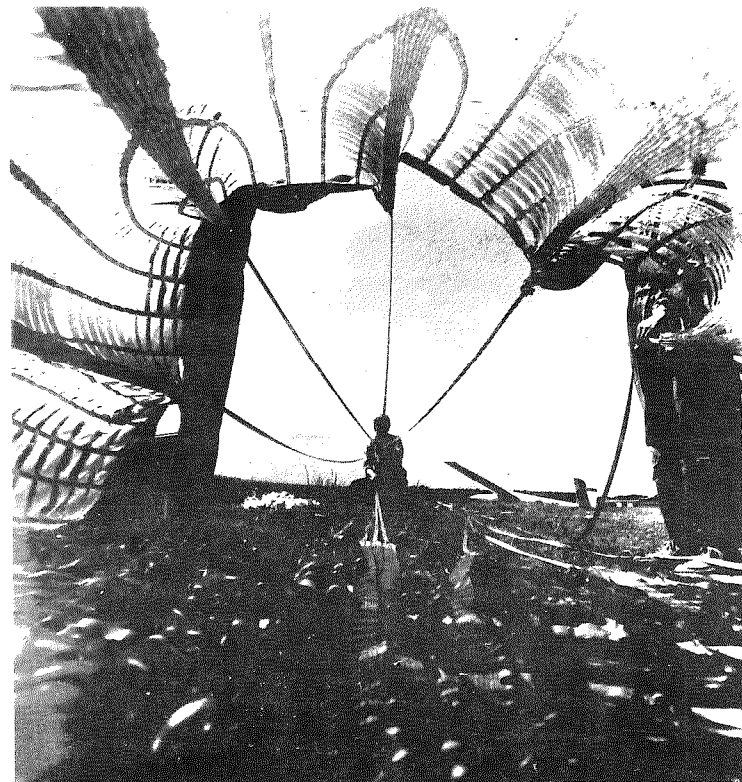


SVÆVENYT



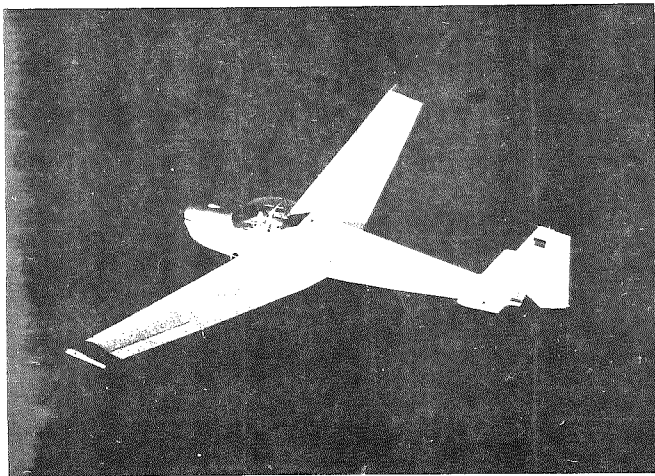
Nr. 8
September 1979.
18. årgang

Motorsegler ?

Efterhånden har de fleste vel hørt rumlen i det fjerne, - ikke fra den semeste tids mange tordenvejr, men fra den Motorfalke, visse af klubbens medlemmer så stærkt ønsker sig. Tilhængerne har stærkt udbredt sig om en sådan maskines lyksaligheder ligesom modstanderne har fremhævet visse ulemper ved denne krydsning af et svævefly og et motorfly.

På plussiden står selvfølgelig dette, at man med en Falke i hangaren kan komme ud at flyve uden at være afhængig af et helt hold hjælpere. Man kan flyve derhen, hvor termikken er, når den ikke kan nås fra en spilstart, og man kan bruge flyet til rejseformål. Desuden vil en motor-svæver kunne tilføre skoling en ny dimension, - f.eks. simulerede udlandinger.

På minussiden er der omkostningerne. Der er stærkt delte meninger om, hvad det egentlig vil komme til at koste pr. flyvetime, og vi havde håbet at kunne bringe nogle konkrete tal i den forbindelse. Martin fra Frederikshavn havde lovet at sende noget materiale desangående, men det er desværre endnu ikke kommet. Vi håber at kunne bringe det næste gang.



Desuden er der spørgsmålet om hangarplads. Vi har i forvejen ikke for megen plads i hangaren og et fly med spændvidde på 15,3 eller 18,0 meter (hhv. Falke C og Super-Falke), oveni købet et meget lav-vinget fly, vil fylde godt.

Forsidebilledet:

Manden i centrum bruger naturligvis bremseskærme fra FSN Ålborg!

