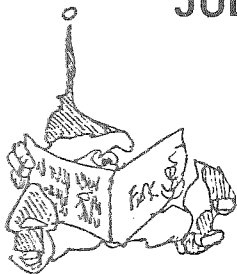


SVÆVENYT



Nr. 11
December 1979.
18. årgang

JULEFROKOST



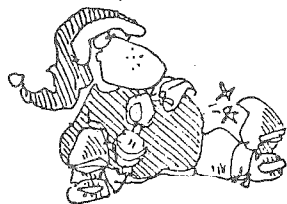
De allerfleste, for ikke at sige alle, burde nu med posten have modtaget speciel invitation til årets julefrokost på EK-VH. Da Svævenyt først ville udkomme ret tæt på datoen for frokosten, valgte tuteudvalget altså at sende speciel indbydelse ud. Men for at ingen skal være i tvivl, gentages indbydelsen her:

Julefrokosten finder i år sted i klubhuset på EK-VH lørdag den 8. december kl. 18.30 slet. Der vil blive serveret det traditionelle julebord med bl.a. sild, gravad laks, rejer, tyndstegsfilét med kold kartoffelsalat, hjemmelavet leverpostej med champs, samt efter sigende en i Århus tillavet, helt ægte vendsysselsk grønlangkål med medisterpølse.

Der skulle således være alle muligheder for at blive passende møt. Efter spisningen håber vi at have samme gode musik som ved sidste klubfest. Forhåbentlig vil Henrik stå for den side af sagen. Et andet problem, der søges løst er transporten tilbage til storstaden Ålborg. Vi efterlyser derfor chauffører, der véd med sig selv, at de kan klare et passende mådehold, og derefter medtage passagerer til byen. Men mange vil sikkert gerne være med til at skillinge sammen til en taxa/bus, hvorfor vi beder deltagerne også meddele dette ved tilmeldingen.

Tilmelding til festen kan kun ske til redaktøren, telefon 06 103336 eller til Bent Erik Thomsen personligt. Der vil ikke blive ophængt tilmeldingsliste i klubhuset. Sidste frist (og den er absolut) er tirsdag den 12. december.

Prisen bliver pr. person formodentlig mellem 50 og 55 kroner.



Forsidebilledet:

Dette motiv er måske ikke lige netop det, der ligger nærmest i tankerne her hen under jul, men lad det os i den mørke tid minde os om de mange gode timer på startstedet.

Foto: E. Frikke.



UDELANDET!

I anledning af julen har Svævenyt selvfølgelig også en lille julehistorie til de trofaste læsere. Ganske vist har historien nærmere karakter af en gys, - men hvem tror osse på julemanden længere?

Beretningen stammer fra USA, Guds eget land, hvor lov er lov, - og hvor loven til tiden sidder i aftrækkerbøjlen på en revolver!

Tildragelsen fandt sted under de regionale mesterskaber i Nevada, 1975. Piloten, der fortæller er på en svag dag kommet langt ned og må gøre klar til at lande ude.

"Jeg fortsætter med at glide fremad og taber højde, indtil der ikke er noget valg længere. Jeg lander på den sidst mulige mark og kravler over et lukket hegn ud på en grusvej. Der er langt tilbage til gården, selvom det ikke så sådan ud fra luften.

Farmerens kone går udenfor og vander nogle nyplantede frugttræer. "Undskyld, frue", si'r jeg, "jeg er svæveflyver og er landet i Deres mark nede ved vejen. Jeg ville gerne låne Deres telefon, så jeg kan få ringet til mit hjælpehold."

"Har ingen telefon" svarer hun, "den nærmeste er i Sparks."

Jeg får pludselig en fornemmelse af, at denne hjemhentning ikke blir nem. Men så fortæller hun mig frivilligt, at de har en radio, der kan sættes i forbindelse med telefonnettet. Jeg er lettet.

**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



"Fint, - det er jeg virkelig glad for", si'r jeg og begynder at gå op mod huset. Men hun flytter sig ikke fra træerne.

