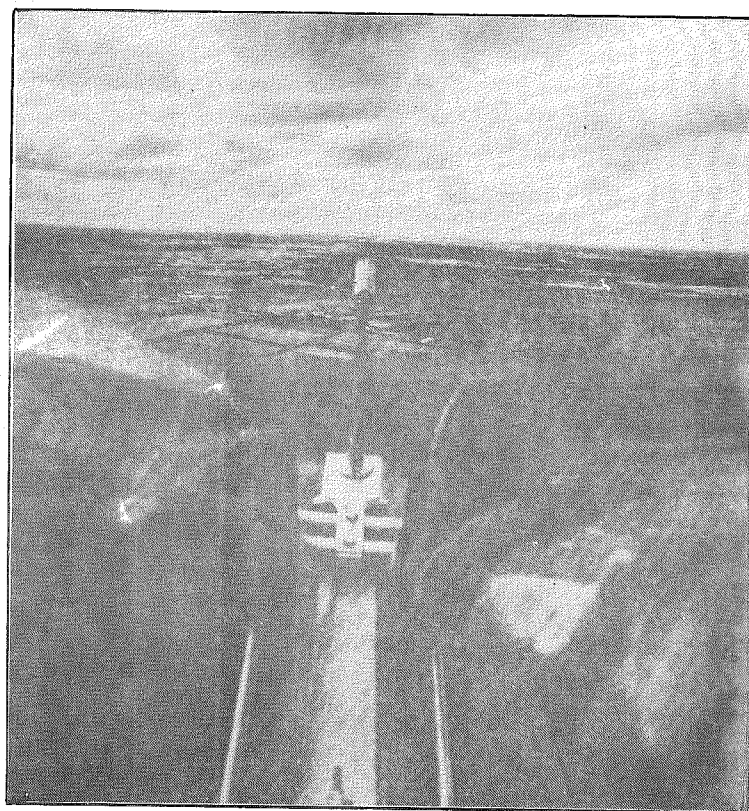


SVÆVENYT



Nr. 7
August 1979.
18.årgang

NOM 1980?

De Nordjyske Mesterskaber 1979 er vel overståede. "Vel" i hvert fald for så vidt angår selve afviklingen af konkurrencen. Men alligevel må der siges at være grund til en vis skuffelse i år. Over vejret, naturligvis, men nok i højere grad over den ringe deltagelse af piloter fra andre klubber. Hvor var folkene fra Svævefly, hvor var de fra Hjørring osv?

Det er en kendt sag, at der ved møderne angående den fremtidige konkurrenceform på det lokale plan har været delte meninger om spørgsmålet, men det er skuffende for arrangørerne og de deltagende piloter, at kun så få har villet være med. Dette må give anledning til overvejelser om, hvorvidt vi kan videreføre NOM i den form, de hidtil har haft. Et bestående alternativ er Distriktsmesterskaberne. Også denne udformning af konkurrencerne har sine tilhængere, men det var jo netop som en reaktion (og et ønske om ændring af) på denne konkurrenceform, tankerne om NOM opstod.

Efter selv at have deltaget i NOM er der for mig ingen tvivl om, at dette er den rigtige form for mesterskaber. I hvert fald hvis man skal tilgodese ønsket om at få "ny" piloter til at deltage i den form for videregående flyvning sådanne konkurrencer er. Det, at man på forhånd ved, at man i en uge har rådighed over sit fly (og altså må afse feriedage dertil) gør, at man, når først beslutning om at deltage er truffet, i ro og mag kan forberede (og glæde) sig til konkurrencen. Og det stressede ved at skulle farte rundt i adskillige af sommerens week-end'er til forskellige flyvepladser for at deltage i Distriktsmesterskaber forsvinder. Desuden vil de fleste af kammeraterne, der ikke deltager i konkurrencerne nok værdsætte, at flyene kun er væk i én, sammenhængende periode fremfor i mange week-ends.

Endelig er der ingen tvivl om, at glæden og hyggen ved at være sammen med mange ligesindede fra de andre svæveflyveklubber trives langt bedre under en uges samvær end ved de opsplittede distriktskonkurrencer.

Altså ingen tvivl om min indstilling til sagen. Men hvorfor kom der så få i år? Var tidspunktet forkert valgt? Kom invitationerne for sent, eller kom de ikke de rette i hænderne? Er der andre årsager? Svævenyt hører meget gerne fra både tilhængere og modstandere af hhv. NOM og Distriktsmesterskaberne - også gerne fra andre klubber.

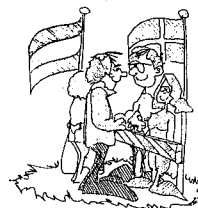
FV.

Forsidebilledet:

Så blev 2 G'en atter flyvende.
Den eneste intakte i verden!

Foto: E. Frikke.

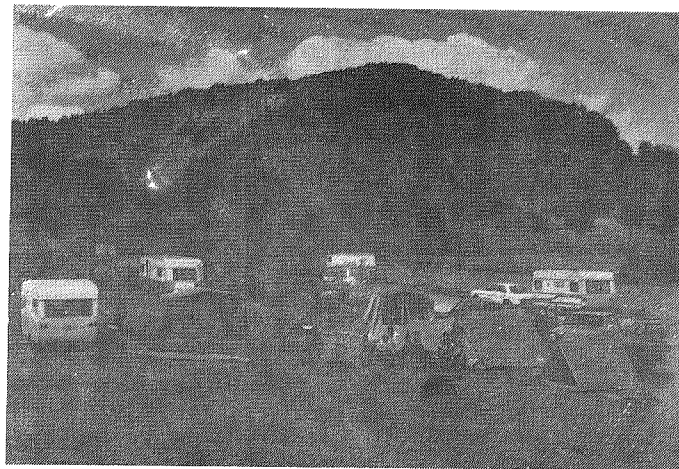
Brilon.



I år tog hele 17 medlemmer fra vores klub til vor venskabsklub i Brilon. Vejræssigt kan det ikke siges, at turen blev den store succes, - til gengæld blev der så desto bedre tid til at se sig om i oplandet, at dyrke de kulinariske frembringelser på diverse kroer samt og til at teste (for nu at bruge et hyppigt anvendt ord) den tyske humle.

Det skuffende vejr bør dog ikke få lov til at stå som det eneste indtryk fra Brilon. En del af de venner, vi sidste år fik på pladsen, var der der også i år, og desuden stiftede vi bekendtskab med nogle yderst sympatiske mennesker, der kom fra en klub i nærheden af Essen. De var i Brilon på sommerlejr med et skolehold og dyrkede intensiv skoling, - dog ikke helt så intensiv som den vi så sidste år, da Bernie (Acht Meter!) stod for de dele. Vi håber, vi en dag ser Werner Kohlwey og Sigggi Gross gøre alvor af deres trusler om at komme til EK-VH i en Motorfalke.

