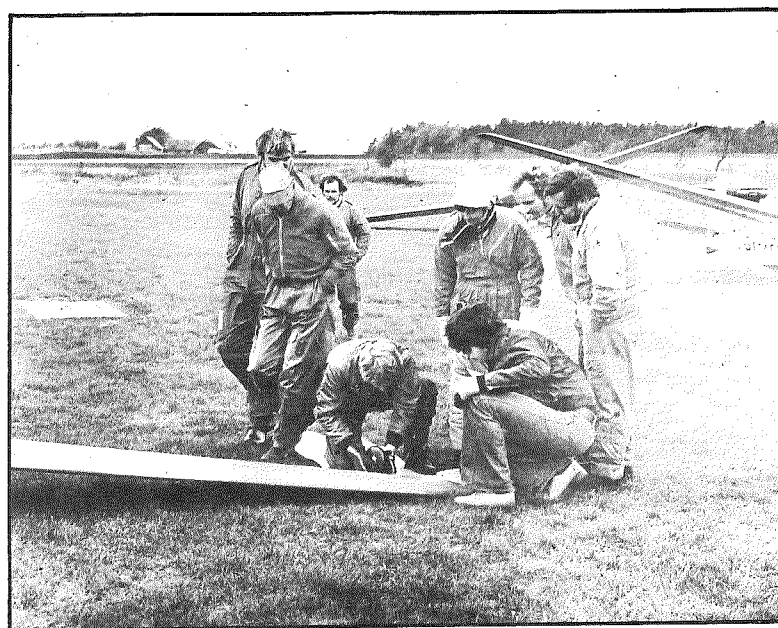


SVÆVENYT



Nr. 10
November 1979.
18.årgang

Bestyrelsesmøde

Nedenstående følger referat fra bestyrelsesmøde, afholdt den 27. oktober 1979:

Da Frank fremover vil være forhindret i at varetage sit hverv som bestyrelsesmedlem, deltog Børge i mødet som suppleant. Øvrige bestyrelsesmedlemmer var alle til stede.

Følgende emner blev behandlet:

1. Økonomi og medlemmer.

Vi har pr. 1/11-79 59 medlemmer, hvoraf 7 er halvaktive. Dette tal har været nogenlunde konstant året igennem og har været højt nok til at sikre en rimelig økonomi.

Med hensyn til KZ-7'eren ser det ud til, at dennes regnskab i år vil komme til at balancere, eventuelt med et mindre overskud.

2. Love

som det vil erindres, foreslog Bjarne ved sidste generalforsamling en ændring af lovene, så situationer som f.eks. den, der opstod ved generalforsamlingen ved stemmelighed, der ikke var forudset i vore love, kan undgås.

Det blev besluttet, at Bjarne og Per Madsen i fællesskab skulle gennemgå lovene og eventuelt udarbejde et ændringsforslag.

3. Vinterarbejde.

Vi har fået lov at låne Aviators værksted i Alborg indtil 31/12. Det er planen, at de tre glasfly skal vinterklargøres her, og følgende blev udtaget som ledere af disse tre flys klargøringshold: LS-1 - Tage Havsager, PIK-20 - Niels Sejstrup, og Astir - Karsten Sjørslev.

Forsidebilledet:

De førende piloter var meget nøjeregnende, når de følgende piloters resultater skulle måles ved landingskonkurrencen.

Foto: Gitte.

De to K-8'ere, K-6'eren, K-7'eren og spillet skal klargøres i værkstedet i hangaren, og her blev følgende ledere udpeget: K-8 - Bøgelund, K-6 - Kaj Olesen, K-7 - Børge Nielsen og Spil - Linneman og Poul Richard.

Det er meningen, at disse ledere skal udpege et hold, der skal deltage i klargøringen. Her vil naturligvis blive taget hensyn til folks bopæl. Endvidere står det enhver frit for at møde op et af de to steder - der er altid nok at gå i gang med.

Med hensyn til polytten blev det bestemt, at behandlingen af denne skulle afhænge af, hvor længe klargøringen af de øvrige fly varer.

Bjarne, der af bestyrelsen er udvalgt til at tage sig af KZ-7'eren, vil i samråd med piloterne sørge for vinterklargøringen af denne.

Endelig blev forskellige medlemmer udpeget til at tage sig af instrumenter, faldskærme, etc.

4. Campingvogne

Også i år vil vi udnytte den ekstra plads i hangaren til udlejning af campingvogne. Prisen vil i år være kr. 225,00.

5. Eventuelt

- Der vil blive sat en annonce om salg af PIK-20 i december/januar-nummeret af Sailplane & Gliding, samt evt. i FLYV og et norsk flyveblad.
- Flystatistik vil i år blive udarbejdet af Henrik Kristensen og Jens H. Jensen, der skal have alle flyvebøger tilsendt.
- Vi har fået rapport vedr. S-kontrollant-besøget på flyvepladsen i august. Der var kun få bemærkninger.
- Selvrisikoen på kaskoforsikringerne er hævet fra kr. 5.000,- til kr. 7.000,-.
- Det henstilles til KZ-7-piloter altid at skrive en dags dato-kvittering, når der lægges indkasserede penge i KZ-7'erens kasse. På dags dato-kvitteringen bedes nøje angivet, hvilken flyvning beløbet drejer sig om, samt hvem der har fløjet.
- Vi vil forhåbentlig i løbet af ugen få besked fra kommunen om deres holdning til værkstedbyggeri i forbindelse med hangaren.
- Instruktørudvalgets indstilling af instruktøremner til næste års HI-kurser (Kaj Olesen og Karsten Sjørslev) blev vedtaget.
- Reglerne og deres anvendelse i praksis i forbindelse med kunstflyvning blev drøftet. Et forslag om påtegning i flyvebogen om tilladelse til kunstflyvning vil blive nærmere behandlet på et instruktørmøde.

