

SVÆVENYT



Nr. 12
December 1978.
17. årgang

Redaktionelt.

Ah ja ?

Så sidder vi her igen med lim på fingrene og tape i håret. Kaffen er kold, der er ikke flere øl og inspiration er en by i Langtbortistan.

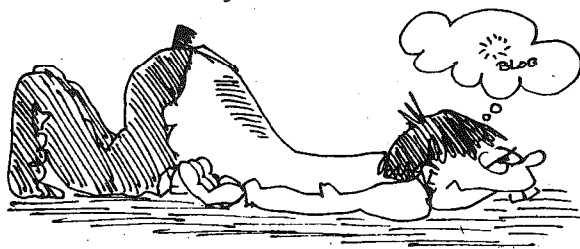
Vejret er røvsygt, - det bliver det her nummer nok osse.

Men da lødigheden skal længe leve, har vi denne gang indskudt en læserbrevkasse. Nemli'.

Kedelige læsere kan lige så godt smide dette nummer væk med det samme, - det bliver ikke spor sjovere inde i bladet!

Redaktionen.

P.S. Hvem kan en god vits??



Man siger at....

Ja, det ka' da godt være. Men det var nu noget helt andet, vi ville skrive om.

Endnu en gang er det lykkedes Svævenyts aldrig slumrende redaktion at få fat på en fed in-side historie om en i Danmark ret kendt formand for en flyveklub. Og da det snart er jul, er det selvfølgelig en JULEhistorie.

Blad om på næste side og C.



Formanden for den omtalte flyveklub blev en gang ved juletid ringet op af redaktøren for klubbladet. Denne sagde: Du har nu i så mange tilfælde hjulpet os og klubben på forskellig måde. Nu vil vi gerne høre dine ønsker for julen.



Arhh, pjat, sagde formanden, tænk ikke på det.

Men vi vil vide det, sagde redaktøren.

OK, - hvis det skal være, så ønsker jeg mig en lille pakke kandiserede frugter.

I bladets julenummer stod derefter at læse:

"Vi har forespurgt forskellige medlemmer af bestyrelsen om deres juleønsker i år.

Kassereren ønskede god økonomisk fremgang for klubben.

Næstformanden ønskede en god, sikker og termikrig sæson næste år.

Og formanden ønskede en lille pakke kandiserede frugter.

Bent Erik har fået ny adresse. Den er:

Bent Erik M. Thomsen
Vestergade 58, st. tv.
9400 Nørre Sundby.
Telf. 08 638370.

Hvad tænker du på, kære Johanne ?

Ikke på noget særligt.

Åh,- jeg troede, du tænkte på mig.

Det gjorde jeg osse!



DEADLINE næste nummer: 8. januar 1978.

DEBAT!

Vi har minsandten modtaget endnu et læserbrev. Fra Fleming Mikkelsen. Han har følgende meninger om kunstflyvning/ikke kunstflyvning i klubbens fly:

"I den senere tid har der været en del debat om kunstflyvning og om hvem, der må udføre den.

Hvorfor ikke gøre det obligatorisk at man skal være skolet på to-sædet i kunstflyvning for at måtte udføre denne? - Det vil med andre ord sige, at der skal foreligge en kunstflyvningstilladelse, ligesom der skal foreligge en passager-tilladelse, inden man udfører dette. Så ville man også være fri for kun at kunne udføre kunstflyvning, når der er en l.-instruktør tilstede på pladsen.

Og ved skoling i kunstflyvning opnår man, at S-piloten får øvelse i at udføre denne flyvning på forsvarlig vis.



Termikkelsen
himsel self iført
Astir.

Men hvad har vi at skole i? Vi har jo K-7'eren, men den er ikke mere godkendt til kunstflyvning. Men, da K-7'eren er godkendt til en belastning på (så vidt jeg husker) +6 g og -2 g, så synes jeg, at så længe kunstflyvningen bliver udført på forsvarlig vis, så kan der ikke ske alverden. Og så går den skolede S-pilot heller ikke hen og laver en haleglidning på sit første loop i K-6.

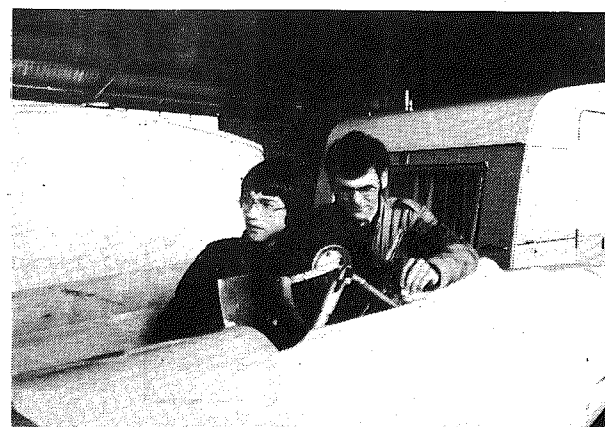
Kunstflyvning er en del af flyvningen ligesom termikflyvning er det. Jeg synes, det er en vidunderlig fornemmelse, når man tumler rundt i det store lufthav. Derfor håber jeg også at få en debat igang herom inden generalforsamlingen, så vi evt. kan have en ændring af flyveregelementet parat.