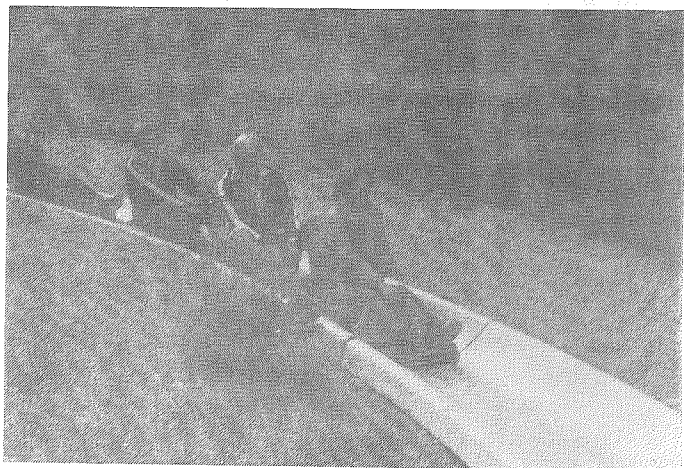
Men fremfor at bruge mange ord, vil vi lade hosstående billeder fortælle om sommerlejren i Brilon, 1979.



Vor teltlejr i pladsens vestende. I baggrunden højen i indflyvningen.

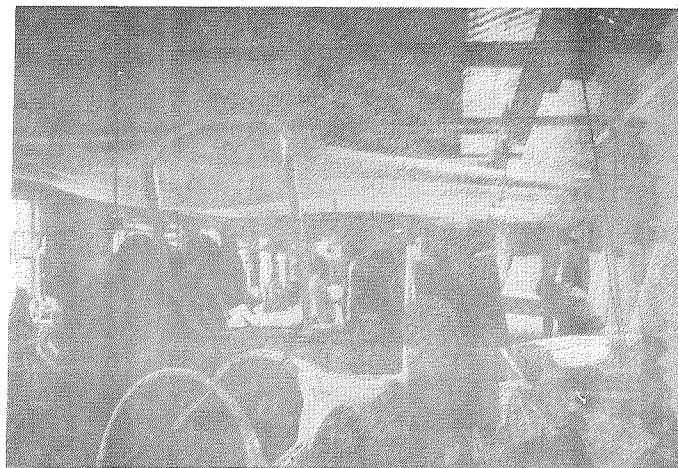
Som nævnt blev nogle af gråvejrsgene brugt til udflugter i omegnen. Blandt andet var vi en tur til et nyt, stort forlystelsescenter i nærhe-

den. Der havde man verdens længste rutschebane, som naturligvis skulle prøves. Først et par minutter op ad bjerget med svævebane. (På toppen var iøvrigt netop en Rogallo-flyver ved at pakke sin drage sammen. De havde der en startrampe, hvorfra man kunne flyve ud over dalen og lande længere nede.) Man fik så udleveret en art slæde, der var forsynet med en pind, der ligesom i et fly gav større fart, når pinden trykkes og omvendt. Krængeror måtte man klare ved at læne sig til siderne. Banen var så en dobbeltsporet slidske af kunststof der snoede sig ned af bjerget, ca. 800 meter. Det var muligt at køre ganske stærkt, men i de mange kurver måtte man beherske sig, hvis man ønskede at blive på banen. Og rabatten var hård! På billedet ses kassøsen, skarpt forfulgt af flyvechefen og Poul Richard. Øjnene rullede rundt i hovedet på Per i flere minutter efter "nedkomsten":



En anden udflugt gik til Poppenhausen for at se Schelichers fabrik. Vi skulle ved samme lejlighed købe to ny variometre. Pr. telefon havde vi fået at vide, at alt var helt i orden. Da vi ankom, viste det sig imidlertid, at een eller anden havde lovet mere, end han egentlig havde lov til. For det første havde man ikke de ønskede variometre på lager, for det andet havde besøgende normalt ikke adgang til fabrikken! Der stod vi så 12 mand høj efter at have kørt over 200 km for at komme did. Vi må dog have set tilstrækkeligt gnavne ud, for umiddelbart efter kom en venlig herre for at vise os rundt i fabrikken. Han ville osse gerne besvare alle spørgsmål. Blot måtte der absolut ikke fotograferes i hallerne.

Næste billede viser prototypen til den ny Ka-21 (den, der var på Arnborg) samt en del havlfærdige AS-W 19-kroppe under loftet i baggrunden.



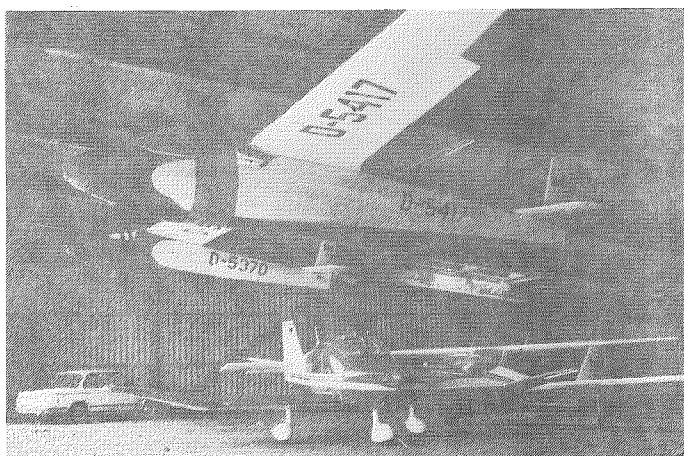
En tredje udflugt gik bl.a. til en nedlagt blymine. Det var ganske interessant, og det gav bl.a. lejlighed til at studere, hvordan kammeraterne var på bunden. (Undskyld!)



Een af dagene havde kassøsen og redaktøren bryllupsdag. Det blev husket af vennerne, - blomster til Gitte, morgenbitter til undertegnede. Samme buket blomster havde vi iøvrigt et pokkers mas med under resten af ferien. Hvor pokker har man en stor buket i et telt ??



"Morgengaver".



Løsning af et
pladsproblem.

Alt i alt nogle få indtryk af hvad Brilon-79 også var. Desværre blev det jo i år også en del dyrere end ventet, idet klubbens "dynamiske" formand i år, i modsætning til sidste år, var på pletten for at opkræve penge for alt muligt. Det er klart, at bl.a. dette forhold må klarlægges helt inden vi evt. næste år atter tager til Brilon. Men bortset fra dette ene minus (og vejret) var der som sidste år erfaring fra fremmede omgivelser og venskab fra de menige piloter at hente. Lad dette være det væsentligste indtryk.

FV.

Bestyrelsesmøde den 29.7.

På grund af det dårlige vejr afholdt vi et hastigt sammenkaldt møde i bestyrelsen til drøftelse af de for tiden mest påtrængende spørgsmål. Følgende blev behandlet:

1. Hangartilbygning

Vi har nu modtaget et vel gennemarbejdet forslag til værkstedstilbygning til hangaren, og der er nedsat et udvalg, der skal drøfte projektet med Års kommune, der som bekendt ejer hangaren.

2. Der afholdes distriktsmesterskaber på EK-VH i week-enden 18-19. august. Ansøgning om fly skal være Niels Sejstrup eller Per Madsen i hænde senest søndag den 12. august.

Samme personer hører også gerne fra folk, der vil være behjælpelige med arbejdet på jorden i forbindelse med konkurrencen.

3. Vi har for øjeblikket ca. 60 aktive medlemmer, og vi har derfor åbent for begrænset tilgang.

4. Økonomi

Vi vil stadig forsøge at sælge vores PIK 20, hvis vi kan få en rimelig pris. PIK'en skulle i så fald erstattes af et standardklassefly.