Ref. Gitte

Landingskonkurrence d. 27/10

Endelig i år oplevede vi at kunne afvikle årets landingskonkurrence uden IFR-udstyr i flyene. I modsætning til de tidligere års dårlige vejr havde vi i år 5/8 cumulus i ca. 1500'. Ganske vist var det blæsende og koldt, men det er jo hvad man må regne med efter årstiden.

Det viste sig da også, at det gode vejr havde lokket mange piloter fra sofaen og ud på pladsen. Ialt 23 deltog i konkurrencen, - næsten dobbelt så mange som vi har været før. Ka-8'erne susede op og ned i u-hørt tempo, men også en enlig elev og et par gæster fik ture i Ka-7.

Efter ca. 5 timers flyvning havde alle deltagere fået 2 forsøg. Resultaterne kan ses i skemaet på næste side.

Iøvrigt blev konkurrencen i år betydeligt mere spændende end i de foregående år. Efter første forsøg havde ikke færre end 5 piloter afvigelser på under 1 meter. Et af vore ny medlemmer, Stener, førte suverænt med en landing på + 0,25 meter, tæt fulgt af et af vore gamle medlemmer, Sejstrup, med + 0,36 meter. På de næste pladser fulgte Jens Klæstrup med + 0,55, Finn Østergård med - 0,57 og Bjarne med + 0,63 meter. Og således var også de to vindere fra sidste og forrige år, Bjarne og Finn med helt fremme.

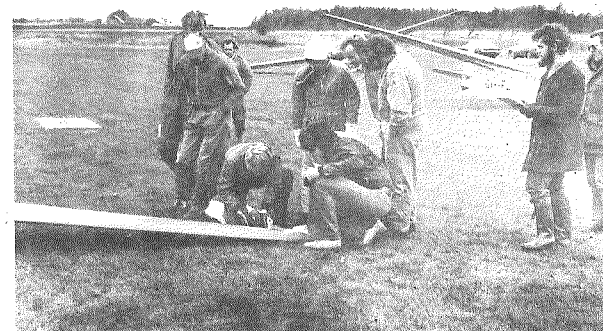
I anden omgang udelukkede Jens og Stener hurtigt sig selv ude fra føringen. Tilbage i toppen var nu de tidligere vindere + Sejstrup, og der hvilede efterhånden et ulideligt pres på Nielses skuldre: Kunne han ikke vise de to opkomlinge sit virkelige format, risikerede alle vi andre at skulle høre på de to herrers pralerier hele næste år!



Bjarne efter sin anden landing: Den sidder vist lige i øjet, hva'!

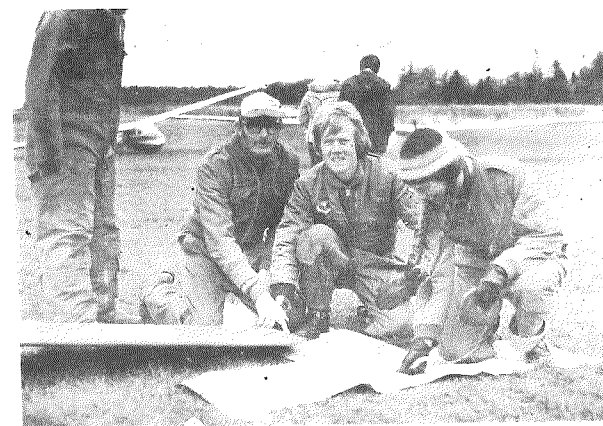


Af de tre, der nu havde noget at skulle have sagt i toppen, skulle Finn flyve først. Han lavede en nydelig gentagelse af sin første landing med en afvigelse på - 0,57 meter. Han lå nu klart i spidsen med en samlet afvigelse på 1,14 meter.



Finns anden landing måles omhyggeligt!

Bjarne vidste herefter, at det var et ubønhørligt krav, at han skulle under 0,51 meter for at have nogen muligheder. Følgelig satte den professionelle køligt sit fly ned med kun +0,40 meters afvigelse!



Jo, - den er hjemme. Bjarne må erkende sig slået med en torsionsnæselængde!

Alt afhæng nu af den gamle mand og lufthavet!! Ganske vist stod han forholdsvis stærkt efter sin første landing på + 0,36 meter, men kunne han under det utrolige pres klare sig under de nødvendige 0,67 meter?