FM.

Vinterarbejde.

Arbejdet med vore forskellige fly er nu i fuld gang. Det er der tilsyneladende visse mennesker, der ikke er klar over, men skulle de herefter dukke op på pladsen, skal der såmænd nok være een og anden, der er villig til at overlade et stykke arbejde til vedkommende. Så kom bare frem af busken!

Første hold, der gik igang, var privatejerne med deres SH-1, idet de samtidig ville tage sig af klubbens K-6'er. Heldigvis var der dog enkelte, der havde opfattet, at privatfolkene ikke dermed havde sagt, at de ville lave alt arbejdet på sidstnævnte. Derfor mødte osse de mest energiske op og gav



en hjælpende hånd med. Og glædeligt var det at se, at det ikke mindst var de helt unge medlemmer, der følte sig kaldet af det fælles ansvar!

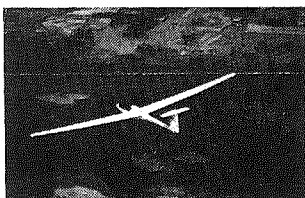
Iøvrigt er K-6'en næsten helt klar til maling. Desværre har vi blot endnu ikke løst proble-

met med tilstrækkelig varme i værkstedet til lakering.

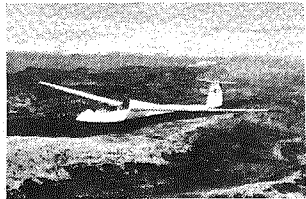
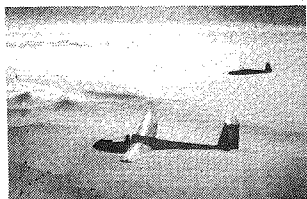
Herudover er arbejdet med de første K-8'er-vinger godt igang. Her er der jo ikke tale om de store reparationer, men

der er alligevel masser af ting at tage fat på. Derfor, hvis du endnu ikke har vist dig på pladsen efter flyvesæsonens op-hør, så kan du stadig sagtens nå at gøre en indsats. Det er ikke nødvendigt at være på noget bestemt hold. Blot du kommer, så skal der osse nok blive noget, du kan gøre.

Og det gælder både ham med 1000 flyvetimer og ham med 10!!



Hvis du ikke har nået at bestille den tyske svæveflyvekalender for 1979, så kan det endnu nåes. Kalenderen, som vi her viser et par billeder fra (tænk dig til farverne) koster ca. 45,00 kr. og kan bestilles enten gennem Svævenyt eller på den liste, der allerede hænger på opslagstavlen i klubhuset. Kommer der et tilstrækkeligt antal bestillinger, får vi rabat.



ASTIR-TRØJER.

Erik Frikke tilbyder stadig de specielle Astir-trøjer til favor-pris. Den er endnu kun kr. 40,00 for en trøje (T-shirt) i 4 farvers silketryk.

Er du interesseret, så bestil trøjen på listen i klubhuset. Ny sending vil kun blive effektueret, hvis der er nok bestillin-

ger nok. Og 40,00 kr, det er da billigt for at blive medlem af Bøvling International Rumløphon-klub. Ikk'?

SMÅNYT.

P.E. Bøgelund har foræret klubben en hel del udmærket værktøj. Det er allerede taget i brug i værkstedet. Nu må vi blot håbe, at de mennesker, der bruger værktøjet, husker, hvor det hører hjemme! Men iøvrigt: Tak for det, Bøgelund!

Jens (den bette) kom pludselig en dag i november og forærede redaktionen et eksemplar af Helmuth Reichmann³ bog "Strecken-segelflug" (han må jo have haft ét for meget). Det er redaktionens tanke herefter at oversætte nogle af de mest brugbare tanker fra denne udmærkede bog her i bladet.

Vi har fået brev fra Wolfgang Wiedenroth. Han fortæller, at hans store forarbejde med klubbens "Sauerland-rally" til trods for vejrgudernes sabotageforsøg blev en succes. Godt for ham! Vi så jo i sommer, hvor stort arbejde han allerede havde lagt i arrangementet.

Iøvrigt beder han os hilse alle vennerne fra EK-VH, og han siger, at han allerede arbejder på at komme igen næste sommer. Denne gang måske med et skole-hold og en tysk K-7.

Der er til klubbens traktorer + spil indkøbt 50 liter kølervæske. Har du endnu ikke fået frostsikret din bil, kan du købe frostvæsken uhørt billigt i hangaren. 6,00 kr/l. Der tappes af i bageret under beholderen (= ½ l) og betales særskilt i klubhuset i plastbøtten mærket "kølervæske".

Det er via Dansk Svæveflyve-Union blevet besluttet, at de klubber, der fremover ønsker at sende folk på instruktørkurser på Arnborg, osse skal hjælpe til med at stille kvalificerede lærere til rådighed. (Onde tunger indskyder her: Hva' hulen rager det så os?) Det betyder, at klubber, der råder over mere end 3 FI og 3 HI må regne med at sende folk til Arnborg for at hjælpe til, i første omgang 1 FI'er ad gangen.

