

SVÆVENYT



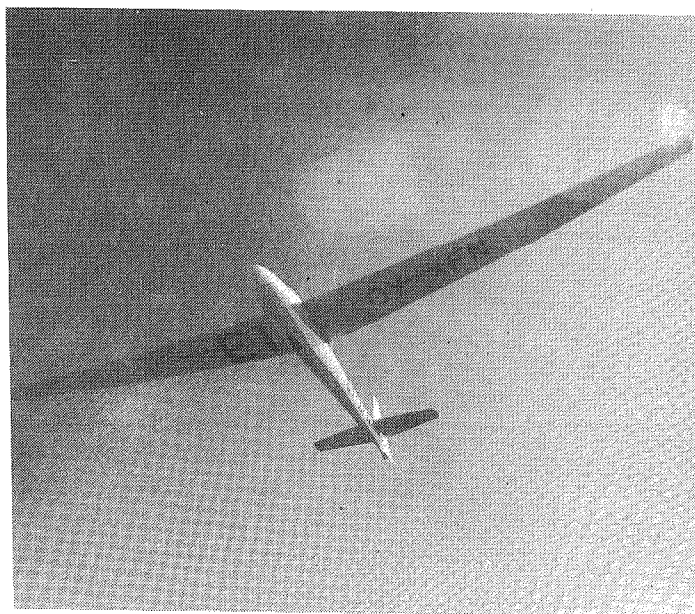
Nr. 5
Juni 1979.
18. årgang

6-tur

I håbet om at kunne være med til at forebygge lignende hændelser i fremtiden bringer Svavenyt her en beretning om noget, der let kunne være gået meget galt. Hvis andre medlemmer har haft oplevelser, andre kan lære noget af, vil vi meget gerne høre fra dem.

Da redaktøren lige så lidt på dette område som på så mange andre kan kalde sig fejlfri, er det netop hans beretning om en grim tur i 6-eren, der følger her:

Ved en sæsonstart for nogle år siden skulle jeg have min første Ka-6 start



det år. Jeg var i slutningen af den foregående sæson netop blevet omskølet på typen og havde kun 5 starter på den.

Vejret var fuldkommen roligt, wiren lå parat, så det gjaldt bare om at skynde sig at få skærmen på, komme op i kassen og afsted.

Da Gitte hjalp mig på plads i cockpittet, syntes

jeg godt nok, at pedalerne var lidt langt fremme, men skidt, med mine tykke trasko på kunne jeg godt nå dem. (Per Madsen havde fløjet før mig. Han er 1,90 m, jeg er 1,73.) Altså, hood'en på og op med tommelfingeren!

Forsidebilledet:

Over Juulsø. 3000'.

Foto: E. Frikke.

**Vi er fagfolk
vi er hurtige
vi har det hele
på lager:**

BUTIKSRUDER
THERMORUDER
BLYTHERMORUDER
BLYINDFATTEDE RUDER
INDMURINGSSPEJLE
ELASTISK FUGE
FORSEGLING
Reparationsarbejder
udføres lynhurtigt via vore
radiodirigerede
reparations-
vogne.

Svane glas
Vi kommer flyvende

(06) 42 22 55

Wiren blev kørt tot med et kraftigt ryk, - flyet forlod jorden lige så hurtigt. Farten var 110 og jeg vinkede for "for hurtigt". Måske vinkede jeg ikke tydeligt nok, for farten steg til 150 km, hvorefter jeg koblede ud. Højden var 400', og da jeg ikke havde observeret noget usædvanligt bortset fra den hidsige start, ville jeg gå venstre rundt og lave en kort indflyvning til samme bane.

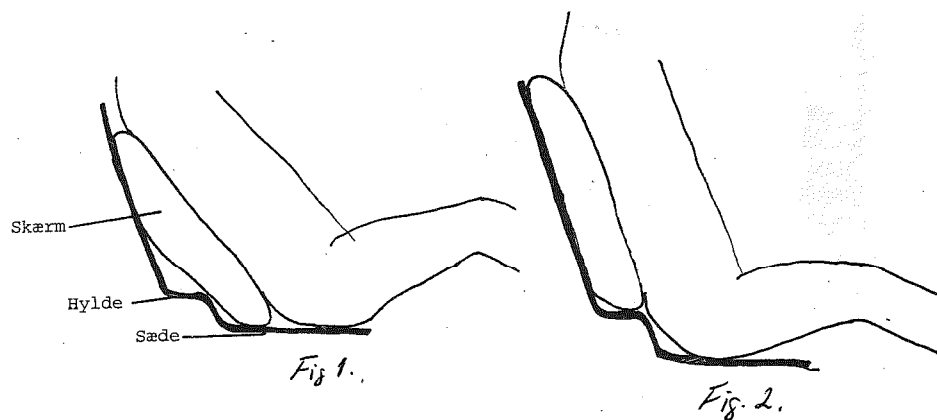
Første sving efter farvellet til wiren gik nogenlunde. Men da jeg kom på "medvind" og ville lave en ret stejlt kurve for at komme ind til landing, opførte fartmåleren sig ubehageligt. Så snart, jeg begyndte at dreje, faldt fartvisningen til næsten 0! Efter 2-3 forsøg på at få flyet rundt, hver gang med samme resultat på fartmåleren, var alternativerne: Stor risiko for spind fra lav højde eller "landing" i træerne ved østenden af pladsen! 30 meter under mig lå servicestationen.