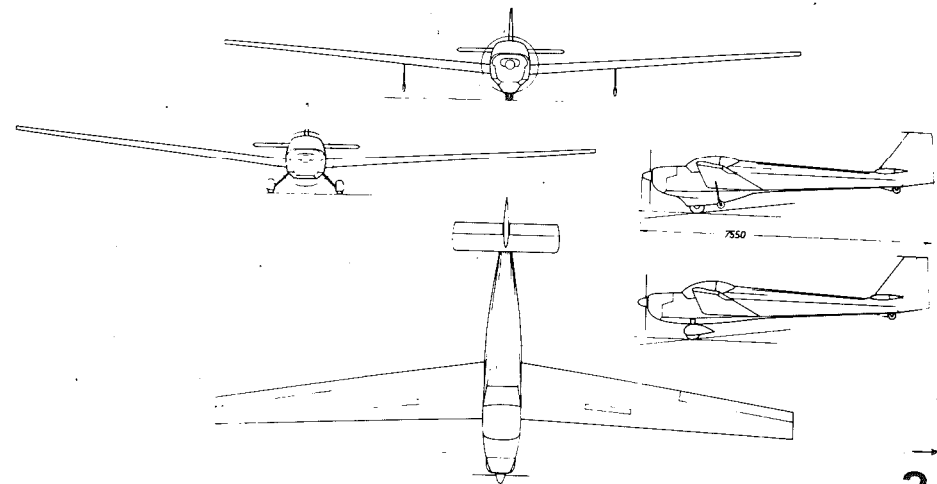
Foto: E.Frikke

Hermed er nævnt bare nogle af de ting, der må få indflydelse på den enkelte stillingtagen. Og endelig er det ikke nævnt, at der jo er to anskaffelsesmuligheder for et nyt fly, privat- eller klubeje.

Svævenyt hører meget gerne fra klubmedlemmer angående deres syn på sagen!

Fra Verner Jaksland har vi indhentet hosstående materiale vedrørende Scheibes fly, som han er forhandler af. Fotoet viser en SF 25 C Falke 76, og de nævnte tekniske data er for samme fly.

Motor:	Limbach, 65 HK.
Spændvidde:	15,3 meter.
Længde:	7,6 meter.
Tomvægt:	ca. 385 kp.
Fuldvægt:	610 kp.
Planbelastning:	33,5 kp/m ² .
Ydelser med motor:	
Max. hastighed:	180 km/t.
Min. hastighed:	65 km/t.
Bedste stig:	2,3 m/sek.
Start-strækning:	ca. 180 meter.
Rækkevidde:	ca. 700 km.
Flyvetid:	4-5 timer med 55 liter tank.
Forbrug ved 160 km/t:	12 liter/t.
Ydelser uden motor:	
Mindste synk:	ca. 1 m/sek.
Glidetæl:	23 - 24.



Den noget mere udviklede SF 25 E Super-Falke har med nogenlunde samme teknik, men med stilbar propel, større spændvidde (18 meter) ændret krop m.m. nogenlunde samme ydelser med motor, men som svævefly et mindste synk på 0,85 meter ved 75 km/t og et glidetal på 28-29 ved 85 km/t. (Alle tal er fabriksopgivelser.)

Priserne er p.t. ca: Falke C 76 DM 52.875 (ca. 153.000 kr.)
 Tandem-Falke DM 55.686 (ca. 161.000 kr.)
 Super-Falke DM 56.718 (ca. 164.000 kr.)

Dette er priserne ab fabrik, og de er jo ikke just for husmænd. Derfor er interessen nok også mere samlet om et brugt fly. Da prisen her selvsagt varierer stærkt efter flyets almene tilstand og motorens ditto, er det svært at sige noget konkret om sagen, men for et rimeligt fly vil prisen nok ikke komme under ca. 80.000 kroner.

TILSLUTTES

TYRRESTRUP
RADIO & TV

Ankøbt af
RADIO & TV
APRIL 1981

salg service rep.

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

Fra klubbens enfant terrible, Peter Bagger, der som bekendt altid har markante synpunkter til alt, har vi fået følgende:

Spørgsmålet om indførelse af motorsvævefly i vores klub:

- Jeg vil hellere sige: Spørgsmålet om vores klub nu endelig må samle benene og vove det efterhånden store spring fra 1930'erne til de nu meget tæt værende 1980'ere. Eller skal den reaktionære konservatisme, (der i virkeligheden kun er etableret af en minoritet i vor klub, der kun kan se deres egne særinteresser) BESTEMME ? Eller nedtrømle ?

Mange af klubbens enkeltstående medlemmer har måttet sande dette: "Det er ikke nok at gå ind for den allerede bestående klubpolitik, - man må også kunne argumentere FOR den og IMOD de andre muligheder". Jeg vil her hævde, at det bliver vanskeligt: Det bestående kan ALDRIG bestå.