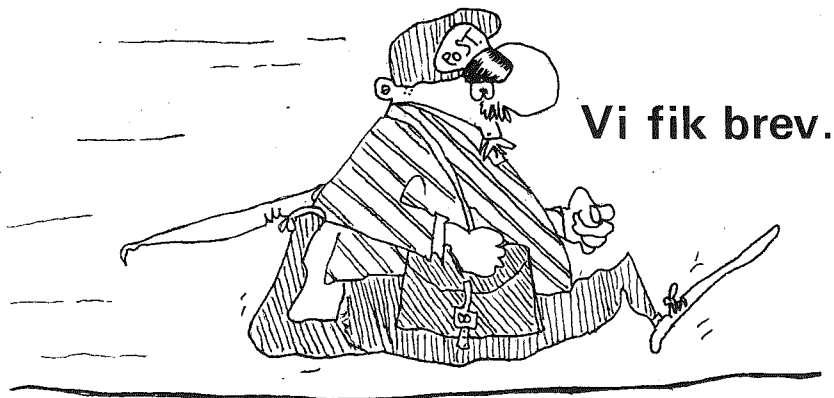
5. Eventuelt

Vi anmoder kraftigt om, at ukyndige personer holder fingrene væk fra radioer, ladeapparater og lignende følsomme instrumenter. "Uautoriserede" reparationer gør ofte mere skade end gavn (se bare vores stakkels gamle kaffemaskine - den er blevet brændt af 3 gange, inden den blev erklæret for totalhavareret).

Der har i løbet af sommeren været en del utilfredshed omkring slæbepilot-turnus'en, der ikke har fungeret helt efter hensigten. Med få undtagelser har en enkelt pilot taget hele slæbet (undskyld, det var ikke med vilje). For at forøge antallet af aktive slæbepiloter med 100%, har vi derfor besluttet at yde tilskud til, at Bjarne kan blive omskølet til KZ-7 slæbepilot.

Mødet er hævet!

Gitte



Vi har modtaget følgende fra Jens Ole Sørensen:

Nedenstående foranlediget af den i nogle kroge opståede "debat" om kommunikationen på en hektisk flyvedag mellem nogle af klubbens medlemmer eller snarere fra nogle af klubbens medlemmer, der har fået for vane at meddele sig som f.eks. følgende: Gør dit - gør dat - hent den - op at stå - kom så i gang for f..... - se så at få hentet det fly - i løb - o.s.v.

Det er muligvis tænkeligt, at der er personer, der ikke mener at kunne udtrykke sig uden brug af sådanne sætninger, men jeg tvivler på, om ikke de fleste mennesker hellere ville have samme mening udtrykt på en lidt mere diplomatisk måde. Husk nu på, at det som regel er i week-enden, der flyves; altså når folk har fri, og det er de færreste, der kan lide at blive kommanderet med i deres fritid.

Vel er der på en hektisk flyvedag mange, mange ting, der skal gøres og også helst med "geschwindigkeit", og vel er vi ikke alle udstyret med samme energi og arbejdsiver, men mon ikke der alligevel skulle være mulighed for at undgå envejskommunikation i kommandoform.

For ikke bare at kritisere vil jeg også gerne forsøge mig med forslag til løsning af "problemet":

Hvis man nu hver især gør sig klart hvilke - og hvor mange - ting der skal udføres, for at der kan foretages een flyvning og hver person så var indstillet på at udføre et lignende antal arbejdsopgaver for hver flyvning

han/hun foretog på den pågældende dag, ville problemet jo løse sig selv.

Hvor mange opgaver er mon så det pr. flyvetur? For at du kan få een flyvetur, skal du

1. have en til at hente wire
2. have en til at koble og holde tip
3. have en radiomand
4. have en til at køre spil
5. have en til at føre journal
6. have mindst en til at hjælpe med flyet, når du lander

Desuden skal der hjælp til at få flyet ud om morgenen og ind om aftenen, foruden at flyets journal skal føres - alt i alt en 7-8 arbejdsopgaver, for at du kan flyve een tur.

D.v.s., at hvis alle klarer 7-8 arbejdsopgaver for hver tur han/hun flyver og ellers fordeler disse opgaver så nogenlunde ligeligt, så man ikke kun er radiomand, men også henter wirer og kører spil m.m., så skulle det problem jo faktisk være løst - ikke??

I øvrigt mener jeg, vi bør lytte til de mennesker der har forstand på vort spil - altså være klar til at investere i nyt i tide, således at vi ikke pludselig en dag står og mangler vor primære startmetode.



**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO
Tlf. 08-66 10 01**

VÆRKSTED?

Klubbens chef-arkitekt, Christian Lomborg, har til kassereren fremsendt et yderst velgennearbejdet projekt til en værkstedstilbygning til hangaren. Der er ved udarbejdelsen taget hensyn til, at byggeriet helst skal være så billigt som muligt, og derfor er anvendelse af foreliggende materialer nærliggende. I nord-hjørnet af pladsen ved klubhuset har i lang tid ligget en del jern-profiler, der kan anvendes ved tagkonstruktionen, og desuden har vi også en del andre materialer (rock-wool, ovenlysplader, tagrender mm.) der kan bruges/genanvendes.

Værkstedet er projekteret til 96 m², med fuld isolering og med opvarmning (her tænkes evt. brugt den Calorifer, der står i hangaren.). Prisen er beregnet til ca. kr. 40.000 (dagspriser, excl. arbejds løn og moms). Som det fremgår af hosstående tegning er der tale om en direkte tilbygning til hangaren på dennes sydlige side. Eternit-tag, gasbeton vægge, beton-gulv, skorsten!

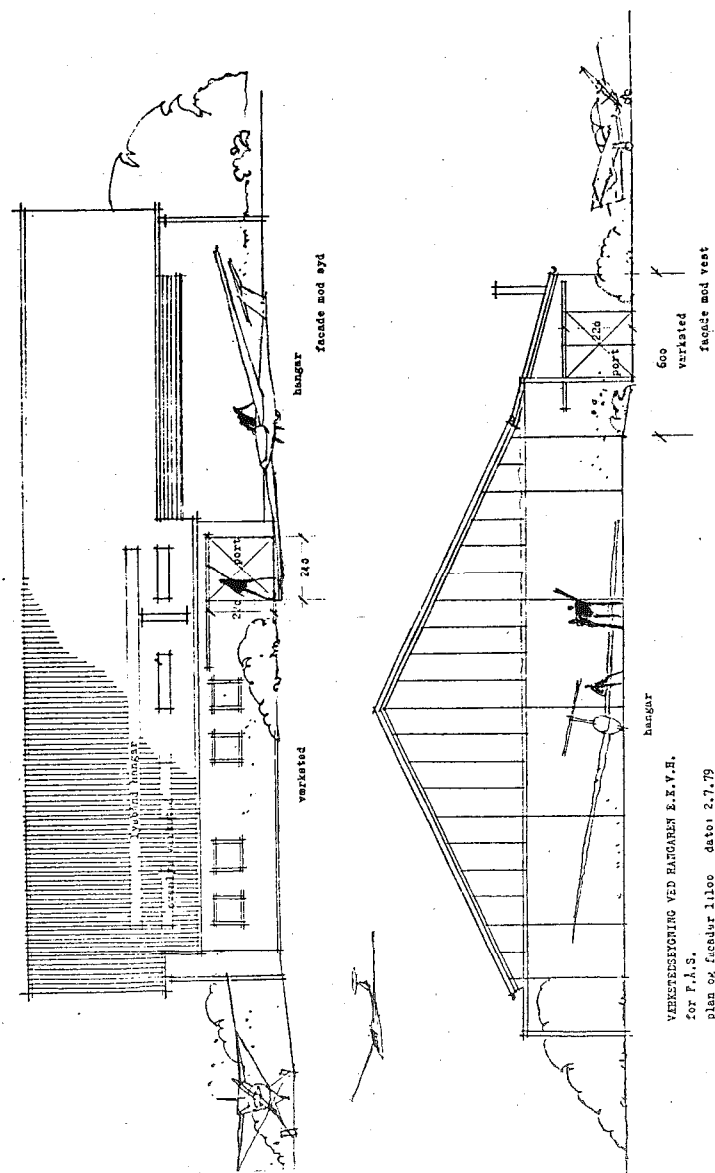
Bestyrelsen er allerede gået i tænkebox (onde tunger kunne her foreslå, at dér blev de!) for at fundere på sagen. Først og fremmest over financieringen. Der kan måske blive tale om at få draget Års Kommune ind som part, men også vore pengeinstitutter skal spørges.