Herefter er der et "black out" på vel 5 - 10 sekunder. Hvordan jeg kom rundt, ved jeg ikke, men det næste, jeg husker er, at jeg kom lavt, lavt ind over parkeringspladsen, skråt ind på banen og lavede en nydelig landing i sikkerhedszonen.

Da forskrækkelsen havde fortaget sig, blev der tid til at forsøge at finde ud af, hvad der havde været galt. Jeg havde i de første sekunder tænkt: "Der må være noget galt med fartmåleren!", men ved nærmere eftertanke forekom det ikke sand-

synligt med de forskellige fartvisninger, jeg havde haft. Men på en lang gåtur rundt om pladsen slog det pludselig ned i mig, hvordan det var sket:

Ved den noget brutale start havde det givet et ryk i både flyet og mig. Men det var først noget, jeg tillagde betydning nu bagefter. Men ser man på udformningen af 6-erens sæde (se tegning), får man det meste af forklaringen. Den lille hylde er tænkt som en støtte for faldskærmen. Det er den osse, hvis man sætter sig rigtigt. Men får man sig sat som vist på den første



tegning, kan der ske noget utilsigtet. Ved det kraftige ryk i starten er faldskærmen gledet op på plads og jeg selv rykket 8-10 cm tilbage i sædet. Dette kombineret med, at jeg i forvejen kun lige kunne nå pedalerne, har været den egentlige årsag til miséren. Det betød nemlig, at jeg, når jeg troede, jeg gav normalt side- og krængeror, kun har givet krængeror. På grund af træskoene har jeg desuden ikke haft ordentlig føling med pedalerne, hvilket har gjort, at jeg ikke i tide erkendte, hvad problemet faktisk var. (Hele turen tog desuden kun ca. 1 minut, så der var ikke megen tid til at tænke sig om, da situationen opstod.) Følgen var naturligvis, at jeg på grund af manglende siderorsudslag har fløjet meget urent i mine sving, hvorfor fartvisningen forsvandt.

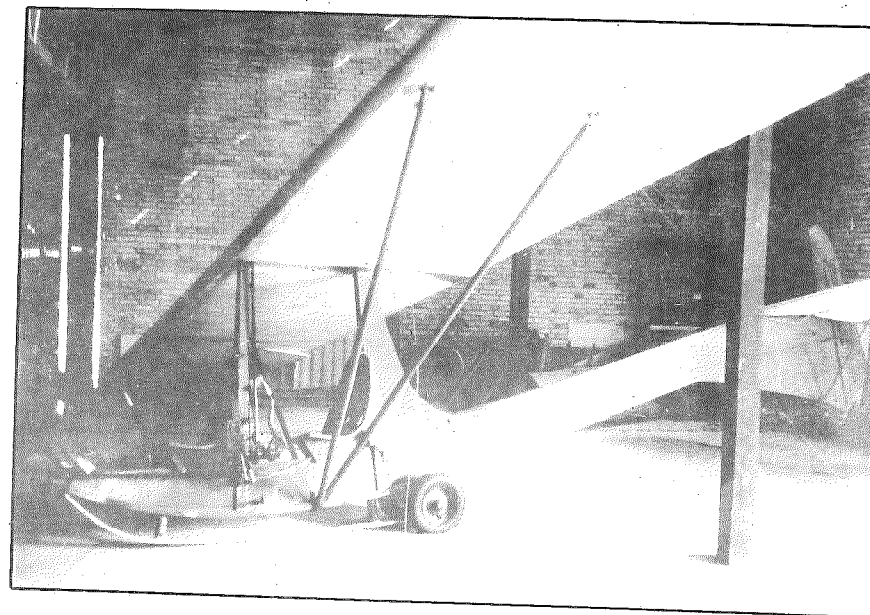
Da mine alternativer under flyvningen var enten en stor risiko for spind fra lav højde eller en landing i træerne, kan denne oplevelse i høj grad

give grund til eftertanke. Det har den selvfølgelig også gjort for mig, men jeg håber, andre også kan lære af den. Siden har jeg altid givet mig god tid til et ordentligt cockpit-check, - også selv om nogle står og råber: "Se nu af at komme afsted. Wiren ligger her jo!" etc. Desuden flyver jeg ikke mere i træsko.

FV.

2G or not 2G!

Per Madsen, hvis største ambition det er, at blive den første mand, der når Månen med svævefly, har nu fundet flyet, der skal bruges til forsøget! Eller: I et hjørne af en hangar på flyvestationen har i mange år klubbens



gamle skoleglider, 2 G'en stået og samlet støv. Per har kigget den grundigt efter i sømmene, og han mener, den er så velkonserveret, at Sejstrup i nær fremtid kan inspicere den for godkendelse til luftdygtighedsbevis. Det er så tanken at bringe den til EK-VH og få lavet en hejseanordning, så den kan hænge under hangartaget, når den ikke bruges.