Men man hyler op om det NEGATIVE i at købe et motorsvæveplan, når man i det →

hele taget er imod en hver forandring i vor klub. Dog, - en ting kan ses fra flere sider: Om noget er godt eller skidt, afhænger af bedømmelsesgrundlaget. Som forfatteren Sandemose siger: Man ser kun bjerget fra det sted, man ligger lænket til jorden, selvom bjerget er stort og har mange sider. Her er også nogle af siderne:

(De andre råb i ørkenen har vi jo hørt, men de stammer kun fra de reaktionære konservative. - De nægtede at bruge de skovle, vi gav dem til at grave efter vand!!!!)

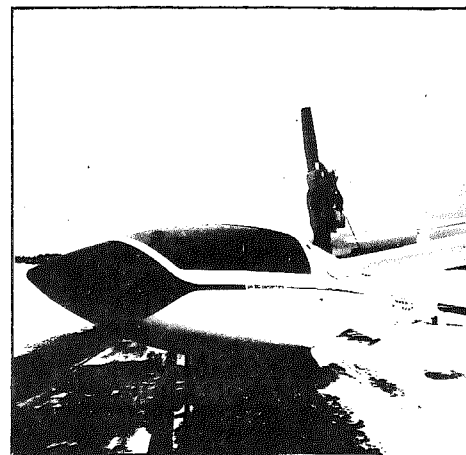
FORDELE:

1. Altid mulighed for at få en "GOD" flyvetur.
 2. Intet spil nødvendigt (mindre energi).
 3. Bedre skoling af elever.
 4. Mere flyvetid til alle - samlet 2/3 mere flyvetid, hvoraf kun 1/6 skyldes brug af motor.
 5. Vi vil ikke mere være til grin overfor fremsynede klubber, der er i takt med tiden.
 6. Tænk dig: Du vil være i stand til at tage en flyvetur ALENE, uden brug af andre end dig selv.
- Etc.

Derfor kære nye medlemmer:

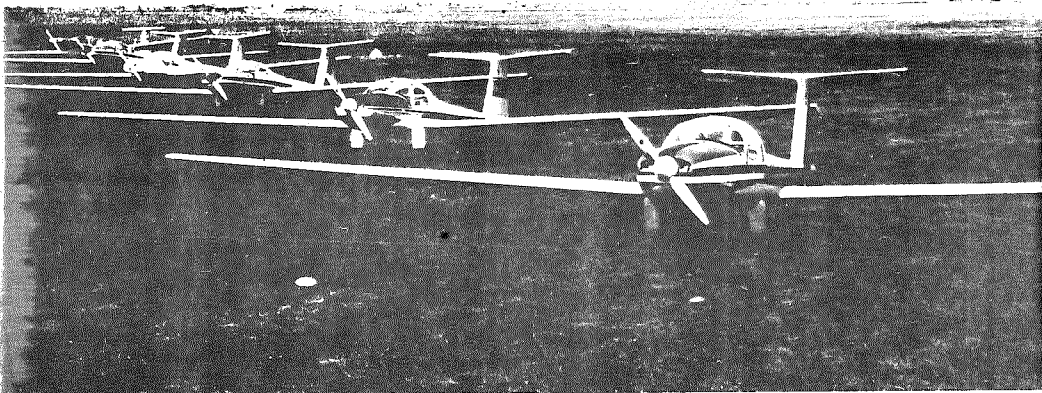
Glem ikke at disse reaktionære konservative klub-designeres meninger og autoritet er meget svagere, end de går og tror. De er meget lettere at overbevise, end du tror.

P.B.Christensen.



En anden mulighed for at blive flyvende med motor, er den nok så omtalte Motor-PIK Der er jo her tale om et tip-top moderne glasfiber-fly med top-præstationer som svævefly, idet ydeevnen med indtrukket motor skulle være næsten som den almindelige PIK 20. En begrænsning i brugsnyttens er naturligvis, at flyet er eensædet.

Som alternativ til de på markedet dominerende er der desuden fra Rumænien kommet en motoriseret udgave af den tosædede IS 28. Det er et helmetalfly med optrækkeligt understel. Glidetallet skulle være sidst i tyverne. Desværre har vi ikke kunnet skaffe yderligere oplysninger om pris, præstationer osv, men vi kan da bringe et billede af den første serie fra fabrikken. (Herunder) Endelig skal også nævnes den polske OGAR som en mulighed.



*



Klubmedlemmer, der er interesserede i et to-sædet motor-svævefly på klub- eller privatbasis, bedes kontakte:

Kenneth Nytofte
Gammeljord 6
Tvede
8900 Randers
Tlf. 06 - 44 21 82

*

Instruktørmøde d. 9/8

Følgende instruktører var til stede: NS, TH, PM, PB, PBC, LK, FG, GØJ.

Behandlede emner:

Vagtplan/pasning af vagter

At der er 2 instruktører på instruktørlisten den samme dag er ikke ensbetydende med, at man bare kan blive væk og så håbe på, at den anden "nok" kommer.

D'herrer skal i øvrigt have anerkendelse for ikke at være uvillige til at aflaste dagens instruktør.