Bestyrelsen vil iøvrigt meget gerne have tilkendegivelser fra medlemmerne, forslag og gode idéer.

Under alle omstændigheder tak til Christian for arbejdet. Det vil mindst talt være pragtfuldt at få samlet de fleste af vore vinteraktiviteter i ordentlige lokaler på flyvepladsen. Hvem ved, - måske allerede til vinteren 1980 ?

Men, for der er selvfølgelig et 'men', - skal bestyrelsen kunne arbejde seriøst med projektet, er det naturligvis en forudsætning, at arkitektens lille parantes (excl. arbejds løn) gøres til et fællesanliggende! Altså: "Svæveflyvere i alle aldre: Forener Eder!".

DEADLINE næste nummer: Søndag d. 26. august.



2G or not 2G!

Ja, det blev altså 2 G! Endelig fuldbyrdedes Pers flerårige drøm om at ter at få denne vidunderlige maskine i luften. Måbende iagtog mange flyvevante medlemmer lørdag den 30. juni et usædvanligt flyvende objekt over Vesthimmerlands Flyveplads. Jo, - det var 2 G'en!

Per fortjener al mulig ros for sit initiativ, - vor klub har nu kunnet udvide sin flåde af to-sædede fly med endnu et pragteksemplar. Lad så bare alle de andre komme med deres Twin'er og alskens nymodens pjat. Vi er dog de eneste, der kan mobilisere et virkeligt, godt gammeldags flyve-brædt.



Er du klar?
For det er jeg
vistnok!

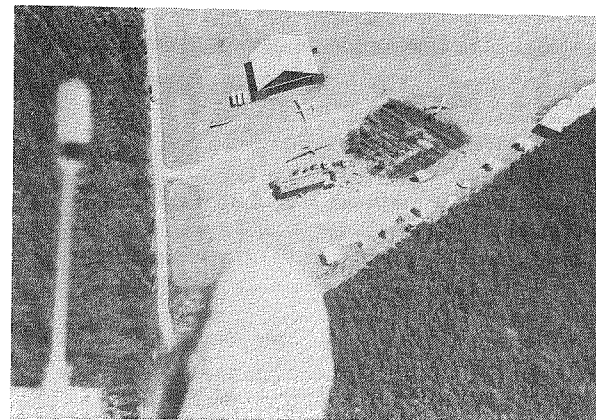
Første start gik med den gamle, garvede Niels i bagsædet. Det var betagende at følge sceneriet, - ikke mindst lydsiden -, fra jorden. Hvad sagesløse elever ellers har måttet lide alene med i den lukkede Ka-7'er blev her hele flyvepladsen vidne til: "Mere krængeror, din tosk.... flyv nu lidt langsommere..... nej, nu ta'r jeg den.... ja, sådan... etc.etc."

Fordelen ved 2 G'ens cockpit-opbygning er selvfølgelig, at den muliggør realiseringen af mangen instruktørs drøm under elevens første solo'er: Eleven kan direkte og in High Fidelity høre "His Masters Voice"!

Hvorom alting er, så er det grinagtigt at kunne stå på jorden og følge de to piloters konversation deroppe.

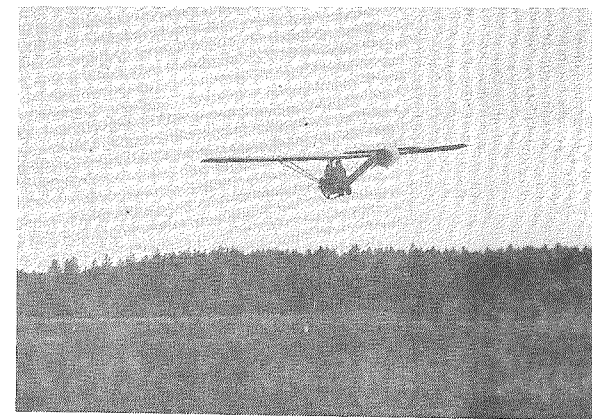
Bestyrelsen har iøvrigt bestemt, at 2 G'en indtil videre kun må flyves af instruktører. Der bliver altså ikke foreløbig tale om at give almindelig passagertilladelse på typen. →

Udgifterne ved istandsættelsen og indregistreringen af flyet har alt i alt været ca. 1000,00 kr. Disse penge er nu tilvejebragt gennem det rimelige omskolingsgebyr på 30 kroner. Indtil nu (31/7) er 32 medlemmer blevet



Klubhuset set
fra 400 fod
i 2 G.

undt den oplevelse, det er at flyve 2 G. Desuden har mange venner fra de faldskærmsklubber, der gæster vor plads betalt for en start. Så in summa er udgifterne allerede tjent hjem. Og så har vi altså fået endnu et herligt



Landing: Menuet
for 2 G.

legetøj at more os med.

Vigtigste formaning til de ny 2 G piloter er nu: Pas godt på den! Husk, at den meget nemt blæser om på ryggen, hvis der er blot en mædelig vind.

©M©

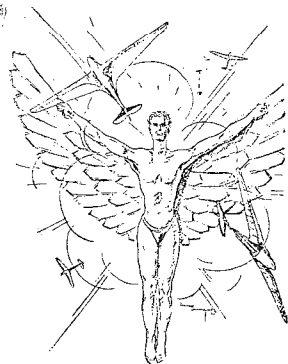
Som et lille a propos til omtalen af 2 G'en, kan vi her se, hvad en entusiastisk svæveflyvepioner i 1936 kunne skrive om svæveflyvning. Det drejer sig om det afsluttende kapitel i W. Dannerfjords bog "Svæveflyvning, - Sporten over al Sport".

TIL DEN DANSKE UNGDOM

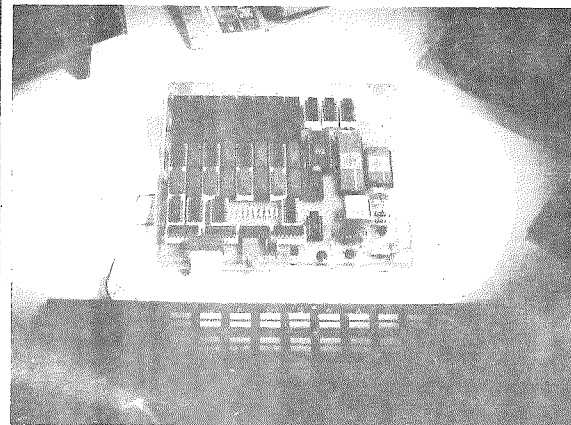
Danmark er i Dag et af de daarligst stillede Lande indenfor Sportsflyvningen.