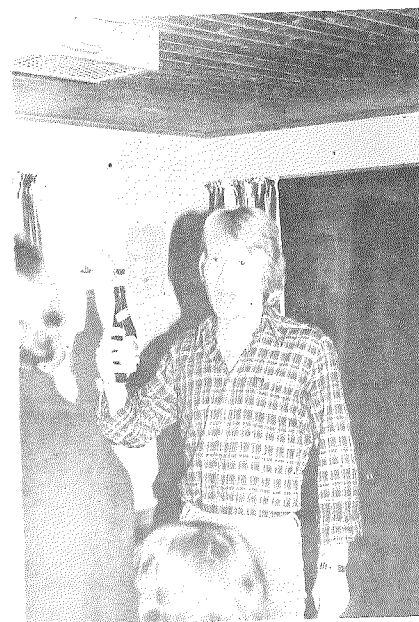
Det viste sig, at det kunne han. Endda med rigelig margin, idet hans sidste landing blev på - 0,49 meter. Den ny mester var kåret, og blev det ikke til et nyt DM i år, så må dette være en trøst.



Deltager	1.forsøg	2.forsøg	Total	Gn.snit	Plac.
Niels Sejstrup	+0,36	-0,49	0,85	0,43	1
Bjarne Jakobsen	+0,63	+0,40	1,03	0,52	2
Finn Østergård	-0,57	-0,57	1,14	0,57	3
Per Madsen	+1,38	+0,33	1,71	0,86	4
Tage Havsager	+2,35	+1,50	3,85	1,93	5
Kim Jensen	+1,85	+2,14	3,99	2,00	6
Ib F. Mikkelsen	-1,95	-2,70	4,65	2,33	7
Bent Erik Thomsen	-2,10	-2,95	5,05	2,53	8
Jens H. Jensen	+2,16	+3,10	5,26	2,63	9
Peter Bagger	-3,95	+1,33	5,28	2,64	10
Flemming Vasegaard	-5,20	-1,17	6,37	3,19	11
Frank B. Nielsen	-5,22	+1,35	6,57	3,29	12
Børge Nielsen	-5,10	-4,93	10,03	5,02	13
Karsten Sjørslev	+5,10	-7,61	12,71	6,36	14
Jens Klæstrup	+0,55	-12,50	13,05	6,53	15
Stener Moustsen	+0,25	-14,45	14,70	7,35	16
Per Eriksen	-17,00	-3,12	20,12	10,06	17
Henrik Kristensen	+3,00	+17,30	20,30	10,15	18
Poul Erik Bøgelund	+15,45	+14,75	30,20	15,10	19
Jøren Mølhede	-11,90	-22,80	34,70	17,35	20
Anders M. Andersen	+39,60	-1,65	41,25	20,63	21
Birgit A. Eriksen	-35,85	-25,42	61,27	30,64	22
Kenneth Nytofte	-36,95	-32,20	69,15	34,58	23



6



Efter konkurrencen var der som sædvanlig dækket op til fælles spising.

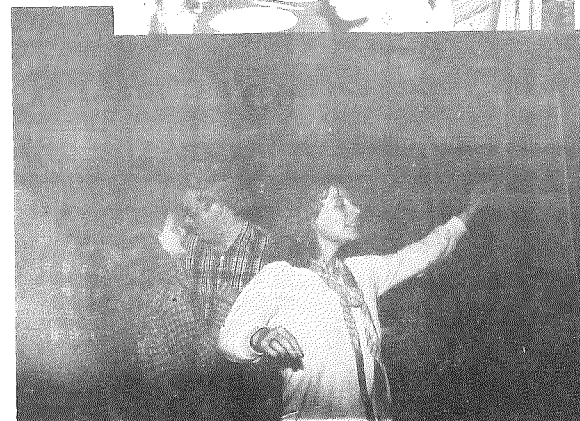
Bjarne holdt en inspireret tale for damerne, - en tradition han gerne så andre fortsætte.

Bent Erik og Henrik stod for mad og musik, men uden hjælp fra pigerne havde de nok haft rigeligt at se til.

Dansen til Henriks gode, medbragte musik fortsatte til langt ud på de små timer.

Vi er nok mange, der allerede er begyndt at glæde os til julefrokosten.

Glade mennesker ved et veldækket bord.



Og så var der dans bagefter.

7



Formanden med sejrstrofæet: Bulder og Brag - plakaten.



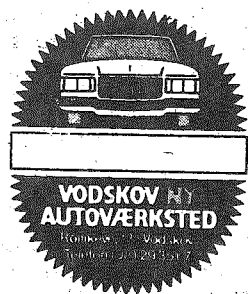
BP AARS DEPOT
BENT KROGH

Vestre Boulevard
PETROLEUM
FYRINGSGASOLIE
MOTORGASOLIE
TRAKTORBENZIN
SMØREOLIER
OLIEFYR
VARME UNIT's
BP GAS
RENGØRINGSMIDLER



62 1988

... Deres direkte
olieledning!



BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti



Vi har fået brev fra staterne, - fra Kong Hans. Da en del af vore nye medlemmer af gode grunde ikke kender Kong Hans, må vi vel hellere introducere ham først: Kong Hans er instruktør i vor klub. Hans korpus og stemmepragt gør ham berettiget til den royale tiltaleform, ligesom den respekt, han normalt indgyder grønne elever også er ham værdig.

Desværre har vi ikke et vellignende portræt af ham, så må de ny have til gode. Hans skriver bl.a.:

"Efter utallige opfordringer fra redaktøren må jeg vel hellere få taget mig selv i nakken og prøve at sætte et par ord sammen.