For os bliver det ikke aktuelt før i 1980, da det kun i første omgang er de 15 første klubber (alfabetisk set), der skal sende instruktører. Men da der har været besvær med at skaffe lærere, kan man vel kun finde ordningen rimelig. Det er jo noget med at yde for at nyde. (Her set klubmæssigt.)

Den 21. december drager Per Madsen af til Afrika. Dette er ikke et resultat af Svævenyts bestræbelser på at få vor flyvechef hen hvor peberet gror, men derimod en konsekvens af Peter Baggers indbydelse i sidste nummer af bladet.

Per bliver i Liberia een måned, og han har lovet, sammen med Peter, at sørge for at vor klub bliver behørigt repræsenteret i Monrovias natteliv.

På given foranledning kan det iøvrigt oplyses, at udgiften til turen, dvs. flybillet, visum, diverse vaccinationer etc. bliver på ca. 4800 kr. Hertil kommer så selvfølgelig alt det løse!

Vi glæder os til at kunne fortælle vore læsere om de to udsendtes oplevelser i næste nummer af Svævenyt.

Og i forbindelse med ovenstående:

Vi har fra Peter modtaget følgende julehilsen:

"Før I starter på det store ædegilde, ønskes en god jul og et godt nytår fra ose alle her i Vestafrika."

Peter Bagger. (Bossman)

Det ser desværre ud til, at Henriks stort anlagte projekt, BI - 78, eller Bøvling International - 78, ikke bliver til noget i denne omgang. Ganske vist har Henrik fået en del bestillinger, men det har knebet med at få klubbens medlemmer til at yde de skriftlige bidrag, der osse var en forudsætning for hæftets udgivelse.

Og det er jo egentlig en skam.

Poul Richard og Anne Grethe flytter til Århus d. 1. januar 1979. De har osse fundet ud af, at denne virkelig ER byernes by.

Da de to endnu ikke har fundet et passende sted at bo, kan vi ikke meddele den ny adresse, men Poul Richard kan indtil jul træffes på Svævenyts adresse mandag - fredag.

NY FREKVENNS.

Efter gentagne ansøgninger til Post- & Telegrafvæsenet har svæveflyvningen i Danmark endelig fået stillet endnu en radiofrekvens til rådighed, nemlig 123,35.

Udover tilladelsen nævner P & T i brevet at "den omhandlede frekvens endvidere anvendes til svæveflyvning i andre nordeuropæiske lande, herunder Forbundsrepublikken Tyskland og Norge, hvorfor gensidig forstyrrelse må forventes at opstå ved brug af stationerne i grænseområderne."

Svæveflyverrådet har besluttet, at den nye frekvens skal bruges til radiokorrespondance ved strækflyvning. D.v.s., vi beholder 122,65 til lokaltrafik, afgang- og ankomsttærskling osv., men så snart man er af sted på en opgave skiftes til 123,35. Vi håber på den måde at kunne få lidt mere ro på radioen. (Mon den gik ind på skærmen hos visse af vore medlemmer??)

PAS PÅ ved arbejde med glasfibersvævefly!

Der har tidligere været advaret mod uforsigtighed ved omgangen med epoxyharpiks (Araldit o.l.), idet den kan give alvorlige hudlidelser.

Man har i U.S.A. set eksempler på, at nogle få dråber af harderen i et øje var årsag til, at synet på dette øje mistedes fuldstændig. Harderen var af den kemiske sammensætning: Methyl-ethyl-ketone-peroxid.

Grundig vaskning af øjet INDEN 4 sekunder kunne måske have reddet øjet. Det anbefales kraftigt at bruge beskyttelsesbriller.

DM-79.

Danmarksmesterskaberne i Standard- og 15-meterklassen foregår i 1979 i perioden 24/5 - 5/6.

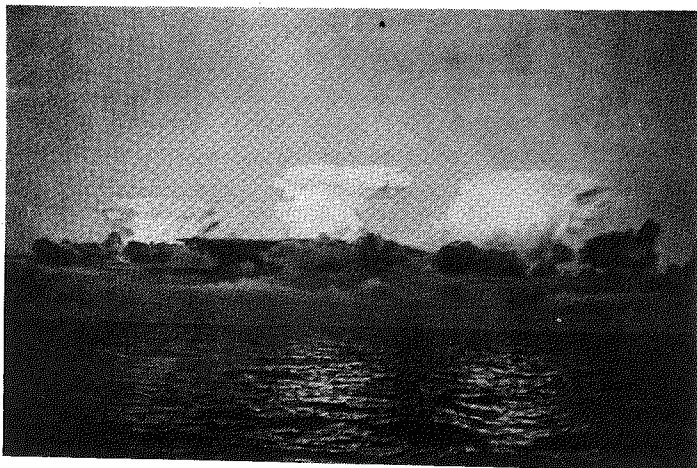
Ungdomsmesterskaberne samt DM i klubklasse samt for Old Boys bliver fra d. 23/7 til 5/8, de nævnte dato inklusive.

Er der nogen, der har lyst til at deltage, så er det snart på tide at få søgt bestyrelsen om fly og at få organiseret et hjælpehold med bil osv. osv.