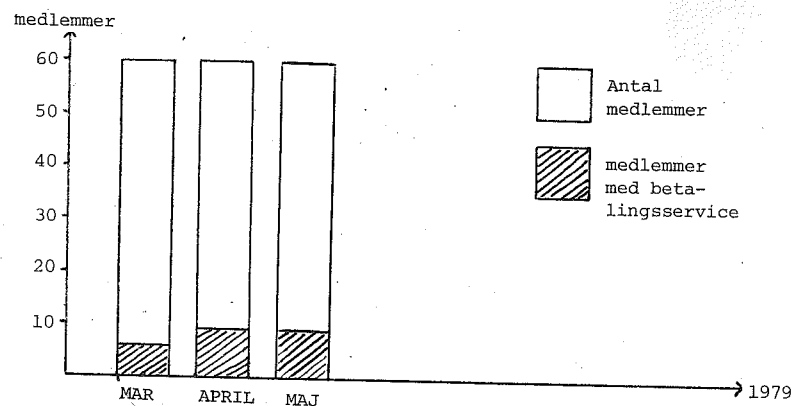
Fra kassereren.

Det går nedad! Rent umiddelbart lyder det ikke særlig tillokkende i en svæveflyvers øre, men i dette tilfælde stiller sagen sig lidt anderledes.

Kontingentrestancen er nemlig faldet støt og er nu nede på kr. 9.656,00. Stadig for meget, men når nu de 7 skyldnere, der tilsammen skylder kr. 6.369,00!! får lettet deres samvittighed, får vi nok også råd til at betale terminen i år.

For at holde tallet så lavt, må I se at komme op på dupperne og få leveret de girokort ind til jeres bank/sparekasse.

Som I kan se af nedenstående figur har min opfordring i sidste nummer af klubbladet haft meget ringe (læs: ingen) effekt:



Jeg vil i den forbindelse lige nævne, at I selvfølgelig er velkomne til selv at administrere indbetalingen af det månedlige kontingent, hvis bare det ikke betyder, at indbetalingen kommer dumpende i løbet af eller sidst på måneden.

Med venlig hilsen
Gitte



Bestyrelsesmøde den 12.5.

På bestyrelsesmødet blev følgende behandlet/besluttet:

1. NOM

Der var indkommet 6 ansøgninger om fly til NOM, og på grundlag af disse blev flyene fordelt som følger:

Birgit A. Eriksen	-	KA-8
Carsten Sjørslev	-	KA-6
Gitte Vasegaard	-	ASTIR
Flemming Vasegaard	-	LS-1
Finn W. Thomsen	-	PIK-20 eller Ka-7

Endvidere blev Frank B. Nielsen udpeget til konkurrenceleder under NOM. Bent E. Thomsens ansøgning om ASTIR blev ikke imødekommet, primært da han som den eneste af ansøgerne deltog i NOM sidste år.

2. DM på Arnborg

Niels Sejstrup ansøgte om PIK-20 til DM. Ansøgningen blev imødekommet.

3. Passagertilladelser

Der har i den sidste tid været et stigende antal medlemmer, der ønsker og har fået passagertilladelse. Det blev derfor diskutéret, om der skulle holdes igen med udstedelsen af passagertilladelser, eller om piloter med den nødvendige flyveerfaring fortsat skulle kunne få passagertilladelse.

Der var enighed om fortsat at give passagertilladelse til egnede piloter, der ønsker en sådan.

4. VÆRKSTED

Vi har siden sidste bestyrelsesmøde fået et prisoverslag på tilbygning til klubhuset. Vi har imidlertid endnu ikke det nødvendige materiale vedrørende den alternative mulighed, tilbygning til hangaren, klar og vedtog derfor at udskyde spørgsmålet om værkstedsbygning til næste møde.

5. SPILMOTOR

Motoren i spillet er ved at være slidt op, og vi må snart investere i en ny. En Buick-motor til spotpris efterlyses.

6. INSTRUMENTER

Vi mangler forskelligt 'tilbehør' til flyene - jordstation, barograf etc.

Der vil til næste møde blive udarbejdet en prioriteringsliste. Samtidig vil vi undersøge, hvor store investeringer vor økonomi kan klare på nuværende tidspunkt.

7. HVERDAGSFlyVNING

Der var enighed om, at der skal indføres en vis kontrol med hverdagsflyvning for at undgå, at 3-4 nybagte S-piloter alene udfører flyvning. Hvordan denne kontrol skal gennemføres, vil blive besluttet på næste instruktørmøde (se nærmere herom andetsteds i bladet).

8. EVENTUELT

Det har vist sig nødvendigt at gøre opmærksom på, at kun bestyrelsen kan give dispensation fra reglerne om omskoling.

Rengørings/tutteordningen ser ud til at fungere nogenlunde, og vi vil derfor fortsætte på samme måde.

Henrik Kristensen har fået tilladelse til at påbegynde 'oplæring' til passagertilladelse.

Endelig (forhåbentlig) procedure for flyslæb m.h.t. de nyindførte flyslæbbilletter blev vedtaget. Se herom andetsteds i bladet.

TILSLUTTER

T

YRRESTRUP
RADIO & TV

Ankøbet
RADIO & TV
APPARATER

salg service rep.

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

Flyslæbbilletter

Alle gode gange tre. Som nævnt andetsteds i bladet har vi nu besluttet os for den endelige procedure for betaling af flyslæb.

Der føres som tidligere separat dagkort for flyslæbstarter på startstedet.

Flyslæbbilletterne påklæbes dette dagkort, og man kontrollerer ved flyvedagens slutning, om der er billetter for hver start. Mangler der en billet, skulle synderens navn gerne fremgå af dagkortet, så det manglende beløb kan blive opkrævet.