"Giv mig beskeden. Så skal jeg kalde op - så snart min mand forlader huset."

Det lykkes mig at lade være med at stille et nærliggende spørgsmål. Hun er åbenlyst bange for sin mand. Hvorfor?

Jeg tænker mig om for at finde på noget, der kan lette på situationen. "Well, - tror De, jeg kan låne nøgler, eller kan De låse ledet op, så jeg kan få mit fly ud fra marken?"

"De får en masse ballade", siger hun tonløst. Før jeg kan nå at protestere, tilføjer hun: "De må hellere lade mig tale med min mand og fortælle ham, hvad der er sket."

Jeg er ved at blive utålmodig. Jeg siger ingenting, men tænker ved mig selv: "For min skyld ingen alarm. Gå du bare ind og fortæl det." Kort efter kommer hun ud af huset. Hendes ansigt er udtryksløst. "De kan måske få Deres fly ud imorgen", er alt, hvad hun siger. Jeg finder ud af, at det nok er bedst selv at tale med chefen. Før jeg når op til døren, tænker jeg, at hvis jeg er høflig, forsikrer ham om, at der ingen skade er sket på afgrøden og forklarer ham mit problem, så vil alt være i orden.

Alt er ikke i orden.

Da jeg holder inde, siger han: "Det må vi kigge på imorgen." "Imorgen?! - Ja, men imorgen skal jeg møde på arbejde 500 kilometer herfra kl. 7.30!"

"Det er dit problem" si'r han med hævet stemme. Jeg indser, at forhandling med denne mand er problematisk og forlader huset for ikke at udfordre ham yderligere.

Udenfor siger jeg til konen, at jeg går tilbage til marken for at tøjre flyet. Ved siden af står nu hendes søn, og hun beder ham køre mig derud. Og mens vi bumper afsted, bliver jeg glædeligt overrasket ved at se en kendt skikkelse, der kommer os imøde til fods. "Kenny" råber jeg, da jeg genkender ham. "Kom ikke og sig, at du er landet på min mark?" "Jo", si'r han. Det er Kenny Danielson. Jeg fortæller ham, at farmeren ikke vil låse ledet op før imorgen.

"Lad os skubbe flyene hen til ledet, - så kan vi skille dem ad og løfte dem over, når holdene kommer." →

Sønnen sætter os af og vender om, tilbage mod gården. Vi sjokker ind på marken og beslutter os til at skubbe min Kestrel først. Det er et hårdt arbejde, og vi puster og stønner. Men når holdene kommer, skal vi nok klare det. HVIS holdene kommer! Vi ved ikke engang, om der er blevet sendt nogen besked, eller om nogen ved, vi er udelandet i ørkenen.

Vi er omkring 30 meter fra hegnet, da faderen og hans søn kører op til ledet i to pickups. Faderen har et gevær.

"Hold fingrene fra de fly!"

Vi ser, han mener det alvorligt og går modfaldne hen til hegnet. Jeg begynder at kravle ind mellem pigtråden.

"Ikke mellem trådene", kommanderer han, "kryb under dem!"

Jeg kryber under og river øjeblikkelig et hul i min jakke. Dette synes at gøre ham endnu vredere.

"I er under arrest for indtrængen på privat ejendom!"

Det går op for mig, at denne mand er irrationel. Da jeg rejser mig op, ser jeg, at ikke blot har han et gevær men også en Colt 45 ved hoften. Hans søn har en revolver.

Nu er Kenny og jeg nok mellem de mindste svæveflyvere; vi kan næppe se særlig farlige ud. Men ikke desto mindre får vi nu at vide, at der er sendt bud efter sheriffen, så han kan hente mig. Det er den bedste nyhed, jeg har hørt hele dagen. 'Loven' vil redde os og bryde dødvandet.

Ventetiden begynder. Vi venter. Og vi venter. Og vi venter. Et tordenvejr er ved at trække op og kastevinde er begyndt. Vi spørger om tilladelse til at gå ind på marken og tøjre flyene, som nu står og banker fra tip til tip.

"Hold jer fra de fly!"