Den danske flyveinteresserede Ungdom maa derfor gøre sig klart, at der endnu er Brug for Pionerer inden for dansk Flyvning, men det kræver selvfølgelig Mandsmod og lidenskabelig Interesse for Sagen.

Derfor vær med til at gøre den danske Ungdom og den efterfølgende Generation til et flyvende Folk, thi det hører uløseligt til Fremtiden. Og lad os begynde med den skønneste af alle Sporter: Svæveflyvning. Flyvning — denne Gren af Sporten, der foregaar paa den største Sportsplads i hele Verden, nemlig i Luften. Herligere og bedre Sportsplads findes ikke. Her kan man ikke blive noteret for ulovlig Fart eller for ikke at have pudset Katteøjet. Vejtræer og døds-svangre Baneoverskæringer er man fri for. Alt er saa herligt frit, friskt, vejrbit, nyt og spændende, nerve-styrkende, foryngende, kort sagt vidunderligt. Oppe i Luftens Rige er man langt borte fra Hverdagslivets trivielle Dont — helt alene. Herre over sine Styregrej, her kan man orientere sin Sans for det stor-slaaede, det gribende nyfødte, som altid ulmer i et Menneskesind. Den frie Tanke hen over Verdens-myldret; det kedelige hverdagsagtige forsvinder i Vin-dens Sus og Bardunernes dirrende Luftsang.



TELMAC 1800



Har du et TV, en kassettebåndoptager og en strømforsyning?
For så klarer TELMAC 1800 resten!

- RCA CDP 1802 med 91 instruktioner.
- 2K RAM på kortet med direkte plads til yderligere 2K. Eksternt til 32K!
- Interface til TV og kassettebåndoptager.
- Tastatur med 64 mulige funktioner inkluderet.

RCA 1802 Håndbog Kr. 80,- incl. moms
TELMAC 1800 samlet + afprøvet 2195,- incl. moms

INTRODUKTIONSPRIS

TELMAC 1800 -KIT kr. 1.770,- Programkassette kr. 175,-
Kan leveres færdigsamlet priserne er incl. 18 % moms.

Du kan få den demonstreret hos

O. B. HANSEN, FOLTMANNSSVEJ 1, 9430 VADUM

TLF. (08) 27 13 28

mellem kl. 17.00 og 19.00 mandag og torsdag

NOM set fra "106"

Allerede tidligt på året begynder de fleste vel at lægge planer for, hvad sommerferien skal bruges til. For redaktøren og kassøsen volder det sjældent problemer at blive enige: Så megen flyvning som muligt. Og da vi tidligt vidste, at årets Nordjyske Mesterskaber ville komme til at ligge på et bejligt tidspunkt, skyndte vi os at ansøge om to fly, LS-1 (106) og Astir (E7). Det viste sig senere, at vore ansøgninger blev imødekommet, og sammen med Finn Willy (PIK 20 - 68), Karsten (Ka-6 - E1) og Birgit (K-8 - FG) kunne vi så begynde at forberede os til en uges flyvning i "privat" fly. Ganske vist var der nok bred enighed om, at dette NOM ikke skulle køres som de stressede konkurrencer, som f.eks. DM ofte er, men der var alligevel et og andet, der godt kunne trænge til en lille opfriskning via Svæveflyvehåndbogen m.m. Af de 5 deltagere fra vor klub var det kun Finn W., der tidligere havde deltaget i konkurrencer. I det følgende en kort beretning om NOM 1979 som det tog sig ud fra 106s cockpit.

1. dag - mandag den 25. juni

Allerede kl. 8.45 dukkede vor konkurrencechef op. Frisk men måske ikke helt udhvilet. Efter at have konsulteret vejr-profeterne på FSN Karup nøjedes Frank med at udskrive moderate opgaver. Vejret så bestemt heller ikke ud til andet - kraftig blæst fra vest, lav base og byger.

Glasklassen (der foruden de allerede nævnte havde deltagelse af Poul Degn, Frederikshavn på Astir - G4, Karsten H. Jensen, Aviator på Cirrus - 31 og Steen Bønsdorff, Aviator på Astir - G3, blev kommanderet ud på en 51,5 km trekant med 1. vendepunkt ved det store vejkryds øst for Hvalpsund, det 2. vejkrydset ved Alestrup. Klubklassen, der såmænd "kun" bestod af Birgit og Karsten, skulle også til Hvalpsund, men kunne så, ifald dette skulle lykkes, nøjes med at lade sig blæse hjem til EK-VH igen. Altså en 35,5 km ud/hjem.

Det viste sig dog hurtigt, at vejret udviklede sig til det endnu dårligere, og efter $\frac{1}{2}$ - 1 times hård kamp i svag termik hjemme ved pladsen regnede samtlige fly pludselig ned på een gang i en kraftig byge.

De mange landinger indenfor 2-3 minutter gav naturligt nok trængsel i indflyvningen, og en "tæt-på" situation mellem 106 og XFG i landingen kunne have udviklet sig alvorligere, end det blev tilfældet. (Læs nærmere herom andetsteds i bladet). Nu slap vi lykkeligvis med en delvis knækket bagkant på K-8'en.

Heldigvis havde vi Martin fra Frederikshavn på besøg den dag, og da han er af den type, der dårlig tåler at se et "såret" fly uden straks at gå igang med reparationen, var hjælpen nær. Og resten af eftermiddagen,



en del af aftenen og i den tidlige morgenstund lød der fra hangaren skinger hvinen (fra slibemaskinen), dyb brummen (fra Martin) og en til tider melodios fløjten (også fra Martin). Kuren virkede, - næste morgen var XFG atter veloplagt og klar til dagens flyvning!

2. dag - tirsdag den 26. juni

Vejret var blevet lidt bedre, basen op til 3500', chancer for rimelig termik, ligeså megen blæst som dagen før.

Dagens opgaver blev: Glasklassen: 91 km trekant EK-VH/vejkrydset nord for Støvring/verdenskortet i Klejtrup Sø/EK-VH. Klubklassen skulle flyve 66 km trekant, EK-VH/Støvring-krydset/Durup Kirke/EK-VH.

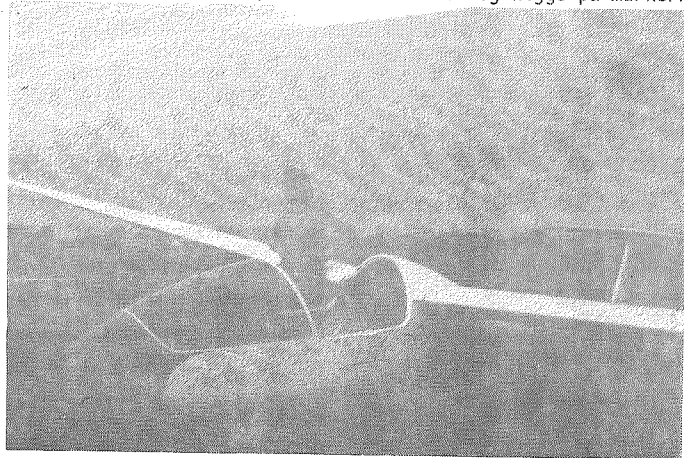
106 startede først. Der var kraftig turbulens i flyslæbet, LS-1'en syntes selv at ville bestemme det hele, men det lykkedes da at komme til

de fastsatte 1500'. Herefter var det hårdt arbejde at holde sig oppe, men det var i det mindste en trøst at høre, at flere af de andre måtte have omstarter!