Gennemgang af elever

Der er 6 elever på K-7, 5 elever er lige før solo og 5 er lige før "S". Enkelte elever i den sidste gruppe er dog nødt til at komme lidt oftere, hvis det skal være i år.

Hændelser

Knækket bagkant på K-8. Indirekte årsag var manglende landingsforberedelse og manglende udsyn.

Rør bøjet i K-7 ved hård landing. Årsag var stor vindgradient samt for sen indgriben af fartøjschefen.

Rør bøjet i K-8. Ved dagligt tilsyn glemte piloten at sætte fløjmetrikerne på pyjamasen igen. Under flyvning løsnede pyjamasen sig, og med stor kraft knækkede den bagover, hvorved den slog øverste længderør ned i et skarpt knæk. Til alt held var pyjamasen beklædt med lærred, som fastholdt det afknækkede stykke, så der ikke skete skader på haleplan/halefinne. Denne hændelse er at henregne under SLØSERI og helt unødvendig.

Uddannelse af spilførere - hvordan og hvornår?

Uddannelsen af spilførere kan foregå fra DKS-7 og skal normalt foretages af Linneman, Poul Richard eller Brian.

Startmateriel

Kig efter svagheder på forfang, wirefaldskærme, slæbetov m.m. inden dagens første start. Brug kun hvide wirefaldskærme som nødløsning.

Hold indflyvningen fri

Hvis du som dagens instruktør ikke selv er på startstedet til at forestå flyafsendelsen og parkering af fly, udtager du en erfaren "S"pilot, som sættes ind i, hvordan du vil have startafviklingen til at foregå. Placer startfeltet så langt fremme, at der er plads til at trække landende fly bagom startfeltet. Undgå parkerede fly i indflyvningen.

Landings-T

Vi har et landings-T i hangaren. Tag det med ud og udlæg det således, at det er fixpunkt for start på landingsrunden, samt viser det sted, flyet skal standse efter afløbet.

Omskolingsnormer

Kravet til flyvetid, starter samt erfaringsniveau på den enkelte type diskuteres.

Deltagelse i instruktørkursus næste år

Instruktørerne indstiller til bestyrelsen, at vi sender Kaj Olesen og Karsten Sjørslev på HI i nævnte rækkefølge.

2-6

Flyet må kun hejses ned/op af medlemmer, der er fortrolige med proceduren.

Meteorologiske oplysninger

Vi må påpeje, at kun instruktøren eller en af ham udpeget m/k ringer til forecasteren.

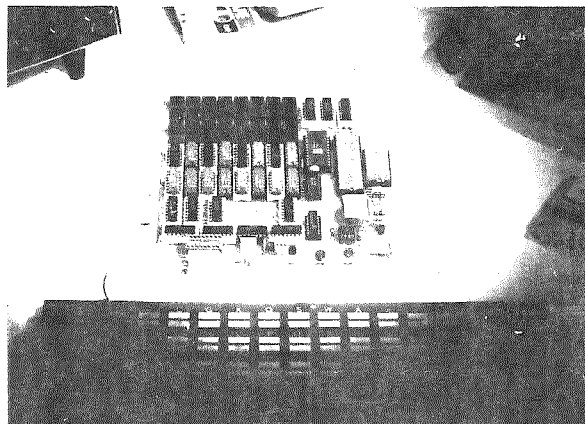
Ref. P. Madsen

DEADLINE næste nummer: Tirsdag d. 25/9.

Flyvedag	Dato	Tage Havsager	Finn W. Thomsen	Kaj Fogh	Gorm Ø. Johansen	Gert Frikke	Poul R. Kristensen	Linneman Kristensen	Finn Østergaard	Peter B. Christensen	Preben Byrialen	Per Madsen	Niels S. Sejstrup
Lørdag	18/8						X						
Søndag	19/8		X										
Lørdag	25/8										X		
Søndag	26/8		X										
Lørdag	1/9				X								
Søndag	2/9											X	
Lørdag	8/9								X				
Søndag	9/9							X					
Lørdag	15/9	X											
Søndag	16/9											X	
Lørdag	22/9				X								
Søndag	23/9							X					
Lørdag	29/9											X	
Søndag	30/9										X		

Instruktørturnus for august/september

TELMAC 1800



Har du et TV, en kassetiebåndoptager 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 kassetiebåndoptager.
- Tastatur med 64 mulige funktioner inkluderet.

INTRODUKTIONSPRIS

TELMAC 1800 -KIT kr. 1.770,-
Kan leveres færdigsamlet

Programkassette kr. 175,-
priserne er incl. 18 % moms.

piezodan aps.