Kenny forklarer, at vi ved at tøjre flyene nu kan forebygge skader og siger modigt, at får vi ikke lov til at beskytte flyene, vil farmeren blive holdt ansvarlig for skader.

"Jeg er ikke ansvarlig for nogetsomhelst!"

En let regn begynder at falde. Lidt efter lidt fryser jeg og bliver så kold, at jeg kommer til at ryste. Jeg kan ikke holde op. Til sidst spørger jeg, om vi ikke kan få lov til at sidde i den ene pickups kabine, så vi kan komme i læ.

"Bliv hvor i er!" →

DEADLINE næste nummer: Tirsdag d. 18/12.

Nu mærker jeg, hvilken ondskabsfuld person, vi har at gøre med. Kenny har en "survival pack" i lommen og giver mig sit tynde plastic-slag, som hjælper med at holde vinden ude. Hvor en den sheriff? Hvad nu, hvis han ikke viser sig? Kenny er ved at blive rastløs.

"Jeg ved ikke, hvordan det er med dig", siger han hviskende, "men nu går jeg!" "Det er næsten mørkt", protesterer jeg, "gåture i ørkenen om natten er ikke nogen god idé." "Jeg har en lommelygte i flyet" si'r han. - "For Guds skyld, - gå ikke tilbage til marken. Denne skøre kegle ville nyde at skyde dig ned!"



Kenny ombestemmer sig og sætter sig til at vente igen.

Endelig ser vi nogle lys komme op ad vejen. Det må være sheriffen. - Men nej. Vi ser, at det er vor beboelsesvogn med traileren bagefter. Vore hjælpeløse. Selvfølgelig, - farmerens kone. Hun må have kaldt op via radioen så snart hendes mand forlod huset.

Jeg forklarer min kone Heidi, at jeg er under arrest og at den slemme mand ikke vil give mig mit legetøj tilbage. Hun er upåvirket. - - Man må ken- →

de hende for at forstå. Hun elsker hele verden, har aldrig mødt et menneske, hun ikke kunne komme ud af det med. Hun beslutter sig til at lave en kande kaffe, mens vi venter på sheriffen. Med sit bedste smil går hun hen til farmeren: "Vil De have en kop kaffe?" spørger hun venligt.

"Tal ikke til mig. Gør ikke tingene værre, end de er."

Hun kommer hen til mig igen og siger: "Du har ret. Ku' se ud som ballade."

Flere lys kommer ned ad vejen. Denne gang er det sheriffens vogn med to betjente i. Aldrig har en kriminel været så glad for at se loven ankomme! En betjent går over til farmeren med den typiske "Hvad foregår der her?"-holdning. Farmeren svarer ham. De er på fornavn. "Kors!" tænker jeg, det er formodentlig hans nevø. Men betjenten begynder at forhandle. Farmeren siger, at hvis vi tager til Reno og deponerer 200\$ for skaden på hans lucerneafgrøde, vil vi få vores fly igen. Vi protesterer. Det vil tage over tre timer at køre til Reno. Og lucerne koster højst 100\$ pr. ton i Nevada. Og der er 2 - 3 meter mellem planterne over det meste af marken. Det er tvivlsomt, om der er 2 ton på hele marken. Jeg overvejer at fotografere mit landingsspor med mit vendepunkts-kamera, men jeg kan ikke engang se, hvor jeg satte flyet.

Farmerens sidste tilbud er: For 200\$ i kontanter vil han lade os få begge vores fly. Heldigvis kan Heidi lægge 150\$ til de 50, jeg har, og hun køber os løs. Farmeren går ikke engang ind på marken for at se, hvilken skade flyene eventuelt har gjort....

Da farmeren har indgivet officiel klage over mig, er betjentene nødt til at tage mig med til Washoe County Jail. Jeg bliver sat ind på bagsædet til en søk hundefoder, som een af betjentene skal have med hjem. Jeg opdager, at der ikke er nogen dørhåndtag ved bagsædet i en patruljebil.