Bemærk, at prisen for et gæsteflyslæb i den to-sædede er sat til kr. 40,00. Der påklæbes en 35-kroners flyslæbbillet, og den, der har fløjet med passageren, vil senere blive opkrævet kr. 5,00 af kassereren. Det er måske besværligt, og forslag til en lettere måde at administrere gæstestarter på (også spil-gæstestarter) modtages gerne.

Kassereren



Vores trofaste slæbemaskine

Fra Per har vi modtaget:

Instruktørmøde d. 17/5

Alle instruktører undtagen Gert Frikke og Poul Richard var til stede.

Følgende emner blev behandlet:

PIK-20 HÆNDELSEN

I erkendelse af, at det er blevet mode at smide hood'er i vores klub, blev det diskuteret, hvad vi kan gøre for at undgå gentagelser. Årsagen kan ikke være andet end dårlig cockpitcheck, og da selv forholdsvis gamle S-piloter tilsyneladende kan have svært ved at huske et sådant, vil der nu blive fremstillet en cockpitcheckliste til alle fly. De bliver ikke ens, men får samme rækkefølge i udførelsen.

FEJLRAPPORTERING

For at fejlene på vores materiel kan blive rettet, er det nødvendigt, at du selv udbedre disse eller rapporterer dem til dagens instruktør.

RADIOMAND

Efter flere tilfælde, hvor radiomanden har vendt sig om for at deltage i den almindelige diskussion umiddelbart efter at han har sagt "kør ind", må vi indskærpe, at en start begynder, når der er koblet, og først slutter, når svæveflyet udkobler.

STRÆKTILLADELSER

Det indskræpes, at en omskoling ikke automatisk giver stræktilladelse.

OMSKOLING

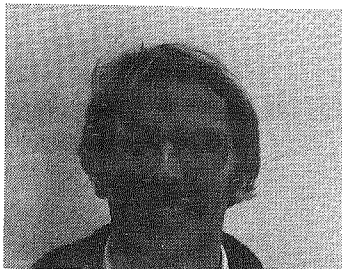
Der kan stadig omskoles morgen, middag og aften.

FLYVNING FRA BAGSÆDE

Se opslag på tavlen i klubhuset.

HVERDAGSFLYVNING

For ikke at komme i den situation, at f.eks. 3 bybagte S-piloter ligger og flyver alene på hverdage, blev der diskuteret forskellige former for



styring. Der var forslag om at lave en liste med nogle navne på piloter, som måtte starte hverdagsflyvning op og lede den. P.g.a., at en sådan liste er "tung" at administrere og kræver revision, blev forslaget forkastet. Resultatet blev, at der ringes til Niels Sejstrup, Tage Havsager eller Per Madsen, som så tager stilling til, om der må flyves. Skriv på dagkortet, hvem der er ringet til (S-piloter må ikke udføre hverdagsflyvning, før een af de ovenfor nævnte er kontaktet).

FOTOGRAFERING OG SVÆVEFLY

Et stigende antal flyvende fotoforretninger i vores svævefly gør instruktørerne bekymrede. Sagt på en anden måde: Det er ikke tilladt at tage sit kamera med op at flyve - med mindre det er forsvarligt fastgjort under starten. I øvrigt - skal du absolut fotografere noget bestemt, så få en tur i den 2-sædede. Det er jo heller ikke nemt at holde godt udsyn, når øjet er i søgeren.

INSTRUKTØREJNER

Med 12 instruktører lider vi ikke ligefrem af instruktørmangel, og af den grund er der ikke udarbejdet en liste og dermed rækkefølge over, hvem der skal på I-kursus næste gang. Det er ingen hemmelighed, at instruktørudvalget har øje på visse emner, men dette indebærer dog ikke, at øjnene er lukkede for nye talenter.

JENS H. JENSEN SØGER OMSKOLING TIL ASTIR

OK, når du har fået dit "S".

BJARNE JACOBSEN SAVNER BEGRUNDELSE

for, hvorfor omskolingskravet for omskoling til Astir for hans vedkommende blev 40 timer. Af flyvemæssige og klubpolitiske årsager fastsatte instruktørerne igen omskolingskravet til 40 timer. Det skal lige nævnes, at klubkravet ifølge vores flyvereglement er MIN. 60 timer.

DEADLINE næste nummer: Fredag d. 22. juli.

VÆRKSTED?

I vinterens løb blev der snakket en del om de utilfredsstillende forhold omkring vore værkstedsfaciliteter. Forskellige løsningsmuligheder blev fremsat, men desværre ser det ud til, at man nu, hvor problemerne er kommet noget på afstand, igen har glemt dem.

Men eet er ganske sikkert: Vi vil igen til næste vinter blive stillet overfor de samme vanskeligheder. Derfor må det nu være på sin plads at opfordre alle til at tænke over sagerne: Hvad kan vi gøre for at få ordentlige værkstedsfaciliteter inden næste vinter?

Der har tidligere været talt om muligheden for at bygge til hangaren. Der ville i så fald blive tale om at bygge en art halvtag til siden af hangaren i forlængelse af den nuværende tagkonstruktion og med en nyopført mur ud mod pladsen. Det er een mulighed.