Hvad er en CB'er?

Ja, hvad er egentlig en cumulo-nimbus? Vi har alle hørt om dem og veed, at de med deres fantastiske kræfter kan være farlige. Ja, vi veed endda, at flere piloter er blevet dræbt efter at være fløjet eller suget ind i sådanne vildbasser. Og at både jagerfly og jumbojetter flyver udenom.

En del af os har osse oplevet dem på nært hold, og her er et par beretninger om sådanne møder.



3 fuldtudviklede cumulo-nimbus'er.

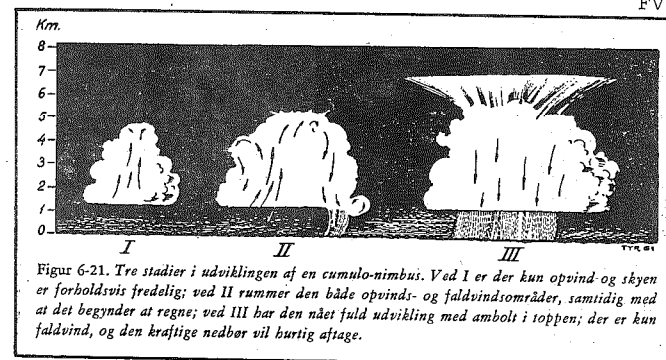
"Torsdag d. 27/4 1972 var jeg på vej på min første "rigtige" strækflyvning fra Sæby til Arnborg. Vejret var fremragende, og alt gik som planmæssigt. Det var så vidt jeg husker samme dag P.V. Franzen forbedrede den danske fri distance-rekord til omkring 750 km.

Efter i hast at have samlet klubbens L-Spatz kunne jeg starte kl. 12.00. Straks, jeg havde sluppet wiren, var der 3 - 4 meter stig, og hjulpet af den kraftige rygvind, var jeg hurtigt godt på vej sydover. Mange steder var der 5 - 6 meter stig, så i højt humør krydsede jeg Limfjorden i nærheden af Hals. I ca. 1600 meters højde kom jeg forbi en boble, der ganske enkelt var for god til at flyve forbi, 5 - 6 meter lige med det samme. Efter mindre end een fuldkreds gav den 7 - 8 meter og derefter limede variometeret sig fast på 10 meters stig! Det var jo selvfølgelig udmærket, men heldigvis var der

osse en lille klokke, der begyndte at ringe i baghovedet: Med denne stig-hastighed ville jeg ingen chance have for at nå ud under de nedhængende ydertjavser af skyen, hvis jeg blev længere i centrum af stiget. Altså: Kurs, mod den nærmeste kant af skyen og fart på!

Men ved 140 km/t steg Spatzen stadig 5 - 6 meter. Fulde bremses ud, - så "kun" 1 - 2 meters stig. Så endelig kom jeg med fuld sideglidning (som Spatzen ikke er så glad for) flaksende ud gennem de yderste tjavser af skyen, hvor det var begyndt at regne, og mærkede lettelsen, da variometeret omgående gik ned på 5 - 6 meter synk. - Og tænkte på, at det nu ville have været meget rart at ha' en faldskærm med.

Dette var mit første og meget lærerige møde med en cb'er under udvikling."



Også en anden af vor tids store piloter (hmm!), den nu afdøde Jochen von Kalckreuth, har prøvet kræfter med en cb'er underudvikling eller det, der i hvert kan blive til en sådan (en cumulus congestus). Hans nærkontakt var imidlertid af 3. grad.

Forud for det her skildrede havde Kalckreuth i et par timer fløjet langs sydrenden af de italienske alper og flere gange udnyttet 4 - 5 meters stig i almindelige cumulus'er under instrumentflyvning inde i skyerne. Flyet var en Morelli M 100, et meget stærkt træfly, der minder en hel del om K-6.

Vi overlader ordet til Jochen von Kalckreuth:

"Syd for Lecco stod den næste cumulus. Forneden bred og svulmende, foroven slank og fuld af muskler. 5 - 7 meters stig, gætter jeg. I 2800 meters højde flyver jeg ind i skyen. Efter 10 sekunder giver jeg højre krænge- og sideror. Men den lille pind på drejningsviseren bliver upåvirket stående i midten. Mon si-



deroret er iset til? Jeg træder hårdere i pedalen, men viseren rører sig ikke. I disse sekunder ved jeg, at jeg har mistet enhver kontrol med flyvningen.

Snart bliver fartmåleren livlig, 120-140 km/t. Jeg har som altid venstre hånd ved bremsehåndtaget og trækker øjeblikkelig fulde bremses. Det piber og hyler omkring hooden.

Men farten raser videre opad. 160 - 180 km/t, - vanvittigt hurtigt for en M 100. Drejningsviseren siger intet. Nu bliver jeg presset hårdt ned i sædet og ser for mig,

at jeg falder som en sten ned gennem skyen. Det varer 10 sekunder, måske kortere. Nu bagefter kan jeg kun svagt erindre den fase. Så knalder det øredøvende!