Betjentene har åbenbart ikke hørt noget om den faste 55-miles fartbegrænsning, for de drøner hen ad grusvejen med 70. "Hvis vi kommer ud for uheld, - hvordan kommer jeg så ud?" spørger jeg. "Vi lukker dig ud." "Fint, - pas godt på jer selv!" Da vi kommer ud på asfaltvejen, får vi rigtig fart på. "De vil vel gerne hjem", tænker jeg.

Patruljevogne, der kommer hjem med fanger, kører ind i kælderen under fængslet. Med en elevator kommer vi op i fængslet. Vi kommer igennem mange tremmedøre. Jeg får besked på at følge den gule linie på gulvet og ender til slut på den "forkerte" side af træmmerne med en 5-6 betjente på den anden side. Hvis de virkelig sætter mig ind - fotograferer mig og tager fingeraftryk - vil jeg blive stående i arkiverne, - også selv om sagen skulle blive afvist, eller jeg skulle vinde den. Men de er nødt til at foretage sig et eller andet, fordi der er blevet indgivet anmeldelse. "Løslad mig" foreslår jeg, - uden effekt. →

De beslutter sig til at give mig en slags bødeforlæg, som man underskriver og derefter lover at møde op i retten. Men ingen kan finde denne bøde-bog.

Det viser sig, at den eneste i verden befinder sig i en patruljevogn. Den bliver kaldt hjem og ankommer netop sammen med mit hjælpehold. Så dér, på trappen ved Washoe County domhus, foran Gud og hvermand samt mit hold får jeg mit bødeforlæg og kan frit køre hjem!"

Dan Danieli.
(Soaring.)

Danieli ansatte senere en sagfører for at møde op til den planlagte retssag. Men to dage før den fastsatte dato fik han fra sheriffens kontor meddelelse om, at distriktsanklageren havde afvist sagen med henvisning til, at der ikke var tilstrækkeligt grundlag for en sigtelse for kriminel indtrængen på privat grund.

*

Tja, - lad os så være glade for vore venlige danske landmænd, der så godt som altid er til at snakke med, - ja mange er nærmest bærede over, at man er landte hos dem. Og lad os huske altid at vise os fra den bedste side, når vi lander ude, så dette gode forhold fortsættes.

*

I tilknytning til ovenstående kan det nævnes, at redaktøren omgås med planer for et public relations-fremstød for at undgå, at danske svæveflyvere skulle komme i en blot tilnærmelsesvis så slem situation.

De af os, der har prøvet at lande ude véd, at de danske landmænd så godt som altid er yderst flinke og rare at have med at gøre. Og det er godt. Men vi må også selv gøre noget for at opretholde dette gode forhold. Dette gøres naturligvis altid ved den enkelte landing ved at være åben, at fortælle, hvorfor man er dumpet ned på netop denne mark etc. Men det gælder også om at forstå landboens særlige indstilling. Dette kan sikkert være svært for mange byboer, der dyrker svæveflyvning. Men man må forstå, at de allerfleste landmænd af naturen er yderst gæstfrie - det er rart at få besøg. Men det er måske ikke så rart at møde en pilot, der kun tænker på sit fly og sin hjemhentning. Og som slet ikke forstår landmandens anderledes holdning til det, der for mange "bare er en kornmark". Men denne mark er hans hjem, hans levevej. At byde en vildt fremmed velkommen i dette miljø kræver så sandelig også noget af gæsten. Er det f.eks. almindeligt på landet at man smider skoene (i.e. de snavsede støvler fra markarbejde eller stald) inden man går ind, - så gælder dette naturligvis også for gæsten. Dette vil måske være uvant for de fleste byboer, men det skildrer kun et ganske lille billede af, hvordan man kan komme galt afsted.

Nu er det selvfølgelig ikke meningen, at dette at lande ude skal gøres til genstand for avancerede sociologiske studier, men vi må dog vist alle erkende, at man uforvarende kan komme til at jukke i spinaten. Eller kornet.