En anden er at bygge ved siden af klubhuset i form af en vinkeltilbygning til dette. Her foreligger der nu visse oplysninger, hvad angår det økonomiske. Børge har indhentet tilbud på råmaterialerne til en "rå" bygning af nogenlunde samme størrelse som klubhuset. Træet m.m. kan sandsynligvis købes for omkring 35.000 kr. Det indbefatter en færdig sokkel, selve skallen til huset samt vistnok den elektriske installation. Hele arbejdet med opførelsen skal naturligvis udføres af medlemmerne.

Chr. Lomborg er desuden i færd med at undersøge, hvor billigt en tilbygning til hangaren kan laves. Men hvorom alting er: Er der mon ikke almindelig enighed om, at det er en væsentlig opgave for klubben at få sørget for et ordentligt værksted? Der er jo ingen tvivl om, at gode faciliteter på EK-VH vil have en gavnlig indflydelse på arbejdsindsatsen i vintermånederne. Og et fast værksted vil ganske givet også kunne betyde meget i kraft af en samlende virksomhed på pladsen. Medlemmerne vil komme til at se langt mere til hinanden i de mørke dage, end det nu er tilfældet med værkstedsarbejdet spredt over flere byer. Det må osse kunne give noget positivt i form af kammeratskab, fællesskab o.s.v.

Men skal vi have gjort noget ved sagen i år, skal det snart ske. Hvad har bestyrelsen tænkt sig? Hvad siger kassereren? Har vi penge til det? Hvad siger medlemmerne? Er der nogle, der gider at gøre en indsats i løbet af sommeren? Lad os høre jeres meninger. Det er på høje tid!!!

FV.



JOURNALFØRING endnu en gang!

I et forsøg på at forenkle føringen af flyenes journaler, er der indført den ordning, at man for eftertiden ikke behøver at føre hver enkelt flyvning ind i bøgerne. Man tæller blot de enkelte flys antal starter og tider sammen og fører dem under eet i bogen. Under rubrikken "Pilot" skrives "I henhold til dagkort". Hvis man derefter ønsker at finde detaljer angående det enkelte flys flyvninger, kan man kigge efter i dagkortene for den pågældende dag.

Det gælder dog stadig, at særlige flyvninger (stræk, udelandinger) skal føres i flyvejjournalerne separat. Dette giver iøvrigt anledning til endnu en gang at huske på, at alle særlige flyvninger (omskolinger, S-prøver, varigheder, stræk, udelandinger etc. SKAL føres på dagkortene!!! For alle, der ikke ved det: Også bagsiden af flyvedagkortene skal føres efter hver flyvedag!

"Free as a bird"??

Glideflugt hen over Jerntæppet

MUNCHEN, (DPA) En 31-årig østtysker gennemførte mandag en udsædvanlig flugt til Vesttyskland. Flugten foregik i et svævefly.

Manden overføj i en højde af 2000 meter over den af miner og pigtråd sikrede Jerntæppegrænse i Bayern. Han landede på en mark i udkanten af byen Coburg og bad om politisk asyl.

Den 31-årige var medlem af en svæveflyveklub i DDR.

(Stiftstidende.)

**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Rollikvej 13 - Vodskov
Telefon (08) 29 35 67

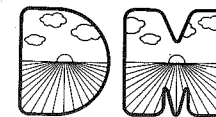
BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Tuttebestyrelsen beder os appellere om forståelse hos de menige medlemmer. Vi ved godt, siger B + F, at vi ikke har været helt oppe på mærkerne i den sidste tid, men så snart årstidens trængsler er overståede, vender vi frygtelige tilbage!

Flyvedag	Dato	Tage Havsager	FI	Finn W. Thomsen	FI	Kaj Fogh	FI	Gorm Ø. Johansen	HI	Gert Frikke	HI	Poul R. Kristensen	HI	Linneman Kristensen	HI	Finn Østergaard	HI	Peter B. Christensen	HI	Preben Byrialsen	HI	Per Madsen	FI	Niels S. Sejstrup	HI
Lørdag	2/6	X																		X					
Pinsedag	3/6											X													
2. pinsedag	4/6									X			X									X			
Lørdag	9/6			X	X																				
Søndag	10/6																					X			
Lørdag	16/6	X														X									
Søndag	17/6									X															
Lørdag	23/6		X	X			X																		
Søndag	24/6		X	X	X																				
Mandag	25/6		X	X	X																				
Tirsdag	26/6		X	X	X																				
Onsdag	27/6		X	X	X																				
Torsdag	28/6		X	X	X																				
Fredag	29/6		X	X	X																				
Lørdag	30/6							X	X																
Søndag	1/7											X													

Instruktørturnus for juni

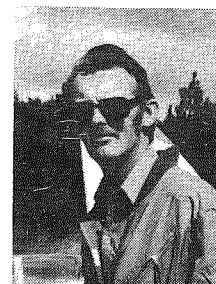
SIDSTE FRA



Ifølge de sidste oplysninger fra Arnborg (d. 29 maj kl. 21.00) går det ganske godt for Niels ved Danmarksmesterskaberne. Der har indtil nu været 3 gyldige konkurrencedage, og for hver dag er det gået fremad for Niels og hans PIK.

Den første dag startede med godt vejr. Næsten alle fuldførte opgaven på 158 km, så hastigheden afgjorde pointsfordelingen. Niels blev i 15-meter klassen nr. med 812 points.

Næste dag oprandt med dårligere vejr, og da Niels jo først rigtig kommer til fuld udfoldelse af sin evne til at lugte selv den svageste termik i dårligt vejr, avancerede han denne dag til en samlet 3.-plads med en totalscore på 1067 points.