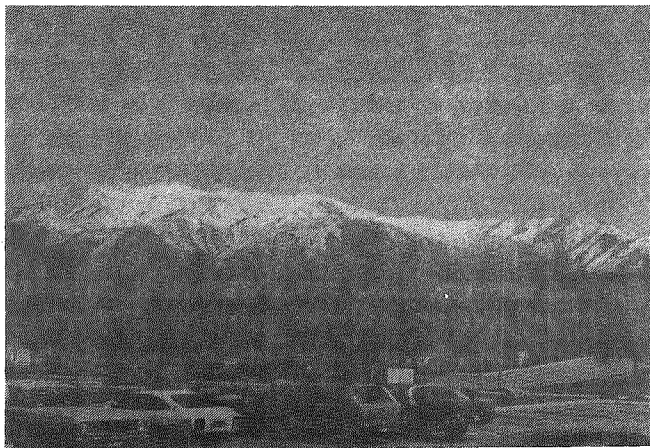
Som bekendt rejste jeg 1. oktober -78 til U.S.A. for at arbejde i et multinationalt operationelt team, bestående af folk fra U.S.A., Holland, Belgien, Norge og Danmark, på det ny fly F 16, som Danmark har købt til at afløse de "flyvende ligkister" - også kaldet F 100.

Teamet har hjemme på Hill Air Force Base i staten Utah, som ligger i det, man kalder "the inter-mountain region" ude i midtvesten. Det er noget af det tyndest befolkede område i U.S.A. Utah er 5 gange så stort som Danmark og har kun 6 indbyggere pr. km². Mod vest ligger Nevada med 1,8 indbyggere pr. km² og mod nordøst Wyoming med kun 1,2! Da folk har det som hjemme med at pakke sig sammen i byer, er der ikke meget tilbage til det, man kan kalde "ude på landet". I Nevada f.eks. kan man let køre mere end en time uden at se et hus. Og det er vel og mærke ad hovedvejen.

Hill A.F.B. ligger 10 miles fra Ogden, hvor jeg bor. Selv om Hill er en af de mindre baser i U.S.A., arbejder der alligevel ca. 21.000 mand dér. Basen er een af amerikans primære forsyningsbaser, - desuden har man alle IRAN på F 4 flyene. Som en biting efterser man også Minuteman-, Titan- og Maverich-missiler, og hvis MX-missilet bliver bygget, vil en del af dem blive samlet her. Der er mere end 1600 bygninger, 112 miles landevej og 32 miles startbaner på basen, som ligger i 4800' omgivet af bjerge på op til 10.000' på de tre sider. I øjeblikket er der F 105 og forskellige F 16 på basen, men i løbet af 1980 kommer der en eskadrille til, så man ialt når op på 102 stk. F 16 samt F 105'erne. Det er jo noget mere, end vi er vant til på en dansk flyvestation.

Selvom I naturligvis ved en del om F 16 flyet, vil jeg alligevel fortælle lidt om det. Det flyver naturligvis som alle moderne svævefly med koblede krænger og flaps. Det har også forkant-flaps og en to-delt stabilisator (Hans skriver egentlig "stabilator" ser jeg pludselig. Så hedder det nok sådan. Red.). Som noget nyt styres flyet fra en lille sidestick Controller, som sidder i højre side af cockpittet. Max. udslag fra fuld højre til fuld venstre pind er 3 millimeter, - det samme for fuld down og fuld up.

Piloten har ingen kontrol over, hvordan rorfladerne bevæges; alt styres af en computer, så selv om al flyveteori siger, at rorfladerne skal stilles på en bestemt måde for at udføre en given manøvre, så siger computeren måske, at det er bedre på en anden måde, hvis flyet skal udnyttes bedst.



Bjergene tæt Hill Air Force Base.

Det ser f.eks. tosset ud, når den todelte stabilator går hver sin vej under en stigning, men det hænger sammen med, at stabilatoren er en primær del af krængerorsystemet.

Da alle kontrolorganer er computer-styrede, kan man ikke overstresse flyet, men mange piloter har haft ondt i nakken, når de pludselig har givet fuldt udslag på controlleren. For så trækker flyet 9 G som en sveske, og har man ikke knoppen lige på skaftet, gør det ondt at slæbe på de 100 kg som hoved og hjelm vejer ved 9 G!

Som I alle kan huske fra jeres skolelærdom, er de fleste folk i Utah mormoner, og de har nogle mærkelige skikke. F.eks. må man ikke drikke spiritus og øl (!), og også kaffe og cola er forbudt. Kvinder er anden classes mennesker, hvis opgaver er at passe hjemmet, at føde så mange børn som muligt og ellers adlyde manden i ét og alt! Giftealderen for unge piger i

Utah er gennemsnitligt 16½ år, så nogen bliver gift forbandet tidligt, - men det er måske også nødvendigt, da en børneflokk på 20 ikke er noget særsyn. Flerkoneri findes stadig ude på landet, og de forskellige sekter har en gang imellem nogle drabelige skyderier om, hvem der egentlig er de rette mennesker til at styre samfundet. Iøvrigt er den eneste fordel ved at være kvinde her, at de kan nøjes med at gå i kirke 2 gange om søndagen, manden skal afsted 3 gange for at være en god mormon.