Dette må naturligvis først og fremmest undgås ved almindelig høflighed og venlighed, men som nævnt indledningsvis, har jeg gjort mig nogle tanker om, hvordan vi kan være med til at jævne vejen for den næste pilot, der måtte lande på netop samme mark, som vi tidligere har gjort brug af.

Tanken er, at der kunne fremstilles et lille hæfte på måske 4 - 8 - 12 sider, som fortæller lidt om vor sport, og om hvorfor, det kan ske, at vi "falder" ned på en mark. Hvis et sådant hæfte altid medbringes i flyene og gives til ejeren af den mark, man er landet på, vil sandsynligheden for, at også næste udelandende svævepilot er velkommen sikkert stige. For på denne måde vil piloten komme til at efterlade et positivt indtryk af, at han også havde noget at give til den gæstfri landmand.

Som et eksempel på, at disse tanker ikke er helt urimelige, kan det nævnes, at svæveflyverne i England har haft problemet helt inde på livet. Her var der efterhånden oparbejdet en så stor modvilje mod udelandende svæveflyvere (der jo rent faktisk trænger sig ind på privat ejendom og eventuelt skader afgrøder), at emnet blev taget op på negativ basis i det engelske landbrugs fagtidsskrifter! Først da vågnede de engelske klubber op, og f.eks. den store klub i Lasham har nu gennem et intensivt public-relations arbejde møjsommeligt genvundet landmændenes fortrolighed.

Dette kan måske synes som en art "malen Fanden på væggen"-artikel, men mon ikke alle er enige om, at det vil være bedre at tackle problemet nu, fremfor at vente til det reelt markerer sig?

Svævenyts tilbud til alle landets klubber er, at vi vil forestå fremstillingen af det nævnte lille informationshæfte på non-profit basis. Det er tanken at lave hæftet i A 5-format (som Svævenyt), formodentlig i 8 sider og med fotos i sort/hvid. Prisen vil kunne holdes under 0,50 kr. pr. styk, hvilket vel må kunne siges at være en billig landingsafgift på en fremmed mark.

Hvis der findes tilstrækkelig tilslutning fra andre klubber, vil hæftet kunne foreligge inden sæsonstarten 1980. Hvis der altså handles nogenlunde hurtigt!

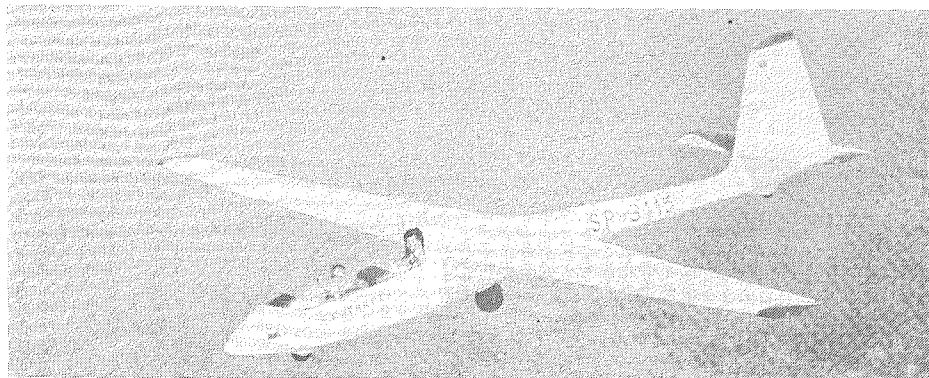
Forslaget er sendt til udtalelse hos Dansk SvæveflyverUnion. Måske vil vi derigennem kunne få organisatorisk støtte til projektet.

Men indtil da: Syns I, i vor klub og i alle andre, som får dette blad, at ideen er god, så kontakt venligst snarest Svævenyts redaktion og giv jeres mening tilkende. Også hvis den er kritisk.

FV.