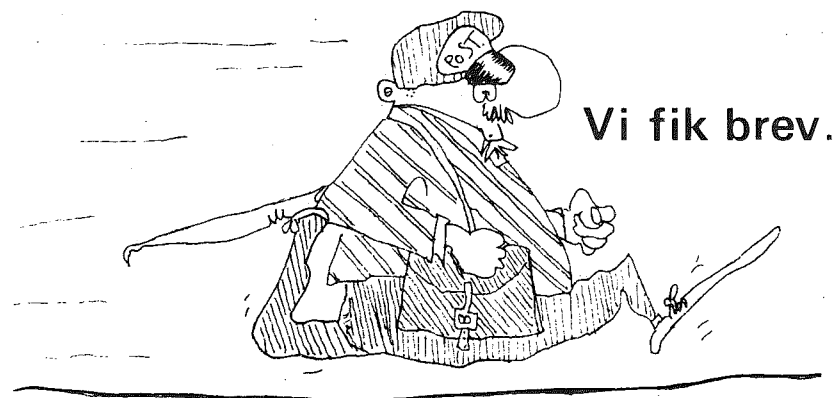
Bakkedraget 55 - DK 3480 Fredensborg - Tlf. (03) 28 37 44 - Teknisk afd. (01) 86 12 17

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



Kære med-instruktører!

- At formidle en ting, er noget, vi skal lære. Det kræver en utrolig selv-disciplin ikke bare at give en elev løsningen på hans problem, men at stille ham de spørgsmål, som sætter ham i stand til selv at arbejde sig frem til løsningen. Dette gælder både på jorden og i luften.

- Amerikanerne bruger det udtryk om en mand med et problem, at han "har en abe på ryggen" - "a monkey on his back".

- Hvis een af mine elever medbringer en sådan abe f.eks. når vi skoler med Ka-7'eren, så kan jeg udmærket fra min plads i bagsædet fodre den med nødder eller klø den under hagen.

- Men når eleven igen forlader flyet, så skal han tage aben med sig, - ellers er flyet i løbet af ingen tid fuld af aber, så jeg ikke har et sekund tilovers til at løse mine egentlige opgaver overfor de efterfølgende elever.

- Lad dog folk tænke lidt selv, - så lærer de også selv at træffe beslutninger, og det er sikkert ikke værst for en kommende svæveflyver!

- - - - - Kom nu ikke og fortæl, at du intet kender til denne abe-situation!!! -kære medinstruktør.

P.B.Christensen.



**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen
BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

Brilon.



Vi har fået brev fra Wolfgang Wiedenroth. Han starter med at beklage, at han havde så dårlig tid til at tage sig af os, mens vi var i Brilon, - det var ham selvfølgelig på forhånd tilgive.

Dernæst inviterer han vore motor-piloter til "Sauerland-rallye 1979". Da eventuelle piloter fra vor klub vil være æresgæster, skal der ikke betales noget tilmeldelses-gebyr.

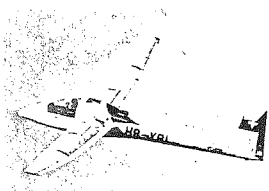
Endelig skriver han, at hr. Glatz (formanden) har fortalt ham, at han har lidt dårlig samvittighed, og at han, Wolfgang, gerne vil have at vide, hvad vi egentlig har betalt for diverse ting dernede! Nu har jeg ikke tænkt mig at sende en detaljeret beretning derom til Wolfgang, men vil istedet orientere ham (og dermed hr. Glatz) om, hvad vore tyske gæster IKKE skal betale for, når de gæster os. Forhåbentlig kan Wolfgang så få skabt klarhed over sagerne, således at vi en anden gang ikke løber ind i uforudsete udgifter. Det er i hvert fald sikkert, at den gode Wolfgang ikke stiltiende havde godtaget hr. formandens afregning, hvis han havde været til stede.

Men nok om det. Udover denne sag omtaler Wolfgang ikke særligt nyt. Vejet har også hos dem været det dårligste i mands minde, og større flyvninger er det ikke blevet til. Han slutter med at bede mig videregive hans bedste hilsener til alle han kender og til hele klubben som sådan.

FV.

PROMETHEUS

A propos den megen snak om eventuelt køb af et motoriseret glideapparat: Hvorfor ikke med det samme springe helt derud, hvor man med garanti ikke kan bunde? Køb dog et jettificeret aerodyn. Hosstående billede viser prototypen på det svejtsiske Prometheus-projekt. Spændvidde 19,4 meter, glidetæl ca. 40, to micro-jetmotorer osv. Men hvorfor vente på dette projekt? Der findes jo allerede een, nemlig den italienske Calif Caproni A 21 J. Spændvidde 21 meter, glidetæl ca. 41, bedste stig med motor omkring 8 meter/sek. Der skulle ikke være meget at betænke sig på, vel?



Smånyt.