Jeg bliver slynget frem i selerne og har en følelse af at

være fløjet mod en mur. Mine solbriller og genstande fra bagagerummet flyver forbi mig og slår mod instrumenterne. Jeg er sikker på, at begge vinger er stået af og trækker vejret dybt inden udspringet. Derved bliver jeg dog mere rolig og målbevidst beslutter mig til at blive.

I det øjeblik, knaldet lød, gik farten ned. Det bliver stille og fartmåleren viser atter 120 km/t. Men jeg har ingen anelse om, hvordan flyet ligger i luften, og søger anstrengt efter en udvej fra skyen. Endelig til venstre for mig en lyspalte. Jeg går med alle ror i dens retning og rutscher umiddelbart efter over venstre vinge ud i det fri.

Mine første blik går mod højre og venstre. Begge vinger står tilsyneladende ubeskadigede ud i luften. Det er utroligt! Så vil jeg trække bremserne ind, men det er umuligt. De går kun halvvejs ind og jeg synker 3 meter/sek.

Jeg prøver alle ror for at se, om flyet stadig er styrbart. M-100'eren glider føjligt og sikkert mellem skyerne. Men hvordan nu? Med de halvt trukne bremses er jeg på jorden om højst 10 minutter fra mine 1800 meter. Jeg flyver mod flyvepladsen ved Bergamo.

600 meter over pladsen laver jeg en stor landingsrunde og afprøver endnu en gang alle ror. Det er min sidste chance for at stå af. Men flyet indgyder tillid, og i brede sløjfer glider jeg mod jorden. Da jeg holder stille, kommer de lokale svæveflyvere løbende over banen og spørger: "Hvilket fly er det?" De hjælper mig ud af sædet, og jeg forstår ikke, hvad de mener. Een peger mod vingerne. Sammen med ham går jeg hen foran flyet. Det er fantastisk. Begge vinger peger i en vinkel på mere end 20 grader opad. Morellien står som en styrtbomber foran os. Så kigger vi på hovedbeslagene. Hvad, vi ser der, gør os målløse.

De kraftige stålbeslag på begge vinger er fuldstændig bøjet ind i hinanden!

Beslagene, der er afprøvet med 12 tons belastning, ligger i dag på fabrikkens afdeling for tekniske kuriøsiteter. At Morelliens trævinger holdt, forbliver et under!"

Senere viste det sig, at et defekt batteri til drejningsviseren var årsag til miséren.

(Fra: Das stille Abendteuer.)

RESULTATER 1978:

For første gang er der i år blevet ført en udførlig liste over de forskellige piloters præstationer i løbet af sæsonen. Efter at Frank i de seneste uger har gennemgået resultaterne og beregnet points efter de retningslinier, der blev givet i Svævenyt nr. 4, 1978, er han kommet til følgende rækkefølge i de forskellige discipliner:

(Da både piloternes bedste og næstbedste resultater er opgjort, kan samme pilot optræde flere gange på de forskellige lister.)

HASTIGHED:

1. Sejstrup 807 points for 304 km ud/hjem i PIK 20 87,2 km/t.
2. Frank Nielsen 800 points for samme i LS 1 med 80,0 km/t.
3. Havsager 771 points for 210 km Δ i LS 1, 77,1 km/t.
4. Frank Nielsen 720 points for 142 km Δ i PIK 20, 89,6 km/t.
5. Poul Richard 527 points for 142 km Δ i LS 1, 59,9 km/t.

DISTANCE:

1. Frank Nielsen 608 points for 304 km ud/hjem i LS 1.
2. Sejstrup 562 points for samme i PIK 20.
3. Havsager 420 points for 210 km Δ i LS 1.
4. F. Vasegaard 392 points for 165 km ud/hjem i K-6.
5. Poul Richard 284 points for 142 km Δ i LS 1.
5. Bent Erik Th. 284 points for samme i Astir.

VARIGHED: (kun piloter uden sølv-C)

1. Jens H. Jensen 5 timer 55 minutter.
2. Per Madsen (!) 5 timer 30 minutter.
3. Bjarne Jacobsen 5 timer 20 minutter.
4. Bent Erik Thomsen 3 timer 40 minutter.
5. Henrik Kristensen 2 timer 10 minutter.

Efter ihærdigt talle- og lægge-sammenarbejde kommer rækkefølgen i klubmesterskabet da til at se ud som følger:

(c næste side)

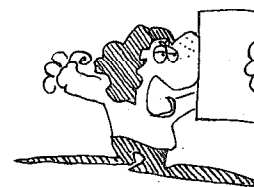
KLUBMESTERSKABET 1978:

1. Frank B. Nielsen 1408 points.
2. Niels Sejstrup 1370 points.
3. Tage Havsager 1191 points.
4. Frank nok en gang 933 points.
5. Poul Richard Kristens. 811 points.
6. Flemming Vasegaard 798 points.
7. Bent Erik Thomsen 771 points.

(Frank har iøvrigt bedt os meddele, at han ingen grund ser til, at nogen går resultaterne efter for regnefejl!!!)

Vi fik brev.