Næste gyldige dag gav Niels 797 points, hvilket var nok til at sikre fremrykning til en samlet 2.-plads med 1864 points. Fjerdedagens flyvning blev aflyst på grund af for dårligt vejr.

På 5.-dagen blev der udskrevet en 108 km trekant, som deltagerne skulle rundt på to gange. Imidlertid blev vejret i løbet af dagen så ringe, at dagen ikke blev gyldig konkurrencedag.

Også d. 29 var vejret så dårligt, at flyvningen blev opgivet, hvorfor Niels stadig ligger som nr. 2 i 15-meter klassen. Nr. 1 er den gamle rival fra Aviator, Ib Braes, der har 2075 points. Lige efter Niels ligger Niels Tårnhøj med 1858 points, så der skal kæmpes for placeringen. Men vi ved jo, at han kan! Og det vil da glæde os alle, hvis "den gamle" kan hjemføre sit 9. Danmarksmesterskab. Det er der trods alt ingen andre end ham, der har gjort før.



MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING

Scheel Poulsen
 BRØDREGADE 20
 RANDERS · TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

Hangarskader

Så gik det galt igen! Den 19. april skete der skade på Ars Motorcompagnis motorfly, da det blev kørt i hangar. KZ-7'erens propel var ikke drejet i vandret stilling og lavede derfor en 25 cm lang ridse i vingen på det andet fly.

På et metalfly går man ikke lige hen og sætter en stump lærred på og doper den op. Aluminium, som metalfly er lavet af, er af en speciel slags og har den egenskab, at det er meget stærkt, så længe man ikke belaster det ud over dets "fjedergrænse". Når denne grænse er nået, ændrer strukturen sig, - metallet bliver skørt og revner.

Med et stigende antal skader på vores (og andres) materiel må vi til at finde ud af, om vi er for sløsedede, eller om vi har for meget inde i hangaren. I dette tilfælde var det sløseri, idet der var ikke mindre end tre mand til at sætte flyet ind. Hvis ikke vi får et fald i antallet af småskader i hangaren, må vi til at overveje, om vi har råd til at have fremmede motorfly i vores hangar. Indtægten for at have et motorfly stående er i øjeblikket 1500 kroner om året, og udgiften for denne ene skade kan godt overstige dette beløb.

TÆNK PÅ DETTE NÆSTE GANG DU FLYTTER RUNDT MED FLYENE!

PH.



Det er sagt før, men kan stadig gentages: Når fly har stået ude i regnvejr, SKAL de tørres grundigt af, når de sættes i hangar! Alle kan sikkert forstå, at dette gælder træflyene, men det skal understreges, at det også er tilfældet for glas-fly. De fleste har den fejlagtige opfattelse, at glas-fly er "vandtætte". Det er forkert. Glasfiberflyenes overflade er hygroskopisk, hvilket vil sige, at den kan optage og afgive vand. Det betyder altså, at også glasfly skal tørres af, hvis de er blevet våde. Et specielt problem for disse er iøvrigt bremse-brøndene. Glasflyene har kun luftbremser på oversiden. De går ned i lukkede spalter i vingen, og her kan der opsamles masser af vand, hvis flyene får regn. Da bremsebeslagene ikke er upåvirkelige af vand, må man sørge for, at vand i brøndene bliver tørret op straks efter regnskyll.

*

Smånyt.

Gert Frikke har fået lov til at låne Aviators værksted i Alborg for at få FIX'en gjort flyveklar. Han vil sikkert ikke have noget imod at få en hjælpende hånd af og til. Ring til ham, hvis du har lyst til at hjælpe! Hans tlf.nr. er: 08 351982.

Meddelelse om adresseændring bedes fortsat snarest sendt til kassereren. Adresseændring til FLYV skal derimod rettes til det lokale postvæsen, idet det er postvæsnets avis-forsendelse, der adresserer bladene.

Frank B. Nielsen har i København bestået prøverne til optagelse i flyvevåbnets pilotskole (eller hvad det nu hedder). Han kommer formodentlig til at flyve Hercules, da en sådan vel er det eneste fly, der kan rumme ham! Men: TILLYKKE med det, Frank!

Samme Frank skulle jo gerne lede konkurrencerne under NOM. Der er i den anledning sendt formel ansøgning om tjenestefrihed til "Forsvarets Idrætsinspektion". Noget svar foreligger endnu ikke.

Vi kan her hilse endnu en annoncør velkommen i Svævenyt. Det er indehaveren af BP-depotet i Aars, Bent Krogh, der rækker os hånden. Vi er dermed

nået så vidt, at de minimumskrav, redaktøren i nr. 1, 1979 opstillede vedrørende antallet af annoncører, er opfyldte. Dette betyder, at Svævenyt nu er sikret en stabil økonomi året ud, med det understreges, at vi fortsat meget gerne ser nye annoncører. Målet må være, at vi efterhånden kan opnå balance mellem annonceindtægter og udgifterne ved trykning og forsendelse.

Der er nogle enkelte, der virkelig har gjort noget for at hjælpe redaktionen i så henseende, men vi savner stadig bestyrelsens glædelige meddelelse om, at vore pengeinstitutter også vil annoncere!