SZD-50-3 PUCHACZ

Vi har tidligere kort omtalt de på markedet værende, ny konstruktioner indenfor de to-sædede fly. Men bortset fra den polske Ranslirpa (som flere medlemmer var meget interesserede i), har vi ikke kunnet bringe særlig ud-førligt materiale om flyene. Det vil vi i de kommende numre forsøge at rå-de bod på, idet vi forsøger at få fat i materiale om de fly, der eventuelt kommer på tale for vor klubs vedkommende. Vi vil dog tillade os til at be-gynde med at se bort fra f.eks. Twin-Astir og Janus. Den første kender de fleste efterhånden, - den anden er for dyr. I den mere overkommelige ende af prisskalaen finder vi så bl.a. den polske Puchacz, der ses herunder.



Dette fly er polakkernes første udspil i to-sædede glasfiberfly i mellem-klassem. Konstruktionen er helt i glasfiber, og der er lagt vægt på at gøre flyet så elev-venligt som muligt. Forstået på den måde, at det skal kunne holde til lidt af hvert og desuden være godmodigt.

Ligesom på Janus og AS-K 21 har man valgt at lave et fast understel med 2 hjul. Dette giver bedre plads til indretning af bagsædet i flyet, således at også instruktøren kan få en rimelig siddestilling.

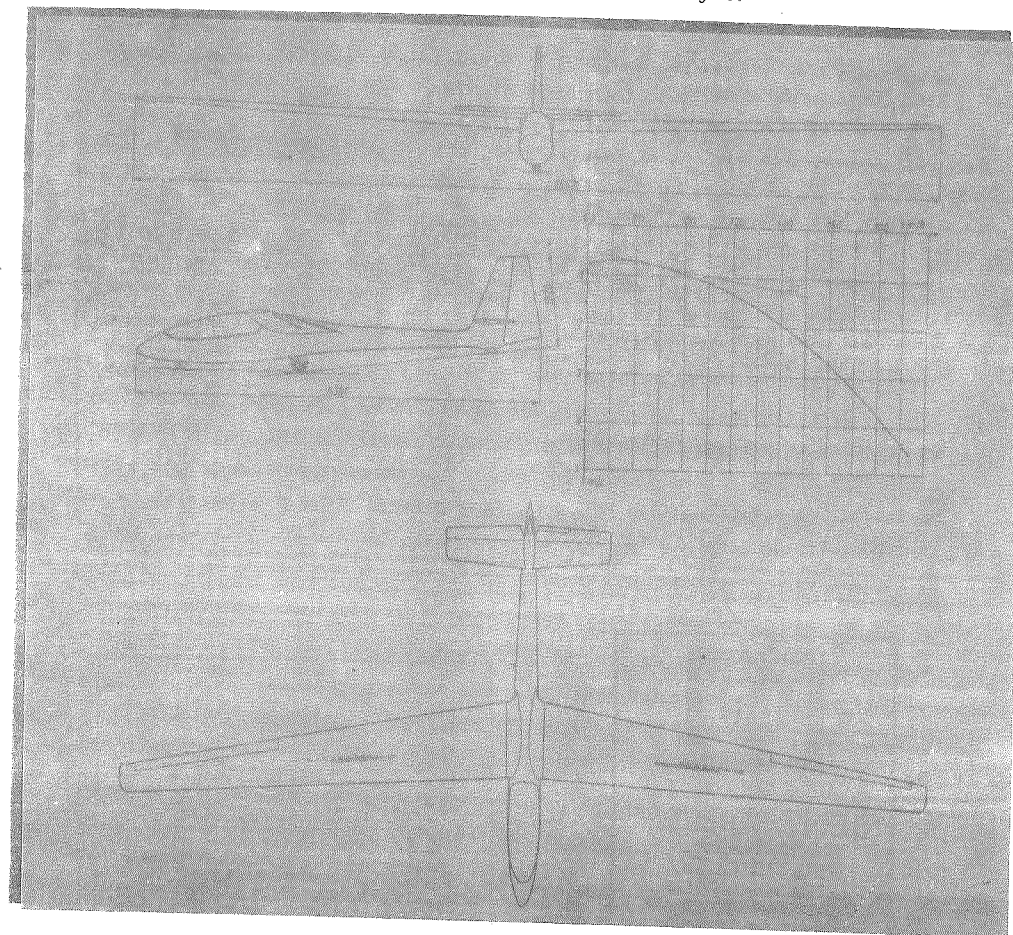
Flyet er iøvrigt ganske traditionelt opbygget, - bortset måske fra det to-delte haleplan. At planet er todelt skulle efter sigende ikke gøre det mere besværligt at samle, - de to halvdele sættes på uafhængigt af hinanden på et rørformet ophæng.