På grund af spiritusforbudet kan man ikke regne med at gå ud at spise og så få andet end isvand til, hvis ikke man har sin egen "Brownbay" med, - til gengæld vil man så gerne servere det, der er medbragt. Skal man have en lille een til halsen en aften, kan det kun lade sig gøre i en privat klub, og de bliver jævnligt undersøgt af politiet, så man kan se, om alt går rigtigt til.



Vejret her i Ogden -området er koldt som F.... om vinteren og varmt om sommeren. Om vinteren er -15 til -20 almindeligt, til gengæld er her om sommeren +30-35°. Fra først i juni til nu har vi kun fået ca. 10 cm nedbør. Der kommer normalt ca. 40 cm årligt, - mest som sne om vinteren. Idag er efteråret startet efter kalenderen, men vi har stadig +30°, og intet tyder på, at vi ændringer af betydning de næste 14 dage. Sidste år skete omslaget i 3. uge i oktober, hvor vi gik fra +25° til minusgrader på 7 dage.

"Thors Hammer i eroderet bjerglandskab. God termik ser det ud til, men ikke mange landingsmuligheder. dagtemperaturen 45°

og det er første gang, jeg har prøvet at måtte tage arbejdshandsker på for ikke at brænde hænderne på værktøj, der havde ligget i solen. Om natten lå temperaturen på 25-30°. Mere om Las Vegas næste gang. Vi skal derned igen i december.

På Nellis A.F.B. var vi med i en "Red flag"-øvelse, der kaldes verdens mest realistiske på grund af den måde, man flyver på og på grund af det udstyr der anvendes. I de 14 dage, vi var med mistede man kun 2 fly og 1 pilot, og det er bedre end gennemsnittet. Og dem, der overlever, har lært no-

get, de aldrig glemmer, så det er prisen værd, siger U.S.A.F. Prøv at tænke på, hvad aviserne ville skrive hjemme, hvis vi begyndte på den måde!



Typisk Utah-landskab.

Måske kommer jeg hjem på ferie i juni 80, inden vi starter Europa-fasen. Jeg vedlægger et par småting, som du kan dele ud ved passende lejlighed til hvem, der fortjener dem."

Kong Hans.

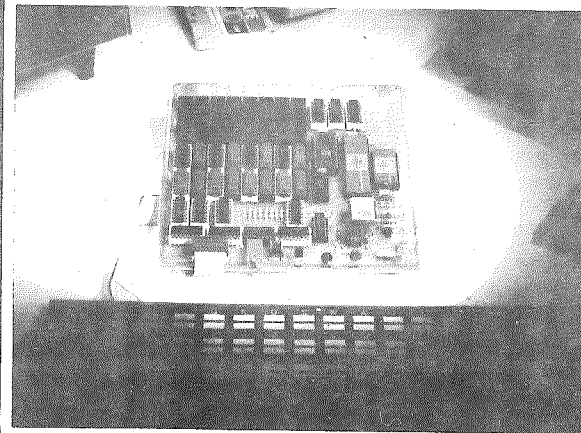
Som en del allerede ved, var de omtalte småting de "medaljer", der uddeltes ved landingskonkurrencen. Af fototekniske grunde kan vi desværre ikke vise dem her.



Blanik på Logan Airport.

Af Hans' billeder fremgår det, at der ofte må være god termik i Utah, og på ovenstående billede ses, at han da i det mindste har SET et svævefly derovre. Vi håber at høre mere senere.

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. Ekstern til 32K!
- Interface til TV og kassettebåndoptager.
- 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) 20 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

Smányt.

Kenneth er atter kommet helt ovenpå efter sin lidt bratte affart fra klubhuset ved sidste fest. Allerede før festen var begyndt havde han det skidt og måtte i ambulance køres til læge. Det viste sig at være en ny-resten, der var ved at passere, og det gjorde naturligvis avs.

Vi har fået plads i Aviators værksted i Alborg for en del af vinteren. Det skulle forhåbentlig betyde, at arbejdet kan foregå under lidt mere komfortable forhold end i hangaren. Men for spil-holdet bliver der nok ikke andre muligheder end værkstedet i hangaren. Send dem venligst et par varme tanker og duk også selv op for at hjælpe!

Se iøvrigt om vinterarbejde under "Nyt fra bestyrelsen".



Som enkelte af vore kvikkeste læsere ganske rigtigt har bemærket, havde vi jokket i det i sidste nummer. Ganske vist kunne man måske tage det som en afprøvning af, hvor dumme vore læsere er, men det var altså ikke meningen, at forsiden skulle sidde, hvor den gjorde.

Til de læsere, der trøstigt har læst hele nummeret bagfra: I får et gratis forsøg igen. I skal blot finde siden med tallet "2" i nederste venstre hjørne og så læse videre derfra! Held og lykke.

Redaktionen.