Vi har fra en nybagt solorist modtaget følgende, som vi hermed lader gå videre:



Jeg har nu været medlem af klubben siden april i år og er godt tilfreds med klublivet. Der er et godt kammeratskab mellem os allesammen. Og instruktørerne har gjort et godt stykke arbejde, - måske bortset fra de sidste 2 måneder.

Her har instruktørordningen haltet en del bagefter. Selv har jeg blandt andet været påflyvepladsen flere gange og haft lyst til en K-8-tur, men måttet nøjes med en tur i K-7, fordi der ikke var en instruktør på pladsen. Dette må kunne gøres bedre, og jeg håber på, at instruktørordningen bliver bedre næste år.

Endelig håber jeg også på bedre termik, - der har jo ikke været for meget af den i år.



P.E. Bøgelund.

Tja....

Til Bøgelunds indlæg kan der selvfølgelig siges både det ene og det andet. Instruktørerne vil ganske givet have utallige forklaringer på, hvorfor netop de ikke havde tid/mulighed/lyst til at komme på pladsen på de dage, hvor de egentlig havde vagt, men ser vi på de tørre tal, så er der måske een og anden instruktør, der får lidt dårlig samvittighed. Og det er vist induskutabelt, at der har været for mange week-ender uden instruktør på pladsen specielt i sidste del af sæsonen.

Ser vi på listen over det totale antal bagsæde-starter i den forløbne sæson for de enkelte "Hinter-sitzere", så erfarer vi følgende: (samlet antal bagsæde-starter pr. pilot)

Per Madsen	313	Peter Bagger	55
Frank Nielsen	227	P.R. Kristensen	51
Fl. Mikkelsen	93	G.Ø.Johansen	50
P. Byrialsen	87	Jens Klæstrup	50
Fl. Vasegaard	83	Finn W. Thomsen	48
F. Østergård	76	Hans E. Andersen	45
Kaj Fogh	73	Gitte Vasegaard	40
Tage Havsager	62	Gert Frikke	29
Linnemann Kristens.	62	J.O. Sørensen	24
		Niels Sejstrup	2

Og hva' så?? Formodentlig vil instruktørudvalget gøre en masse for at få rettet op på sagerne inden næste sæson.

Det må vel være en selvfølge, at man som instruktør er sig sit ansvar bevidst og derfor møder op på de dage, hvor man er sat på som instruktør. Listen over vagterne plejer trods alt at foreligge i så god tid, at man skulle kunne nå at bytte sig fra vagter, man ikke kan ta'. Det gi'r dog osse visse fordele at være instruktør!

(I tilknytning til ovenstående tabel skal nævnes, at Peter Bagger i løbet af sæsonen er rejst til Afrika, H.E. Andersen er rejst til U.S.A. og Niels Sejstrup har været fritaget for instruktør-turnus. Dette bør tages i betragtning ved iagttagelsen af disses tal.)



Læseropgaven.

Som selv de sløveste af vore læsere nok har opdaget, nærmer julen sig med raske skridt. I den anledning ligger Svævenyt selvfølgelig også på den ladte side og af-fyrer hermed årets store jule-læseropgave!



Da vi tidligere er blevet bebrejdet, at læseropgaverne har været for svære, har vi denne gang fundet een frem, der ikke stiller alt for store krav. Den kan faktisk klares blot ved lidt ganske almindeligt knoklearbejde (og det ved vi jo fra vinterarbejdet, at vore læsere er helt vilde med!), nemlig ved at man prøver sig frem, men naturligvis går det hurtigere, hvis man prøver at ræsonnere (betyder her: at tænke sig om) sig frem til løsningen. Men som sagt, i år vil vi ikke stille alt for store krav.

Læs nu kun opmærksomt her:

4 af klubbens superpiloter, vi kan jo kalde dem Per, Tage, Frank og Niels, var på en god dag landet ude langt fra hjemmet og de kære. Og uden øl.

Det første, de gjorde, var derfor selvfølgelig at gå ud, hver i sin retning for at søge sådanne. Lidt efter lidt kom de tilbage med byttet, der blev lagt i en bunke i græsset. Det var så meningen, at den skulle deles i 4 lige-store bunker.

Inden man kunne komme igang var der imidlertid et par småting, der først skulle ordnes: Niels skulle selvfølgelig tisse, Frank ville prøve at finde noget mad, Tage søgte en



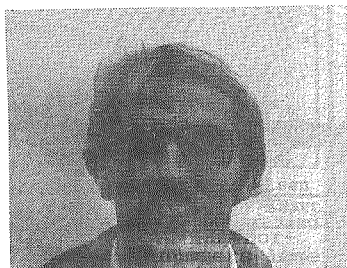
isbød, og Per gik med et lille smil bort, mens han under skægget mumlede noget, der kunne lyde som "Høstak" og "bondepige".



Men, (og nu kommer det!), de fire venner turde ikke rigtig stole på hinanden, så derfor gik først Frank i al hemmelighed tilbage, delte bunken af øl i 4 bunker, drak de 3 øl, der blev tilovers, tog sin egen bunke, lagde de 3 andre bunker sammen i en ny bunke og gik.