Alle rørkoblinger er automatiske og det skulle ikke kunne lade sig gøre at koble noget forkert. Hovedhjulet er affjedret og rager temmelig langt ned under maven på flyet. Umiddelbart foran hovedhjulet sidder spilstart-koblin-

gen, og ca. 20 cm bag snuden findes en ditto til flyslæb.

Når flyet står på jorden, hviler det på de to hjul med halen stikkende i vejret. Man kunne mene, at dette kunne give sig udslag i, at flyet ville have tendens til at banke halen kraftigt i jorden i en spilstart, men erfaringer både med Puchacz og K - 21 afkræfter dette.

Herunder ses prospekter samt hastighedspoliar for flyet.



**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

tilsluttet OPTIKER RINGEN BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

SDZ Puchacz leveres fra fabrikken med følgende instrumentering:
 Fartmåler, højdemåler, totalenergi-variometer, kompas, elektrisk drejningsviser, - dog kun i forsædet. Det påstås, at det skulle være let for instruktøren at se de forreste instrumenter over eleven, hvilket man nok kan have sin tvivl om. Men iøvrigt kan der umiddelbart indbygges instrumenter også ved bagsædet. Hvad det vil koste er ikke oplyst, men priserne på de anvendte PZL-instrumenter er jo kendte.

Desuden kan nævnes, at pedalerne i forsædet er indstildige og i bagsædet kan sædets højde reguleres. Cockpittet skulle give rimelig plads også for piloter på 190 cm.

Flyets data:

Spændvidde:	16,67 m.	Stallhastighed:	60 km/t.
Længde:	8,38 m.	Mindste synk v 78 km/t	0,7 m.
Højde:	1,92 m.	Max. hastighed:	220 km/t.
Vingeeareal:	18,16 m ²	Glidetæl ved 96 km/t	30.
Tomvægt/fuldvægt:	331/550 kg.		

Til oplysningen om glidetallet bør nok føjes, at polakkerne er kendt for ikke at overdrive dette tal. Prisen for flyet ligger p.t. på ca. kr. 130.000, og levering er mulig allerede i begyndelsen af sæsonen 1980.

Iøvrigt er den første Puchacz bestilt til Danmark. Det er måske ikke så mærkeligt, at det er den danske agent, Lars Ullitz' klub i Herning, der har købt den. Ifølge Lars skulle der nok kunne blive lejlighed til at tage det ny fly i øjesyn på deres plads i løbet af foråret.

*



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!



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

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

VÆRKSTED?



Den 7. november deltog vor sekretær Gert Frikke i et møde med Ars Kommune vedrørende den meget omtalte tilbygning til hangaren. Kommunen stiller sig velvilligt overfor projektet, og følgende muligheder blev diskuteret:

1. Vi fik tilbud om at købe hangaren for 110.000 kroner.
2. Gert foreslog, at kommunen betaler materialerne til værkstedet, som vi så selv opfører. Vi skulle derefter betale en vis leje af værkstedet.

Ad 1.

Dette forslag bliver næppe aktuelt, idet vi ved køb af hangaren kun vil kunne få ca. 90.000 hjem via lån i hangaren. Altså ikke nok til at financiere købet og slet ikke værkstedsbyggeriet.

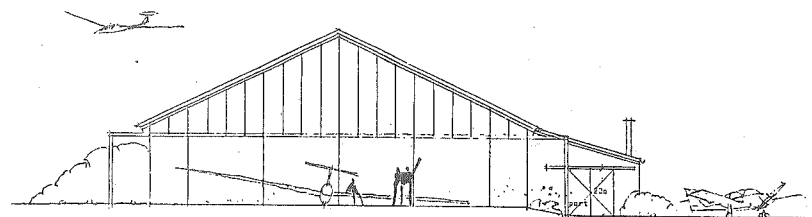
Ad 2.