Tirsdag den 2. oktober var en del piloter samlet på pladsen for at udnytte det gode vejr. Niels og Per Madsen fløj begge en 106 km trekant EK-VH/Astrup Kirke/SV-spidsen af Tjele Langsø/EK-VH. Niels fløj den på 1 time 16 min = 85,6 km/t mens Per brugte 1 time 45 min. -Dette var slet ikke nok til, at vi kunne være med i løbet om Borup-pokalen der vindes for de 5 hurtigste 100 km trekanter, hvorfor Niels pænt måtte tage over til Aviatorerne d. 27/10 og aflevere pokalen. Det må vi prøve at gøre bedre næste år folkens!

Det i allerhøjeste grad yderst **forbudt** at fjerne eksemplarer af Svævenyt fra ringbindene i klubhusets reol. Også selvom det "bare lige er for at se noget bestemt". I ringbindene findes een af de mest komplette samlinger af bladet, og dette vil vi nødig have ødelagt af glemsomme læsere. Skal du kigge i ringbindene (og det skal du selvfølgelig ha' lov til), så lad de enkelte numre blive siddende deri!

SMÅNYT. fortsat.

Flyvebøgerne skal i år indleveres til Henrik til kontrol og statistik. De kan lægges i metalskabet i klubhusets kontor eller sendes direkte til Henrik. Hans adresse er:

Henrik Kristensen
Syrénvej 31
9310 Vodskov.
Tlf. 08 293432

Også DIN flyvebog bedes afleveret strax eller med det samme!

Bjarne har med Ka-6'eren været på Flyvestation Alborg. Han viste dér et kunstflyvningsprogram for medlemmer af eskadrille 723, der havde jubilæum.

En gang i løbet af oktober måned har vi haft et strømsvigt i klubhuset. Det medførte desværre, at HFI-relæet slog fra, så strømmen ikke kom igen senere. Og det medførte igen, at alle de varer, vi havde i dybfryser og isfryser blev ødelagt. Det er endnu ikke opgjort, hvor stort et beløb, der er ødelagt for, men formentlig vil vores forsikring dække skaden.

Og et par opfordringer:

Husk at vende flyene rigtigt, når de tøjres i blæsevejr. Flyene skal stå med en tip nede i vindretningen og med halen vendt bagud med vinden. Ellers risikeres, at sideroret står og banker frem og tilbage fra den ene side til den anden. Dette kan let beskadige hængslerne.

Vær forsigtig med trækruderne i hood'erne i koldt vejr. Plexiglas bliver skørt i kulde, og revner opstår særlig nemt.

Det er ikke nok at skrive initialer eller bare fornavne i logbøger eller dagkort. Mindst Fornavn og efternavn skal med.



DEADLINE næste nummer: Fredag den 23. november.



SÆRLIGE PRÆSTATIONER!

- 29/9: Tommy Hjeds omskolet til Ka-6.
30/9: Anders M. Andersen 5 timer og 40 til Sølv-C.
2/10: Sejstrup og Per Madsen 106 km trekant på hhv. PIK 20 og LS-1.
6/10: O.B. Hansen fårårscheck!

T I L L Y K K E!

Medlemsnyt

Erik Frikke har fået ny adresse:

Erik Frikke
Hadsundvej 227
9220 Ålborg Ø.
Tlf. 08 323041, arb. 07 101500 lok. 3113.

Med dette nummer af Svævenyt følger den ny, reviderede adresseliste. Hvis der er sket ændringer i DINE forhold, og disse ændringer ikke fremtræder på listen, så er det din egen skyld!

Annonce

Kenneths kone Winnie har startet et renseri i Randers. Hun synes, visse af vores medlemmers flyvedragter godt kunne trænge til en grundig omgang i et sådant etablisement og tilbyder derfor rensning til favørpris: 20,00 kroner pr. stk. Det skulle så nogenlunde være kostprisen.

TYRRESTRUP
RADIO & TV

salg service rep.

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

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

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

Svane glas
Vi kommer flyvende

(06) 42 22 55



Vi har fået brev fra Siggie Gross fra Essen. Den skade, hans klub tidligere havde fået på deres Twin Astir (bagkroppen brækket ved udelanding i højt græs) er nu repareret for ca. 15.000 DM (!).

Siggie har iøvrigt tilbragt det meste af september måned i Fayence i Sydfrankrig med jagt på bølger. Desværre ved vi endnu ikke, om Mistralen har blæst på den rigtige måde, men Siggie har lovet at sende nogle billeder, ifald han kommer op og kigge på Frankrig fra 8 - 10 kilometers højde. Mistralen (en kold vind, der blæser ud mod Middelhavet) skulle give helt enestående klart vejr, så hvis de store højder nåes, får vi måske nogle billeder af det, vi fladlændinge kun kan drømme om.

Iøvrigt gentages ønsket om at komme på besøg på EK-VH med en SF 25. Hvis det kan passes sammen vil Siggie gerne komme og flyve med vore medlemmer i nogle dage i sommerlejren i denne brum-brum.



Også fra Wolfgang Wiedenroth var der brev. Han skriver bl.a., at han har talt med deres formand om vor afregning derude i sommer. Formanden har vist fundet ud af, at han var rigeligt grundig, og han og Wolfgang er nu blevet enige om, at Wolfgang foretager afregningen, næste gang, vi kommer.

Desuden fortæller han, at Jan nu har fået sit "C", at Bettina er klar til "B-prüfung" og at han selv nu er checket ud til spilstart.

Vi bedes til slut hilse alle vennerne i vor klub.