Lidt efter kom Tage, der ikke havde kunnet finde iskage-damen, delte bunken i 4, drak 3 overskydende øl, tog

sin egen bunke, lagde resten sammen i en ny bunke og sneg sig væk. Per kom forpustet lidt senere, delte bunken i 4, drak tre overskydende øl, tog sin bunke, lagde de andre sammen igen og luskede af. Niels var ikke en skid bedre end de andre, så han dukkede snart op, delte bunken i fire, drak tre overskydende øl, stoppede sin del i flyverdragstens utallige lommer, lagde de 3 andre bunker sammen igen og forlod stille stedet.



Noget senere mødtes de alle igen ved flyene for at dele øllene. De kunne jo godt se, at bunken var noget lille, men da de alle havde dårlig samvittighed, sagde ingen noget. De delte bunken i 4, og denne gang blev der ingen tilovers.

Nu er spørgsmålet:

Hvad er det mindste antal øller, der kan have været i den oprindelige bunke???

Se, dette problem skulle alle jo kunne løse, især da man jo selv kunne tænkes at komme i en lignende situation en gang, men for de, der



en tilbøjelighed til at opgive på forhånd, har vi på en anden side i bladet (og den kan de fa'me selv finde frem til!) givet lidt hjælp til de betrængte.

Løsninger sendes til Svævenyts Århus-adresse inden den 6/1 - 79. Redaktionen vil så blandt de rigtige løsninger trække lod om en ½ flaske snaps, der vil blive overrakt vinderen i forbindelse med næste klubfest.

(Extra spørgsmål som giver trøstpræmie: Hvilken farve har en rød tomat?)

(Extra-extra spørgsmål, der ingen præmie giver, men som vi gerne vil have besvaret: Har du husket julegaven til Svævenyt? (Ellers er vor giro-konto nr. 5 60 29 55!))



De kvikkeste af vore læsere har nok bemærket, at forsiden på nærværende blad har skiftet udseende, hvad angår titelhovedet. Det siger sig selv, at vi, da vi fandt disse ganske henrivende bogstaver, straks måtte anskaffe dem. - - For hvad er mere passende til et svæveflyveblad end disse tegn med den opgående sol over landingsbanen, allerede omgivet af pæne termikskyer?

Den sidste plads her på siden vil vi benytte til at ønske alle vore læsere og venner en rigtig



GLÆDELIG JUL OG
ET GODT NYTÅR!

Pssst !!!

Svævenyt er kommet i forbindelse med een, der kender een, som kender nogen osv. osv. Kort sagt, vi har bevæget os endnu et skridt ind i den korrupsionens verden, som vi alle mere eller mindre bevæger os i til daglig. Som det 100 % forbrugerorienterede organ Svævenyt er, lader vi selvfølgelig ikke denne gode chance gå vore læsers mere eller mindre karakteristiske næser forbi. Selv vort medlem i H (stumt) valpsund omfattes derfor af Svævenyts store juletilbud til læserne:

Gennem ihærdigt arbejde er det som nævnt lykkedes os at få foden indenfor på et af de rigtige steder og Svævenyt kan nu tilbyde læserne en speciel "Jeg elsker Svævenyt"-rabat på de mest forskelligartede varer. Vi kan generelt skaffe vore trofaste tilhængere mellem 5 og 20 % rabat på varer som: Autotilbehør, barnevogne (!), belysning, bådmotorer, radio og TV, cykler, el-orgler, gryder, boremaskiner, tæpper, fotoartikler, knallerter, møbler, malervarer, tapeter, ure, hårtørrere, højfjeldssole, køkkengrej, skrivemaskiner osv. osv. osv.

På alle varer ydes normal garanti. Der betales kontant forud og varer, der er korrekt expederede kan normalt ikke byttes. Der tages forbehold for prisstigninger.

Altså, er du interesseret i at spare mange penge på de kommende juleindkøb, så ring eller skriv til Svævenyt og forhør dig om mulighederne.

For at man kan se, at det hele ikke er rent gas, anføres her nogle pris-eksempler:

Ilford HP 5 film 135/36 27 DIN kr. 10,00, samme i 17 meters længde kr. 50,00, Fuji farvefilm til papirbillede (36 stk) 15,00, Kodak Super 8 tonefilm incl. fremkaldelse kr. 57,00, Braun blitz 23 B kr. 170,00, COPCO støbejernsstegepande 25 cm. kr. 65,00, (hele programmet til tilsvarende priser), Sabatier kokkekniv kr. 72,00, Bosch boremaskiner: E 23 SB Panther 475,00, CSB 400-2 kr. 390,00 (begge slag boremaskiner), HERO topnøglesæt 5250 med alle dele 150,00. Osv, osv, osv.

ÅRETS JULEFROKOST FINDER STED **Lørdag d. 16/12 kl. 19**



Ja, husk endelig årets julefrokost.

Hvis du skynder dig kan du stadig nå at tilmelde dig, men det skal ske SENEEST d. 13/12.

Som tidligere nævnt vil der blive sørget for overnatningsmuligheder i klubhus og værksted. Husk derfor sovepose og madras.

Og tænk på, at en taxa til og fra Ålborg er billigere end transport i de sort/hvide biler!

Kære Brevkasse!

Jeg har et dumt lille spørgsmål, som jeg håber, du måske kan besvare.