Bent Erik har opgjort tuttens finanser, varelager, udestående fordringer o.s.v. Hvad angår de to første punkter, ser det rimeligt ud, men Bent Erik er ikke særlig tilfreds med folks opfattelse af kreditsystemet! Det har nemlig aldrig været tanken, at kreditten skulle strækkes i det uendelige, sådan som mange gør. P.t. er tuttens udestående over 1300 kroner, og det er alt for meget. Skyldnere bedes derfor snarest betale, og generelt skal det understreges, at det kun er ment som en dagskredit, når man skriver sig på regningsblokken. Man skal altså helst betale regningen, inden man går hjem!

Efter Ka-8'eren's uheld midt i måneden måtte vi atter sende et fly til reparation hos Carsten i Skive. Det bøjede rør kunne heldigvis let udskiftes og regningen blev på under 400 kroner.

Samtidig gik den energiske Bøgelund igang med at ordne den knækkede pyjamas. Ved hjælp af fingerfærdighed, krydsfiner og klister skulle den nu være blevet så god som ny.

Samme Bøgelund har iøvrigt osse lappet det hul, uheldige mennesker havde lavet i bunden af Ka-6'eren.



Linnemanns fremtidsvisioner angående et hydraulisk spil er trådt et skridt nærmere. Via indviklede kanaler er det lykkedes at finde frem til den danske repræsentant for Brüninghausen motorerne. De har sendt diverse brochurer, specifikationer etc. Så nu mangler Linnemann kun selve pumpen. Den koster til gengæld omkring 15.000 som ny, så han vil gerne have folk til at slå ørerne ud og hjælpe til med at finde en brugt, regulerbar hydraulik-pumpe. Det lovedes så til gengæld, at vi så får verdens mest raffinerede spil!

Som nævnt på foregående side har en Ka-8'er været en tur i Skive. Men også Astir'en har været på operationsbordet hos Carsten. Der har som bekendt længe været en del raslen i den ene vinge, hvilket har været tilskrevet rester fra de forskellige reparationer på den. Men efter at Gitte en dag havde beklaget sig over lejlighedsvis at have haft meget trægt gående krængeror under en flyvning, viste det sig, at denne raslen var blevet meget værre. Det lod, som Per udtrykte det, som om der lå en grøn Bahcoskruetrækker i vingen, og lyden var nu blevet så alvorlig, at der ikke var tvivl om, at vi måtte have sagen undersøgt.

Det viste sig at være en ca. 15 cm lang epoxy-klump på ca. 4 cm^s tykkelse, der var gået løs. Det har muligvis drejet sig om en masse, der var brugt som afbalancering af vingen.

Heldigvis var det kun en lille operation, idet klumpen kunne nås ved at skære et lille hul i det lodrette spant bag krængeroret.



Frank er nu begyndt uddannelsen på flyveskolen i Avnø. Hvis alt går vel, skal han så til U.S.A. i begyndelsen af februar næste år. Hans adresse på Avnø er: Frank Bech Nielsen
240958 1989 TEB
Hold 04 - 79
FSN Avnø
4750 Lundby.

Der er fra flyveklubben i Brilon ankommet en original forplade samt to kontakter til den Dittel radio, vi købte af klubben under sommerlejren dér.

Preben Byrialsen er blevet far til endnu en søn. Vi ønsker tillykke!

Der er blevet sat en ny dør i vor KZ 7. Ved samme lejlighed satte Per og så en ny højdemåler i. Iøvrigt efterlyser Per lidt mere arbejdsiver fra KZ-piloternes side, både hvad angår vedligeholdelse og vask etc!

Redaktionen modtager fortsat meget gerne billeder til Svævenyt. Helst i sort/hvid, idet farvebilleder for ofte bliver dårlige i gengivelsen.

Finn Østergård har på Arnborg bestået prøverne til FI. Tillykke!

Samme vej i boblerne!



- - - og ikke som fyren her! Tegningen viser en "erfaren S-pilot", som det jo heuder, og da fyren havde slukket radioen, hjalp de samlede forbandelser fra de andre i boblen ikke stort. Fy, skam sig!

**VODSKOV NY
AUTOVERKSTED**
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!

Sørlige præstationer.

- 4/8: Karsten Sjørslev omskolet til PIK 20.
- 4/8: Bent Erik Thomsen omskolet til PIK 20.
- 4/8: Jens H. Jensen omskolet til LS-1.
- 11/8: Jens H. Jensen 52 km trekant på Ka-6.
- 11/8: Per Nadsen samme trekant på LS-1. Gitte udelandet ved Nørlund under forsøg på samme.
- 11/8: Gitte Vasegaard omskolet til PIK 20.
- 19/8: Tage Havsager 112 km ud/hjem på LS-1.

Medlemsnyt

Erling Jensen har meldt sig passiv.