Besøg fra Tyskland



Vi havde tirsdag den 9/10 besøg af et par af vore ny venner fra Tyskland, Elke og Werner Kohlwey. De kom til Aarhus mandag eftermiddag og tog så om tirsdagen sammen med redaktøren til EK-VH for at se på lokaliteterne. Her stødte også Bettejens til, og da vejret et par timer klarede lidt op, lykkedes det os at få vist lidt af Danmark fra oven. Werner fik 3 starter og Elke 1 på Ka-7. På sidste tur havde vi endda 20 cm stig og vandt 20 fod!

Werner var iøvrigt meget tilfreds med vor Ka-7, idet dens rør gik betydeligt lettere end på nogen af deres. Og han må vel siges at være ekspert på området med mere end 600 starter på typen bare i år!

Vi skulle iøvrigt hilse alle de medlemmer, de to kender, mange gange og sige klubben tak for lejligheden til at se en smule af Danmark ovenfra. De håber, de får mulighed for at besøge os igen til sommer.

Iøvrigt lykkedes det engang i september Werner at få fingre i en LS-1. Det er sjældent eleverne giver ham tid til det, så han skyndte sig at kvittere med et "Stadtmeisterschaft" med en flyvning på 224 km (trekant).



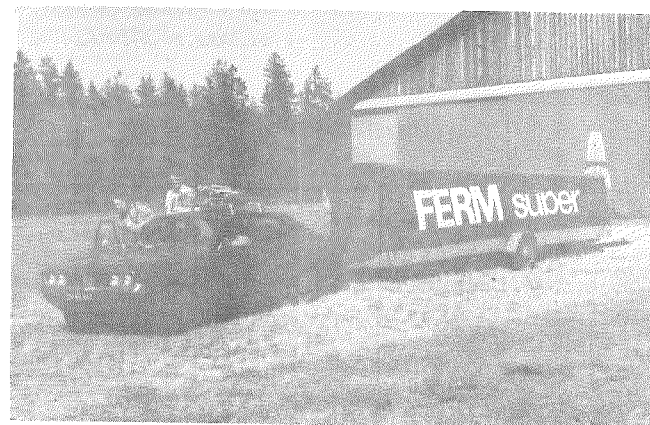
☺☺☺

SYNSFRI SAMMENKOBLING.

Fra første oktober er der indført ny regler vedrørende syn af anhænger og trækkende køretøj. At ordningen kaldes "synsfri" betyder imidlertid ikke, at man nu blot kan koble køretøjerne sammen, som det passer én. Bil og anhænger behøver ikke længere at stille til syn samtidig, men bil og hængsel skal fortsat godkendes hver for sig til "synsfri sammenkobling".

For bilens vedkommende sker godkendelsen efter et almindeligt syn hos bilinspektionen. Det vil så fremgå af registreringsattesten, at bilen er godkendt til synsfri sammenkobling, og desuden udsteder bilinspektionen en koblingsattest for bilen. Den fortæller bl.a. hvor store anhængere, bilen må trække. De bilister, der allerede har en koblingsspecifikation, behøver ikke at stille med bilen til syn for at få en koblingsattest. De skal blot tage papirerne med til nærmeste bilinspektion, så udstedes der en koblingsattest. Efter 1. oktober bliver det således bilistens eget ansvar, at han ikke kører med en anhænger, der er for stor til bilen.

Men også anhængerens skal være godkendt til synsfri sammenkobling. Det



Vil du ud og trække? Så er det vigtigt at have papirerne i orden.

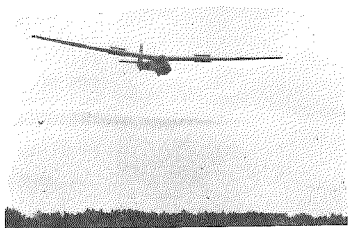
kan ske på to måder: Er vognen standard-typegodkendt efter de nye regler, bliver godkendelsen blot noteret i registreringsattesten, når anhængerens skal indregistreres første gang.

Vore transportvogne er ikke standard-typegodkendte (endnu). Men når de bliver det og har fået udstedt koblingsattest, betyder det, at du blot skal sørge for at få din egen bil godkendt til synsfri sammenkobling. Derefter kan du køre med alle anhængere, blot de også er godkendte. Det vil altså sige, at man osse kan låne naboens campingvogn etc. Det eneste man herefter skal sikre sig er, at man ikke kører med større vægt efter bilen, end den er godkendt til.

Hvad angår vægtreglerne, så har det tidligere været en tommelfingerregel, at man højst måtte køre med 90% af den trækkende vogns vægt efter den. Denne vægt var hidtil bilens egenvægt. Men nu må man regne de 90% af bilens tjenestevægt, d.v.s bilen med fører, benzin, vand og olie, og det betyder i grove træk, at man kan køre med en ca. 100 kg. tungere anhænger end tidligere efter den pågældende bil. En vigtig undtagelse fra 90%^s reglen gælder anhangere uden bremses. Har anhængerens ingen bremses (det har f.eks. vores LS-1 vogn ikke), må man kun køre med 50% af den trækkende bils tjenestevægt efter den.

