret med papirerne. Du vil få en midlertidig registreringsattest på bilen i st. for den gamle. En ny med anhængerens nr. påført bliver tilsendt nogle dage efter.

Det skulle vist være bøjet i neon ?

p.h.e.

Standard el-stik for:

6V eller 12V



- 1: Blinklygter, venstre side.
- 2: Ledig.
- 3: Stel.
- 4: Blinklygter, højre side.
- 5: Baglygter, pos.lygter, markeringslygter og nummerpl.lygter, højre side.
- 6: Stoplygter.
- 7: Baglygter, pos.lygter, markeringslygter og nummerpl.lygter, venstre side.

\$ \$ \$ \$ \$ \$ \$



Dette er vor kasserer.
Send ham nogle gysser, inden han kokser helt ud !

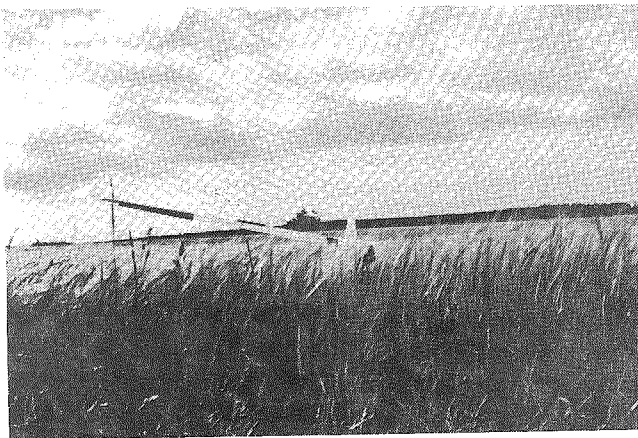
Kontingentrestancer

I år er vor betalingsbalance nærmest middel - d.v.s. dårligere end sidste år, men bedre end næste år.

Den lille alternative.

Nu om dage, hvor alt gerne skal være så alternativt som muligt, finder naturligvis også vore progressive piloter nye veje. Svævenyt iler med at vise ny, alternative muligheder, når man søger et passende landingssted.

Een pilot (Erik Frikke) kunne ikke finde Christianshede, selvom han lå lige over den, og valgte derfor sin alternative plads som det ses på nedenstående foto. Kornet var ca. 100 cm højt.



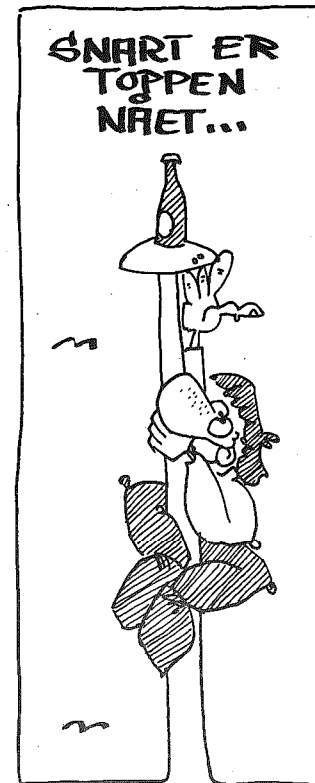
Skynd dig kom,
om føje år.....

Gitte derimod, var ikke tilfreds med noget så blødt som korn. Hvorfor skulle man være det, når man kan lande i en roemark? Og når man nu ikke kunne ramme Ålestrup Airport.



svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!



**CERES
ÅRS**

-ønsker
opfyldes i **AARS
BANK**

for fremtiden

expert



Himmerlandsgade 57,
Aars - Tlf. (08) 6217 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.

FLYVESTATION AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

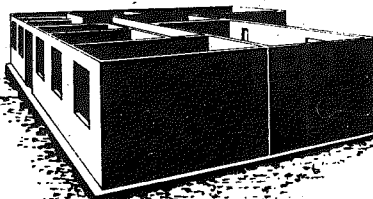
Formand: Niels Sejstrup, Godske Lindenovsvej 141, 9210 Aalborg SØ
Næstformand: Kaj-H. Kristensen, Dybbølgade 8, 9000 Aalborg
Kasserer: Finn W. Thomsen, Smedevej 23, Biersted, 9440 Åbybro
Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe

Medlemsbladet SVÆVENYTS redaktion:

Per H. Eriksen, Grønnegade 25, 9362 Gandrup

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

Gandrup Elementfabrik



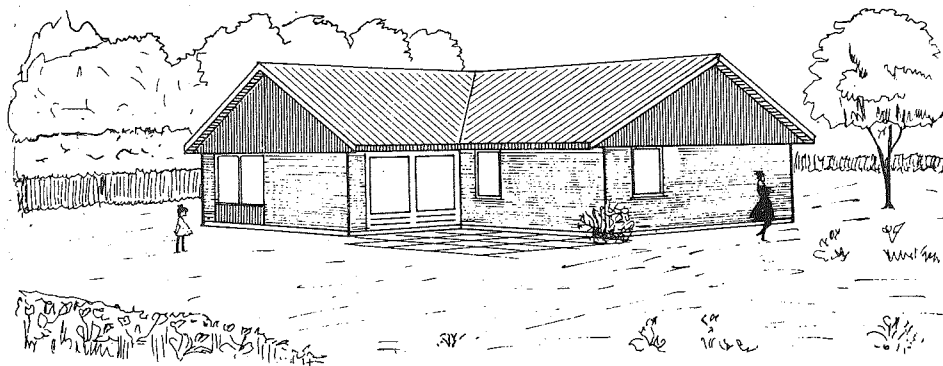
Leca - halvægselementer til boligbyggeri!

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

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