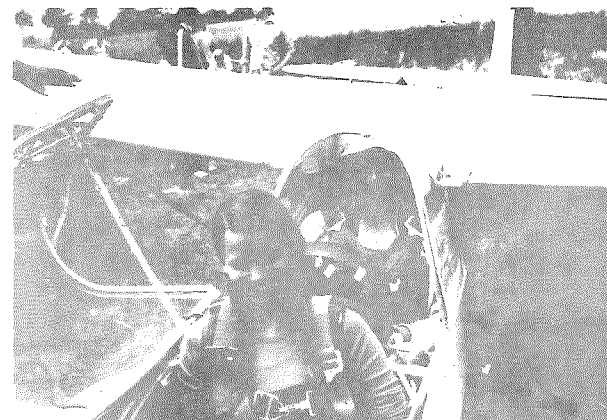
Kim Jensen har skyndsomst meldt sig ind i klubben igen, da hans forældre alligevel ikke flyttede til Sjælland.

Nyt medlem: Stener Mousten Pedersen
Granvej 7
9520 Rebild.
Tlf. 03 392012.

Stener har tidligere fløjet i Hjørring Svæveflyveklub og flyver Ka-8 og Ka-6.



Flyvechefens opfattelse af sig selv! - Eller er det kun en drøm? I hvert fald har eleven fattet, hvor det gælder om at smøre godt! (Skam få den, der tænker ilde...)



Nr. 161 / WESTFALENPOST BR 2



Letzte-Vorbereitungen für den Aufstieg in den Himmel über Brilon. Wer's auf den ersten Blick nicht sieht: Die hübsche dänische Segelfliegerin trägt lange Zöpfe. (WP-Foto: Heitzig)

Fra Verner Kohlwey, der var chef for det skolehold fra Gladbeck, der gæstede Brilon, mens vi også var der, har vi fået brev med hosstændige billede. Det stammer fra en artikel i Westfalenpost, d. 14/7.

Øverste billede viser Verner i Ka-7 sammen med Birgit. Han kunne nu så godt li' de fletninger.

Iøvrigt fortæller han, at den Twin-Astir, de havde med på en senere lejr i Frankrig, er havareret. Heldigvis uden personskader.

Endelig gentager Verner, at han har alvorlige planer om at besøge Danmark i efteråret. Vi håber, det bliver tilfældet.

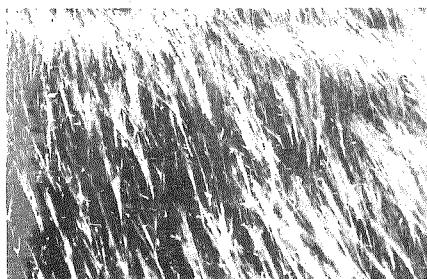
Fra kassereren.



- Der er stadig for mange, der skylder for meget. Netop nu, hvor vi har investeret i variometre, jordstation etc. har jeg brug for regelmæssige indbetalinger.
- På givne foranledning gør jeg opmærksom på, at den, der står som pilot ved en gæstestart, bliver krævet for betaling, med mindre andet er angivet. Husk også at skrive på startlisten, hvis der er tale om en familietur.
- Bortkomne flyslæbbilletter erstattes ikke. Men jeg sælger gerne en ny (det fremmer omsætningen).

- Meddelelse om adresseforandring, navneforandring, ind- og udmeldelse etc. bedes givet til kassereren.

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



Et sted her i kornet skulle efter sigende befinde sig en 2 G. Måske ved Peter, hvor den er ?

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

BUTIKSRUDER
THERMORUDER
BLYINDFATTEDE RUDER
INDMURINGSSPEJLE
ELASTISK FUGE
FORSEGLING

Reparationsarbejder
udføres lynhurtigt via vore
radiodirigerede
reparations-
vogne.

Svane glas
Vi kommer flyvende

(06) 42 22 55

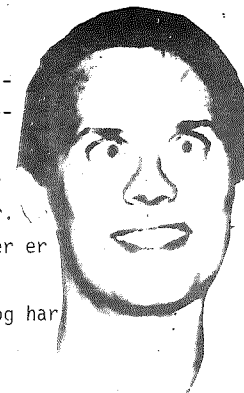
Beklageligvis er jeg ikke politisk begavet,
og tilhører ikke den flok
der kan vandre på havet.
Jeg prøvede på det engang,
men var nok ved at dø.
Der is Moget i vejen med vandet i Gentofte sø.



Vor klubblad-tegner står for ovenstående tegning til et af Halfan Rasmussens små vers. Fle- af vore læsere har spurgt, hvilken skør sjæl, der gemmer sig i denne tegner, men det vil desværre nok føre for vidt at komme ind på det her.

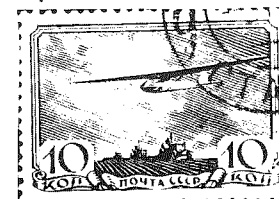
Men vi kan da bringe et vellignende foto. Her er det!

Iøvrigt hedder han Niels Frey, bor i Aarhus og har det godt.



Airmail!