Jeg har nu siddet i bestyrelsen i snart mange år og har alligevel lyst til at fortsætte. Er det unormalt ?

Tror du, der er nogen, der vil stemme på mig ?

Venlig hilsen
Niels.

Kære Niels!

Ja!
Nej!

Svævenyt.

Kære Svævenyt!

Jeg synes at jeres ********* blad er ********* !!!

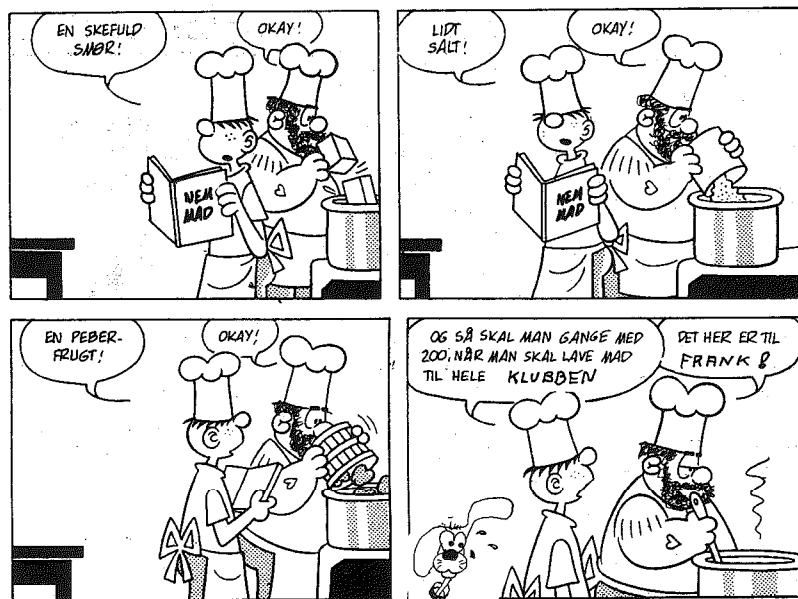
Væmlig hilsen
*********.

Kære *********!

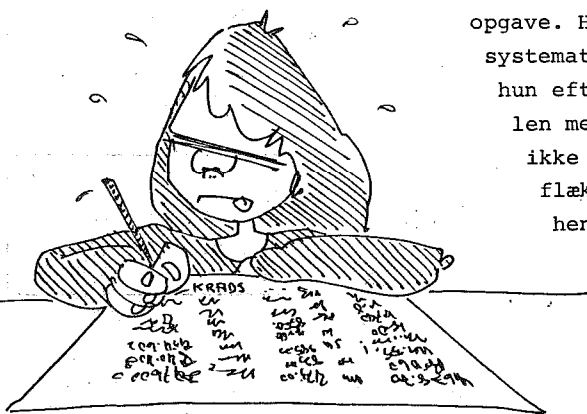
********* (forkortet af redaktionen)!

Kærlig hilsen
Svævenyt.

Fra Bent Erik har vi modtaget denne lille serie visende en typisk situation fra sommerlejren 1978.



Vi ser her Birgit ifærd med at løse dette nummers læseropgave. Hun har valgt at gå systematisk frem, men da hun efter 14 timers puslen med tallene stadig ikke er kommet ud af flækken, vil vi hjælpe hende lidt. Se herunder:

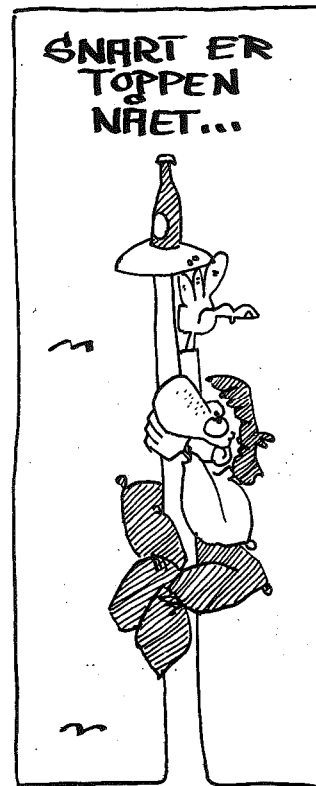


Der var mellem 200 og 300 ø1!



svævenyt^s 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

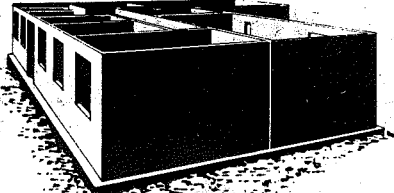
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Års Hotel 08 621600

P. V. Franzen^s bogtrykkeri.
Kongerslev.



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, Godske Lindenows Vej 141,
9210 Ålborg SØ. Telf: 08 143240.

Næstformand: Børge Nielsen (konst.) Rypevej 4, Terndrup.

Kasserer: Finn W. Thomsen, Smedevej 23, Biersted.

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, Nibe.

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte & Flemming Vasegaard, Jens Baggesens Vej 98, 8200
Århus N. Telf: 06 103336

Per Eriksen, Grønnegade 25, Gandrup.

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55.

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Års. Telf: 08 661472.