Til slut et godt råd fra bilinspektionen: Sørg for at få bilens koblingsattest i orden inden den store forårstravlhed sætter ind. Til den tid er der månedlange ventetider hos inspektionen. Og husk, at bilens koblingsattest og anhængerens registreringsattest (eller kopi af disse) altid skal medføres i vognen, når der køres med anhængerens. Ellers risikerer man bøder!

Og en tilføjelse: Er du stræk-pilot eller ønsker du at blive det? Har du bil? Hvis ja: Så har du vel træk på den? Hvis dette ikke er tilfældet, så skynd dig at få det i vinter, så du ikke er afhængig af dine kammeraters bil!



**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

Tlf. 08-66 10 01

**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

De stakkels redaktører

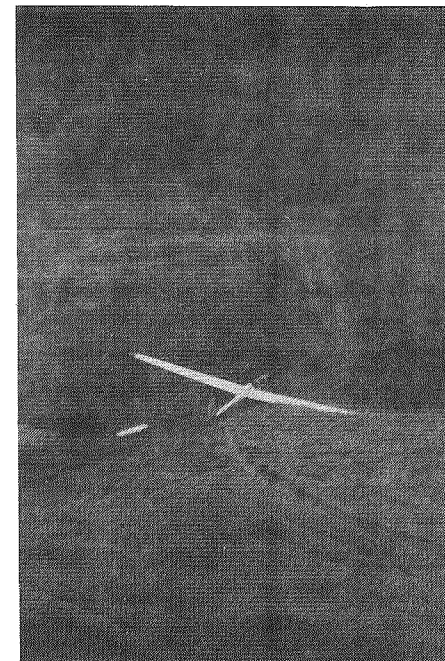
Når en avis har mange annoncer, beklager læserne sig over stofmangel. Har den få, siger man, at den ikke er noget værd. Når redaktøren ses meget på gaden, hedder det, at han driver den af. Arbejder han samvittighedsfuldt ved sit skrivebord, er han lad og uinteresseret i at skaffe nyheder. Afviser han et langtrukket indlæg, skaffer han sig fjender. Optager han det, hedder det, at han bringer det første det bedste ævli.

Når han har en interessant nyhed, som også står i et andet, måske større blad, så har han sikkert skrevet den af. Forsømmer han en ligeegyldig lokalnotits, forstår han ikke at tilgodese lokale interesser.

Hvis redaktøren lader sit gode hjerte løbe af med sig og fortier en pinlig skandale, siger man, at han er fej og favoriserer visse klasser. Bringt han derimod sensationen, bliver der ballade med familien, sagen angår. Hvis han i et retsreferat, efter henvendelse fra pårørende, udelader navnet på den tiltalte, lader han sig bestikke. Nævner han det, er han grusom.

Tillader han sig en vittighed, er han nærgående og arrogant. Holder han sig køligt til sagen, er han tør og kedelig. Fører redaktøren en skarp pen, er det fordi han er taktløs og grov. Afslører han misligheder, driver han revolverjournalistik. Afslår han — da han ved af bitter erfaring, at utak er verdens løn — at rage kastanierne ud af ilden for andre, så er han en hjerteles bandit, en elendig bladsmører, der ikke har sans for noget højere...

Det stod altsammen i Landauer Tageblatt. Ikke i går — men den 9. januar 1910. Det er altså ikke alting, der er ændret i de sidste halvtreds år.

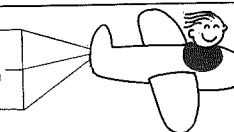


Afsløret!

Flyvechef med PIK 20 i kornmark. Men hellere en landing dér end et risikabelt forsøg på at nå de sidste 500 meter hjem til pladsen over alle træerne.

Billedet er taget fra KZ-7eren på indflyvning til EK-VH.

Selv en pilot i et svævefly kan ikke leve af »luft« alene



- så vi siger velkommen i

Brugsen Aars Tlf. 62 15 33

Egnens største supermarked
Delikatessafdeling
Cafeteria »Spisekrogen»

KUN FOR SPØG....



Im Himmel gibts kein Bier
drum trinken wir es hier!

Hørt på AUC:

Dyrelivet i Australien
må være usædvanligt rigt.

- Nå, hvorfor det, Karsten?

Jo, - fordi der er så
mange pungdyr!



Vor flyvechef udtalte forleden, at det nu
er blevet for koldt til, at man kan lægge
sig ud med nogen!

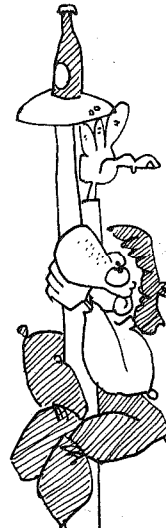
For utilfredse læsere, der måtte
ønske at skyde på redaktionen, stil-
ler Svævenyts serviceafdeling natu-
rligvis passende skydevåben til rådig-
hed. Men kun een gang pr. utilfreds
læser!



svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!

SNART ER
TOPPEN
NÆT...



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

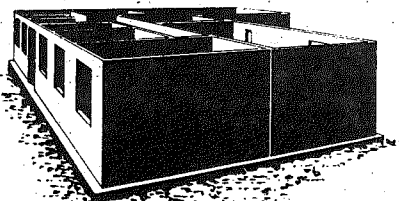
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

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 Års. Telf: 08 661472.