Svævenyt har tidligere vist et polsk frimærke med svæveflyvermotiv. Nu viser det sig, ved nærmere eftersyn hos frimærkehandleren, at det langt fra er det eneste frimærke med billede fra vor dejlige sport. Det er især øst-landene, der har brugt disse motiver, men mellem frimærkerne på næste side er også nogle fra San Marino + Tyrkiet. Hosstående mærke er det ældste, fra 1936. Det er russisk og viser en svæveflyver à la Baby, der (fri?) som fuglen lægger an til landing på en mark, der pløjes af 'stærke, sovjetiske kolkhoz-bønder'!



Distriktskonkurrencen

En afdeling af årets distriktskonkurrencer blev som nok bekendt afviklet på EK-VH i week-enden 18 - 19/8. Lørdag var vejret ikke rigtig med piloterne, idet ingen kom ud på den udskrevne opgave.

Søndag udskrev konkurrencechefen under indtryk af et noget bedre vejr en opgave på 112 km ud/hjem til Tange Værk. I løbet af dagen viste det sig, at distancen var meget passende, idet 8 af 14 deltagere i 'standard-klassen' gennemførte, mens 3 landede ude og 3 ikke kom af sted på opgaven.

I klubklassen var der kun 4 deltagere, som desværre ikke fik nogen gyldig konkurrencedag ud af det. Her nåede Mogens Jepsen fra Frederikshavn længst med 95 km (SIE 3), Brix Madsen fra Aviator nåede Alestrup Stadion (Ka-6E) og 94 (Ka-6) samt vor Ka-6 med Henrik ved pinden kom ikke af sted.

Efter snørklede udregninger (handicap) kommer resultatlisten til at se ud som følger for standardklassen:

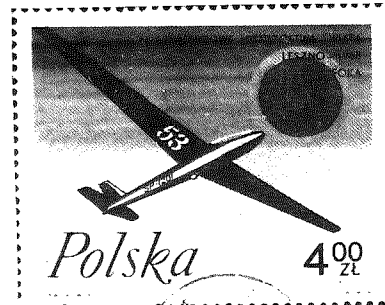
			Hast.	Red. hast.	Pts.
1.	X 1	Ilini Nimbus	Ib Braes	Aviator	73,85 60,55 743
2.	G 3	Astir CS	H. Breuner	Aviator	61,65 54,25 677
3.	C 1	Club-Libelle	J.C.Petersen	Svævethy	52,09 47,93 610
4.	27	Phoebus	Arne Nielsen	Skive	54,63 45,89 589
5.	G 1	LS-1	P.Sommerlade	Svævethy	51,30 45,14 581
6.	31	St.Cirrus	K. Buhrmann	Aviator	49,41 43,48 563
7.	106	LS-1	T.Havsager	Ålborg	46,99 41,35 541
8.	T 1	PIK 20 B	J.Ring	Hjørring	42,80 35,10 475

Følgende landede ude: E 7 (Astir, Kaj Olesen, Ålborg), G 1 (2.forsøg, S.Lauridsen, LS-1, Svævethy), 12 (Zugvogel, S.H.Simonsen, Skive).

Følgende kom ikke af sted: 61 (SH 1, Fl. Mikkelsen, Ålborg) 68 (PIK 20, Per Madsen, Ålborg), G 4 (Astir, Poul. Degn, Frederikshavn).

Vi ville gerne have bragt et par billeder fra denne distriktskonkurrence, men filmen er ikke fremkommet i tide. Vi beklager.

At appellere
til fornuften
er verdens største
slag i luften.



KUN FOR SPØG....



Sådan et møg-vejr har vi ikke haft siden sidste sommer!

Karsten, - ved du, hvad vakuum er?

Ja, jeg har det i hovedet, men jeg kan ikke lige komme på det!



Vor flyvechef udtalte forleden lørdag, medens han foran spejlet kritisk inspicerede overskægget:

Iaften bringer jeg enten noget hjem, eller nogen bringer mig hjem!

Hvorefter han smånyttende kastede sig ud i stadens natteliv.

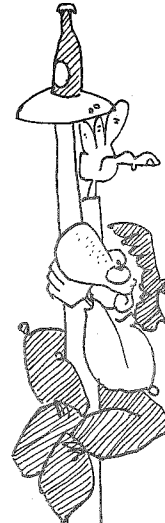
De fleste foretrækker selskab frem for ensomhed.

Fordi de har nemmere ved at snakke end ved at tænke.

svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!

SNART ER
TOPPEN
NÆT...



CERES
ÅRS

-ønsker
opfyldes i AARS
BANK

for hjemtelen

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

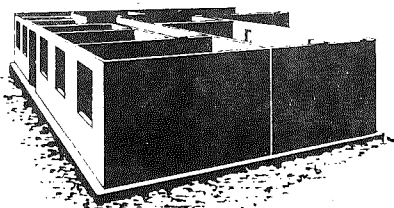
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Aars 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 rybyggeri, 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.