I den kraftige blæst skulle boblerne helst give op mod to meter, hvis man skulle holde højde nok til at nå hjem under forsøgene på at få en rimelig udgangshøjde. Det gjorde de ikke den første times tid, men endelig kom det løft, der bragte højdemåleren op på den rigtige side af de 3000 fod. I 3500' var 106 drevet langt på den anden side af Blære, men på dette tidspunkt så det ud til, at det var nu, der skulle sættes, hvis man ville af sted. Glidet hjem til tærskellinien kostede 900' og fra 2600' var det ikke sikkert, skyen med de 3500 fods basis atter kunne nås. Men det skulle nu prøves. Retning mod Støvring og så af sted!

Alt, alt for hurtigt gled højdemålerens viser nedad. Men langsomt nærmede den forjættede sky sig. Og endelig i 11-1200' begyndte variometeret så småt at pippe igen. Først $\frac{1}{2}$ meter, der blev fløjet med let svedig håndflade, så afslappende 1 og 2 meter til basen i 3500'. Herfra hurtigt med vinden ud til 1. vendepunkt, billedet i kassen og kurs SSV mod Klejtrup Sø.

Tværvindsbenet førte direkte over Rold Skov. Med den forhåndenværende højde var det ikke muligt at gå den direkte vej, og efter lidt tøven øst for Støvring blev ruten over Madum Sø og Arden valgt. Det viste sig hurtigt, at denne rute gav mulighed for bølge-studier - på Madum Sø. Højden blev hurtigt til 1000 - 1200' og med en slået hørmark indenfor rækkevidde tilbragte 106 en halv time med fortvivlet søgen efter lidt stig. Oppe ved Støvring hørtes samtidig et mangestemigt jammerkor fra E7, E1, G4, 31 m.fl. Enden på det hele blev, at alle måtte ned og kigge på markerne. →



**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

106 landede på sin hørmark og forsøgte i landingen at spise så meget som muligt af det friske hør. Det kostede et knækket hængsel på den ene hjullem, men den skade var hurtigt udbedret efter hjemkomsten.

Om eftermiddagen kunne man konstatere, at 106 den dag var nået længst med 35 km, efterfulgt af G4 med 32 km, E7 med 27 og 31 med 24 km. G3 og 68 havde valgt at blive hjemme. Desværre viste det sig, at dagen ikke blev gyldig konkurrencedag, så i konkurrencesammenhæng var det skønne, spildte kræfter.

I klubklassen nåede E1 27 km til samme mark som E7 (fin-fin mark - sekretærens kommentar), og XFG måtte ned efter 10 km. Heller ikke her blev dagen gyldig.

3. dag - onsdag den 27. juni

Stadig den samme forbiastede vind, nu endnu stærkere og basis i 2700'. Dagens opgave blev for begge klasser en 48 km ud/hjem til Støvringkrydset. Det var rigtig "flyvop og blæsvæk"-vejr, så alle holdt sig noget afventende hjemme ved pladsen. Imidlertid var G4 og 31 ufine nok til at benytte sig af, at 106 for en kort tid hvilede sig på jorden. De stak af, nåede hurtigt vendepunktet og gled så hjemad, så langt højden rakte. Det blev for begges vedkommende til en distance på 35,5 km, og det var øjensynlig det eneste tog, der kørte på ruten den dag. Ingen andre kom →

af sted på opgaven (dog landede G3 7 km fra EK-VH), men dagen blev gyldig med 400 points til begge piloter.

4. dag - torsdag den 28. juni

Stærk blæst, svag termik til 2500'. Dagens opgave for glas: 51,5 km trekant, og for klubklassen 45,5 km trekant.

Ingen gennemførte, 31, E1 og XFG landede alle umiddelbart syd for Ars. Heller ikke den dag blev gyldig.

Om eftermiddagen forsikrede nu konkurrencechefen om, at heller ikke fredagen ville bringe ordentligt flyvevejr, så piloterne kunne ligeså godt muntre sig lidt hjemme i klubhuset den aften. Det er jo et godt, gammelt prøvet trick, og resultatet udeblev da heller ikke: Næste dag blev den bedste flyvedag under NOM-79! →



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

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti



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

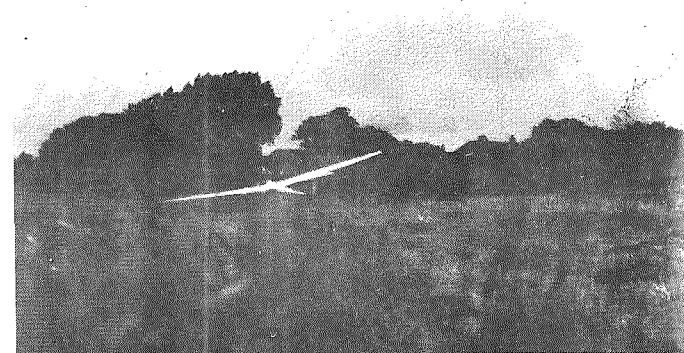


62 19 88
... Deres direkte
olieledning!

5. dag - fredag den 29. juni

Svagere vind og 2-meter bobler til 3200'. Dagens opgave blev i glas-klassen: 65,5 km trekant EK-VH/Alestrupkrydset/Arden Station/EK-VH. Klub-klassen: 47,5 km trekant EK-VH/Durup Kirke/Suldrup/EK-VH.

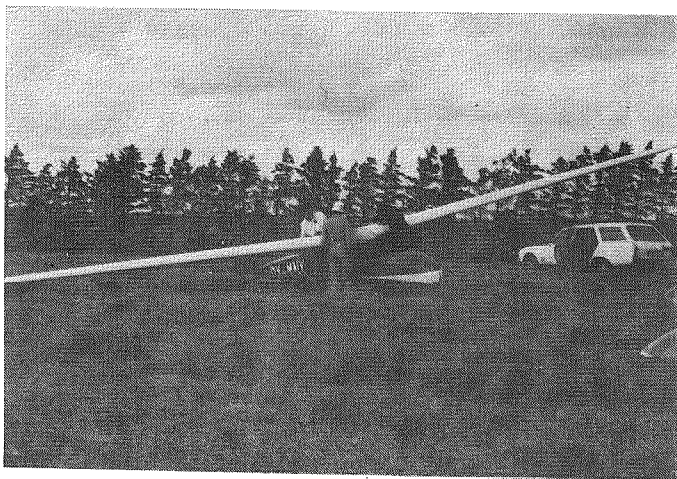
På det første ben til Alestrup fløj 106 sammen med G4. Det er ubestrideligt en fordel at flyve flere sammen, når der skal søges termik, men ligeså ubestrideligt var det, at skulle 106 gøre sig håb om at hale ind på 31 og G4, nyttede det i hvert fald ikke at komme hjem samtidig med disse. Så derfor, da G4 lå og fumlede lidt ved 1. vendepunkt, vendte 106 ryggen til sin kammerat og stak af. Det viste sig snart, at det blev løn som forskyldt! 2. vendepunkt kunne hurtigt fotograferes, men så var det pludselig meget småt med termikken. Nu havde det jo været ganske rart at være to til at søge. Vinden blæste næsten direkte mod øst, og ganske vist er Hadsund da meget pæn ovenfra, men det var ikke just den vej, vi skulle. Men efter 35 minutters kamp i næsten ingenting måtte 106 lande umiddelbart øst for Arden. Det var ikke netop meningen! og bedre blev det ikke →



af, at både G4 og 31 gennemførte. Dagens vinder blev dog 68, der endelig havde fået kridtet støvlerne og gennemførte med 67,8 km/t. 31 kom igennem med 60 km/t og G4 med 46,2 km/t. E7 landede ved Ravnkilde efter 44,5 km og 106 altså ved Arden efter 39,5 km. G3 kom ikke af sted. I klubklassen landede E1 efter 38 km og XFG efter 11,5 km. Dette var nok til at klassen fik den første (og eneste) gyldige dag, og da det ikke var muligt at drage lørdagen ind som en ekstra konkurrencedag, blev slutstillingen i NOM-79 følgende:

Glasklassen:	1. Karsten H. Jensen, Aviator	1.314	points
	2. Poul Degn, Frederikshavn	1.161	-
	3. Finn W. Thomsen, FSN Alborg	1.000	-
	4. Gitte Vasegaard, FSN Alborg	389	-
	5. Fl. Vasegaard, FSN Alborg	332	-
	6. Steen Bønsdorff, Aviator	0	-
Klubklassen:	1. Karsten Sjørsløv, FSN Alborg	600	-
	2. Birgit A. Eriksen, FSN Alborg	28	-

Fredagen sluttede på vanlig vis med fest og overrækkelse af præmierne til de stolte vindere. Alle kunne takke hinanden for en hyggelig uge, desværre med for lidt flyvning.



Om fredagen fik det relativt gode vejr lokket selv K-7'en ud på opgave. Med Bent Erik ved pinden og Ib som overkortlæser og navigatør blev det dog kun til en 4 km ud.

Smånyt.

På grund af de stedse stigende benzinpriser er det af nogle af chaufførerne på ruten Alborg EK-VH blevet foreslået, at prisen for en retur-billet hæves til kr. 20,00 pr. 1/8. Eventuelle andre forslag modtages af Henrik.

Der er til spillet indkøbt en ny Buick-motor. Den stammer fra en Buick-Special fra 1966 og skulle være på ca. 275 HK. Mere interessant er imidlertid, at gearkassen er af Dyna-Flow typen. D.v.s. at den skifter gear helt trinløst (eller rettere, der findes ikke gear i konventionel forstand). Dette skulle sammen med den ny motor fra næste sæson give os et endnu bedre spil.

Iøvrigt kostede motoren 2400 kr, men vi får til gengæld nok noget tilbage på vægtafgiften på bilen. Motoren har kun gået ca. 16.000 km efter hovedreparation. Den blev d. 29/7 pillet ud af bilen af Linnemann, FV, Henrik og Poul Richard.

Er tutepriserne blevet for høje? Det er der nogle, der mener. Spørgsmålet har allerede været diskuteret, men medlemmernes mening ses også gerne her i Svævenyt.

Vort ny medlem, "Kaner" har nu forevist sin røde PIK på pladsen! Flyet, der rettelig hedder PIK 16 Vasama, er af samme familie som vores PIK 20, men naturligvis af lidt ældre årgang. Konstruktionen minder en del om Ka-6, blot er der ikke brugt lærred, - flyet er helt i træ. Det er desuden fuldt kunstflyvningsdygtigt (rygflyvning etc.).

Iøvrigt snakker den gode Kaner, der meldte sig ind i klubben som halvaktiv i juli, allerede om at melde sig aktiv. (Er allerede sket, får jeg just at vide.) Det glæder os, at både hr. og fru K føler sig godt tilpas hos os.

TILSLUTTET

**TYRRESTRUP
RADIO & TV**

Ankennet
ETABLERING
APPARATER

salg service rep.

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

SMÅNYT. fortsat.

De to mekaniske variometre, vore Tysklandsfarere ikke fik købt hos Schleicher, er nu kommet fra den danske agent og er installeret i hhv. LS-1 og Astir. Det var et kærkomment supplement af instrumentbesætningen i disse to fly.

Af Luftsports Verein Brilon blev iøvrigt købt en Dittel-radio for 500 DM. Det er jo en kvalitetsradio, som vi allerede kender i klubben (undskyld Frede). Det er endnu ikke fastlagt, hvordan, den skal anvendes. Vi har stadig de to gamle PYE-radioer, som vise mænd mener måske nok eventuelt kan bringes til at fungere igen.

Kontoret har fået et tiltrængt lysstofrør monteret under reolsystemet. Da han var igang, lavede Henrik osse et stikkontaktarrangement ved reolen, så vi undgår de mange løse ledninger under bordet.

Samme Henrik har monteret en udendørs stikkontakt til brug for campingvogne. Bestyrelsen understreger, at den ikke må benyttes til el-opvarmning i vognene men kun til belysning og køleskab. Dette skyldes ganske simpelt, at klubhusets installation ikke kan bære ret meget større belastning, end der allerede er på nettet.



Den 11. august tager Finn Østergaard til Arnborg for at deltage i Unionens I.-instruktørkursus. Vi ønsker ham held og lykke, selvom det ganske givet ikke er nødvendigt.

Finn ville så gerne ha' sit billede i Svævenyt, så her er det!

Benzinpumpen, der efterhånden lakkede for flere kroner dyrebar benzin ved hver påfyldning, har endelig fået ny pakninger.

Gert Frikke har allerede talt med Års' kommuneingeniør om vore værkstedsplaner. Man er ikke negative overfor vore tanker i den retning. I hvert fald har kommunen udbedt sig 3 eksemplarer af Lomborgs tegninger.

SMÅNYT fortsat.

Benny Svendsen meddeler, at han også i år er villig til at påtage sig slæbet og ansvaret for at uddanne ny piloter til VHF-beviset. Da Benny skal have planlagt sine vagter i vinter, skal han have besked om tilmeldinger snarest. Tilmelding kan ske til Sejstrup, tlf. 08 143240, eller Per, tlf. 08 127178. INDEN 15. AUGUST!!

Der erindres om, at VHF-beviset er et nødvendigt onde at komme om ved, før man må bruge den lille knap oven på pinden! Prisen for hele kurset bliver formodentlig omkring 500 kroner. Den nødvendige bog kan bestilles gennem Benny, men mange andre medlemmer har sikkert også eksemplarer, der kan lånes. N.B.: Det er nødvendigt, at mindst 12 deltagere melder sig, hvis kurset skal kunne køres under aftenskole-loven.

Som det nok er rygtedes, blev vor Ka-7 en smule pukkelrygget efter en ublid landing under sommerlejren. Kaj Olesen mistede under en passagerflyvning for meget fart i landingen, der skete i kraftig turbulens. Flyet satte sig fra ca. 2 meters højde. Det så ikke særlig slemt ud, men det var altså nok til at bøje det underste rør i "gittermasten".

At den slags kan ske for selv en erfaren pilot understreger blot, hvor vigtigt det er at holde god flyvefart helt ned til selve udfladningen i turbulent vejr.

Week-enden efter blev Ka-7'eren kørt til Karsten Thomasen i Skive. Og så det glædelige: Allerede mandag middag var reparationen udført, samme eftermiddag kørte Gert 7'eren tilbage til EK-VH, tirsdag var det Tages og Jens K's hensigt at lægge lærred på, og i løbet af ugen skulle Kaj kunne nå at dope og male, så det kære fly atter skulle være flyvende når dette blad er i læsernes hænder! Det vides endnu ikke, hvad reparationen kommer til at koste, men det må formodentlig være til at overse. Heldigvis.