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

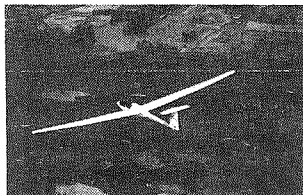


62 19 88
...Deres direkte
olieledning!

SMÅNYT.

Vi hørte i midten af maj endnu en gang fra Peter Bagger. Han og familien har overlevet urolighederne i Monrovia i begyndelsen af maj! Det var ellers en ret alvorlig ballade med 70 dræbte og over 400 sårede. 3-4 dage blev levet bag døre barrikaderede med reoler, køleskab etc, inden det atter var muligt at komme udenfor lejligheden. Peter regner iøvrigt med atter at være hjemme i Danmark i slutningen af måneden.

Dick Johnson, USA, der har udført en lang række målinger angående glide-



tallet for sin PIK 20, har prøvet den tidligere omtalte modificering på flyets krop. For at gøre den kraftige indsnævring af kroppen mindre udtalt, blev en glasfiber-skal pålimet lige bag hjullemene. Tanken var, at luftomstrømningen skulle bedres her ved. Imidlertid viste ny målinger, at modificeringen ingen effekt havde op til ca. 150 km/t, mens flyveegenskaberne ved hastigheder derover endog var blevet forringede. Skallen blev derefter skyndsomst fjernet.

D. 20 maj så vi årets første eksempel på en dårligt disponeret flyvning med K-8 i kraftig vind. En S-pilot måtte opgive at nå hjem til pladsen efter at være drevet for langt bagud under termikflyvning.

Dette understreger endnu en gang, at man skal være særlig forsigtig ved flyvning i kraftig blæst. Men det viser også, at man skal gøre som denne pilot, når først den første fejl er begået: Lad være med at begå en endnu større ved at forsøge at nå hjem i for lav højde. Udfør i stedet en sikker ude-landing!

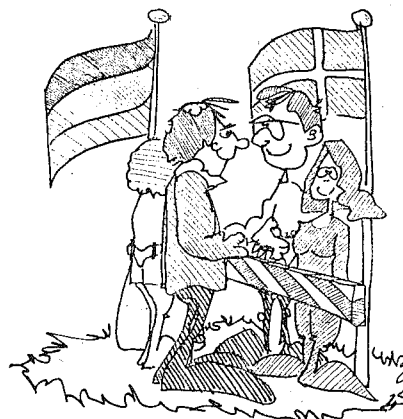
Samme dag bød iøvrigt på yderligere dramatik: En faldskærmspringer, der var landet et par hundrede meter fra vort startsted, blev efter landingen liggende og udstødte nogle mærkelige lyde. Vor altid åndsnærværende flyvechef sadlede lynhurtigt Saab'en og kørte til undsætning. Det viste sig, at springeren havde fået viklet nogle af skærmens liner om halsen og var bevidstløs nær af luftmangel, da vor helt ankom! Takket være Pers hurtige reaktion slap springeren med forskrækkelsen.

Poul Erik er lidt bekymret over Kz-7'eren's olieforbrug. Det er muligt, den skal på værksted.



Brilon.

Der indkaldes hermed til informations-møde angående dette års besøg hos vor venskabs klub. Luftsports-Verein Brilon. Mødet finder sted lørdag d. 16. juni kl. 19.00 i klubhuset. Alle interesserede bedes på det kraftigste møde op!



Hvad angår antallet af deltagere, så ser det ud til, at vi bliver nogenlunde ligeså mange som sidste år, altså 9 - 10 stykker + det løse. Efter redaktørens sidste liste vil følgende med på turen: (med forbehold for rettelser)

Poul Richard & Anne Grethe, Brian og Mona, Gitte og Flemming, bette

Jens, Karsten og Johanne, Per Madsen, Nillermand (Sejstrup), Linnemann og Irene samt Bjarne. Der er et par stykker mere, der har udtalt, at de måske vil med, og det er slet ikke for sent at bestemme sig endnu. Blot vil vi gerne snarest vide, om DU har planer i den retning. Vi, der allerede har været dernede kan på det varmeste anbefale en tur til Drilon. Cæstfriheden og kammeratskabet er i top, og vejret er normalt noget bedre end herhjemme. Derfor: Lad snarest høre fra dig!

P.S. Vi regner med afgang fra EK-VH søndag d. 1/7 en gang om eftermiddagen og hjemkomst lørdag d. 14/7 tidligt om morgenen. De medbragte fly vil således kun være borte fra pladsen een week-end.

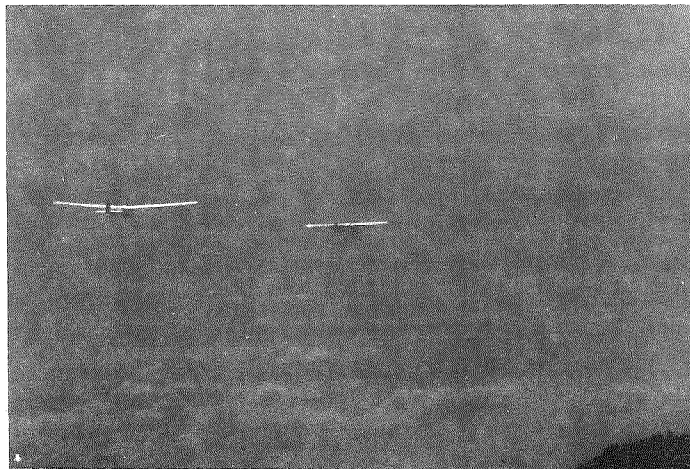
Iøvrigt er der nogle stykker, der taler om kun at tage til Tyskland i een uge. Det er også en mulighed for de, der ikke kan afse længere tid til foretagenet.