	MODERNE MÅLETEKNIK	Scheel Poulsen
	FOR NØJAGTIG BRILLE-TILPASNING	
tilsluttet OPTIKER RINGEN		BRØDREGADE 20 RANDERS - TLF. 42 17 49

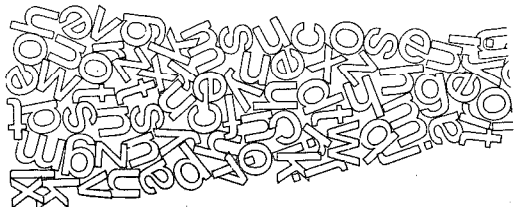
Særlige præstationer.

- 17/6: Jens H. Jensen S-prøver.
23/6: Bøgelund omskolet til Ka-6.
23/6: Bent Kirkegård omskolet til Ka-6.
24/6: Karsten Sjørsløv omskolet til LS-1.
30/6: Jens H. Jensen omskolet til Astir.
1/7: Bøgelund udelandet efter 46 km. Forsøg på 50-km.
7/7: Ib Friis Mikkelsen solo.
10/7: Birgit Eriksen omskolet til Astir og flysløb.
4/7: Brian Frederiksen omskolet til Astir.
14/7: Kenneth Nytofte solo.
16/7: Bøgelund udelandet nok en gang under forsøg på 50-km.
17/7: Bjarne Jakobsen omskolet til Astir.
28/6: Karsten Sjørsløv passagertilladelse.
8/7: Jens Ole Sørensen passagertilladelse.
21/7: Erik Frikke passagertilladelse.
24/7: Jens H. Jensen 50-km stræk til Randers til Sølv-C.
24/7: Bent Kirkegård 5.05 til Sølv-C.
28/7: Per Madsen omskolet til Vasama.

T I L L Y K K E !

Til alle, der mener, at dette at skrive et blad bare drejer sig om at sætte nogle bogstaver efter hinanden:

VÆRSGO! - her er en hoben bogstaver. Sæt dem venligst selv sammen efter hinanden!!!!



Eller sagt på en anden måde: Redaktionen modtager fortsat meget gerne indlæg fra læserne!

Lidt statistik

Vor flyvestatus er blevet opgjort pr. 25/7. Det ser, vejret taget i betragtning nogenlunde ud, også hvis vi sammenligner med sidste år. Disse tal er nævnt i parentes (opgjort pr. 30/7 - 78).

	Starter	Timer
Ka-8 XFL:	231 (283)	108.00 (106.10)
Ka-8 XFG:	226 (283)	82.50 (132.00)
Ka-6 XFN:	240 (228)	71.20 (86.20)
Astir XDJ:	227 (141)	104.30 (79.55)
LS-1 XBY:	118 (109)	108.00 (89.00)
PIK 20 XHT:	58 (56)	60.00 (169.00)
Ka-7 MNX:	815 (761)	123.00 (127.35)
Polyt XFA:	88 (89)	11.50 (10.00)
SH-1 DXM:Privat	37 (64)	21.35 (46.45)
Total	2040 (2017)	669.30 (846.45)

Aitså hvad angår antal starter næsten det samme som sidste år. Men i antal timer en klar tilbagegang. Det er osse snart på tide, at nogen gør noget ved det pokkers vejr!

Medlemsnyt

Ny medlemmer:

Poul Erik Thomsen,
Aalskovvej 11,
7830 Vinderup. Tlf. 07 442127

Henning Hegelund
Rønnevej 7
9681 Ranum. Tlf. 08 676847, arb. 08 622030.

Christian Emil Kjeldsen (Kaner)
Randersvej 513
8280 Trige. Tlf. 06 231150.

Udmeldt: Lars Brandt Jensen.

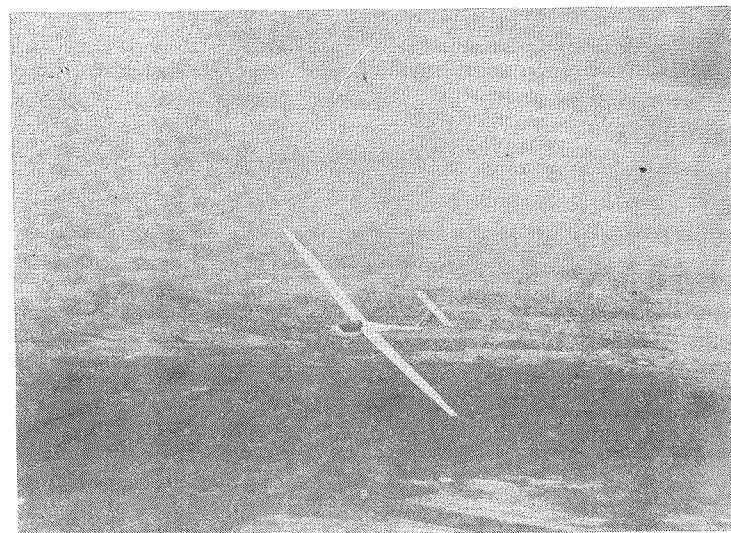
SOMMERLEJREN 1979. Kort fortalt i billeder!



Sommerlejr: Det er hygge ved bålet, - mad og øl!



Det var osse en ny flyver.



Og en sjælden gang termik, - hvis man var heldig.



Og hvis man var uheldig - mavepine.

KUN FOR SPØG....



Jeg tror, de har givet os
en brugt sæson!!

Mener du virkelig, at fårene er
de dumme dyr i verden, Karsten?

Ja, mit lam!



+++++
| Jo, vist har de et ærligt ansigt hr. Sejstrup. |
| Det får mig til at tænke over, hvad De er |
| ude på! |
+++++

Hørt på Hornum Kro:

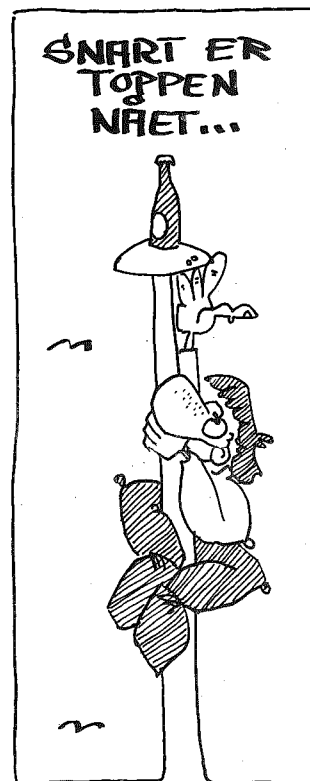
Sig mig tjener, har De stadig den
hvidvin, jeg smagte i sidste uge.

Javel, hr. flyvechef.

Godt, så gi' mig en fadøl!

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.

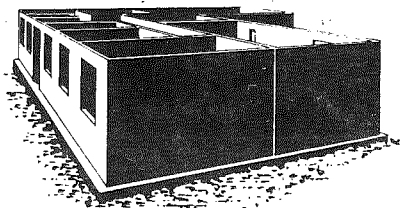
Jette og Poul Thomsen.

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 SVÆVENYTT:

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 Års. Telf: 08 661472.