+++++
Du kommer tidligt hjem, Tage.
- Var der nogen, der fore -
slog, at du skulle give en
omgang?
+++++

Særlige præstationer.

- 28/4: Kaj Olesen passagertilladelse.
5/5: Bjarne Jacobsen "S".
5/5: Finn Hougaard omskolet til Astir.
6/5: Tommy Hjeds fløj 5-timer.
6/5: Kaj Olesen 142 km trekant på Astir. Gitte landede ved Møldrup under forsøg på samme trekant.
11/5: Birgit A. Eriksen omskolet til Ka-6.
11/5: Kim Jensen omskolet til Astir.
11/5: Per Eriksen omskolet til Astir.
12/5: Claus Grøngård "S".
12/5: Børge Nielsen omskolet til Astir.
12/5: Flemming Vasegaard 180 km under forsøg på 304 km ud/hjem. Landet ved Simested.
20/5: Kaj Olesen omskolet til LS-1.
20/5: De to "efternølere" fik klaret den mundtlige omprøve til S-teori.
24/5: Birgit fløj 5 timer på Ka-6.
26/5: Poul Erik Bøgelund "S".
26/5: Tage Havsager 52 km trekant på LS-1.
26/5: Flemming Vasegaard omskolet til SH-1.
26/5: Bøgelund 4 timer 25 under forsøg på 5-timers på K-8.

TILLYKKE!



Medlemsnyt

Pr. 1/4 er følgende meldt aktive:

Lars Brandt Jensen
Christian Lomborg
Ib Friis Mikkelsen

og nyindmeldte er:

Anders Møller Andersen
Blushøjvej 11
9500 Hobro telf. 08 557118.

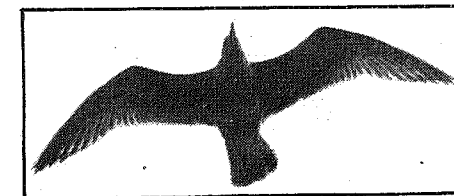
og

Ib J. Fr. von Clauson-Kaas (i daglige tale "Ib!")
Hedehuset
Alstrupvej 6
9550 Mariager.
telf. 08 541666.

Udmeldt er: Ivan Hangstrup, Tyge Samueisen, Lars Dalsgaard Kristensen.
H. Steen Nordhagen er alligevel ikke udmeldt.

Nye adresser:

Finn Jonassen, Gunderupvej 55, 9640 Farsø.
Bent Ckristensen, Øster Hassingvej 109, Vester Hassing,
9310 Vodskov. Telf. 08 256630.
Erik Frikke, Skindbjergvej 29, 9520 Skørping.
Christian Lomborg, Jernbanegade 19, 9670 Løgstør. telf.
08 673055 eller 08 139478.



KUN FOR SPØG....



Det har nu ikke givet mig flere ben, at hun kom i bestyrelsen!

Ved du hvorfor der druknede 3 Borup-folk i Limfjorden sidste week-end?

Jo, de havde købt en husbåd og var så igang med at grave ud til kælder!

Nu, da din lille bror skal til at gå i skole, synes jeg, du skulle forære ham et leksikon, Karsten.

Ikke tale om, - han kan cykle ligesom alle de andre!



Hørt på Hornum Kro:

Den ser ud til at være gal med olien, hr. flyvechef.

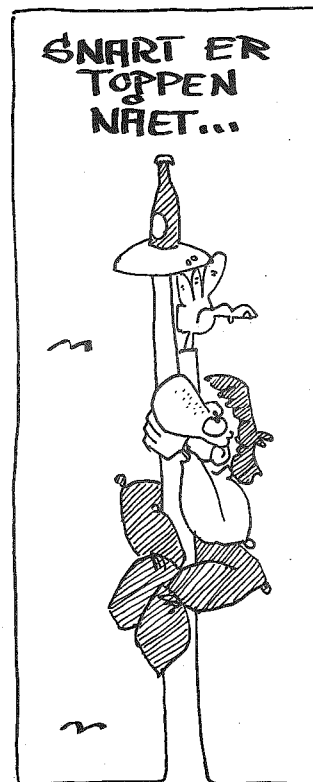
Nå, så giv mig sardiner i tomat i stedet for!

God vin giver godt blod, - godt blod giver godt humør, - godt humør frembringer smukke tanker, - smukke tanker skaber gode gerninger, og gode gerninger bringer en mand ind i Himlen.

James Howel (ca. 1650)

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

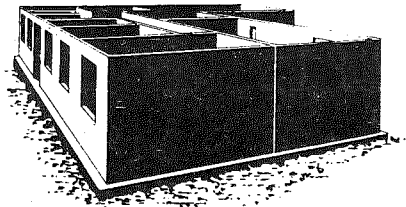
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

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: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Ålborg.

Kasserer: Gitte Vasegård, J. Baggesensvej 98, 8200 Århus.

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

Poul R. Kristensen, Orionsvej 4, Søften, 8382 Hinnerup.

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55.

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Ars. Telf: 08 661472.