Dette forslag indebærer to muligheder. Enten finansierer vi i første omgang værkstedsbygningen og får til gengæld huslejefrihed for såvel hangar som værksted i en nærmere angivet årrække, - eller kommunen finansierer byggeriet, hvorefter vi betaler leje af værkstedet.

Umiddelbart lyder det nok mest tiltalende, at kommunen finansierer tilbygningen. Der er blot den hage ved det, at vi i så fald først kommer på kommunens budget i 1981 og derfor må udskyde byggeriet indtil da.

Derfor vil det nok være mest fordelagtigt for os, hvis kommunen accepterer, at vi finansierer værkstedet mod huslejefritagelse. Optagelse af lån hertil skulle ikke volde problemer, og fritagelsen for husleje vil for en stor del opveje renter og afdrag på lån.

Efter at Gert forlod mødet ville økonomiudvalget fortsætte drøftelsen og derefter videresende sagen til kommunalbestyrelsen for endelig afgørelse. Vi håber, den foreligger indenfor den nærmeste fremtid.



Læseropgaven.



Det var en mørk og stormfuld nat. Vinden susede i de nøgne træer, men inde i den lille stue var der varmt og hyggeligt. Julelysene i Gittes øjne var et genskin fra den smukke grandekoration midt på bordet. Redaktionen arbejdede flittigt med frimærker og konvolutter. MEN, - det var begyndt at gå op for redaktøren, at noget manglede; - men hvad?? I det samme gik den frygtelige sandhed op for Niels, tegneren, og med brudt stemme fremstammede han: "Der er nogen, der har taget min brunkage!"

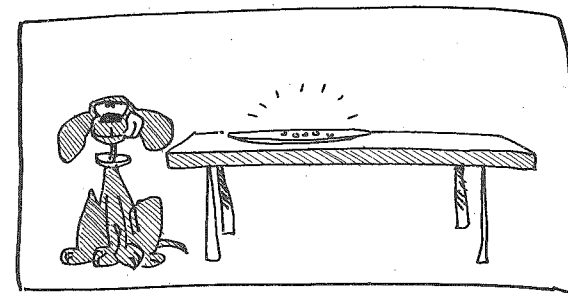
Kort efter genvandt han dog fatningen, og efter få minutter udtalte han det, alle vidste, men ingen turde sige: "Dette må være et "inside-job!". Der var kun een ting at gøre, og han foranstaltede straks et forhør af de tilstedeværende redaktionsmedlemmer + Bulder. Dette gav følgende resultat:

- Flemming: 1. "Det var ikke mig, der tog den."
2. "Jeg har aldrig taget noget, jeg ikke måtte."
3. "Det var garanteret Bulder."
- Anne Grethe: 4. "Det var ikke mig."
5. "Jeg har spist hjemmefra."
6. "Gitte ved, hvem det er."
- Poul Richard: 7. "Det var ikke mig."
8. "Jeg kendte ikke Gitte, før hun kom ind i klubben."
9. "Det var sgu' nok hunden."
- Bulder(på HMV)10. "Det kunne Bulder aldrig finde på."
11. "Gitte gjorde det."
12. "Det er noget ævl af Flemming at sige, at jeg gjorde det."
- Gitte: 13. "Det var i hvert fald ikke mig, der spiste den."
14. "Det var Anne Grethe, der gjorde det - jeg så det selv."
15. "Poul Richard kan sige god for mig, - han har kendt mig siden vi blev konfirmerede."

Men der var stadig noget, der ikke stemte. Da Niels gik de enkelte redaktionsmedlemmer nærmere på klingen, viste det sig da også, at ingen af dem havde sagt den fulde sandhed. De havde alle sagt præcis én usandhed.

Da alt i denne historie er enten sort eller hvidt, medfører dette altså, at alle desuden havde sagt præcis to uomtvistelige sandheder.

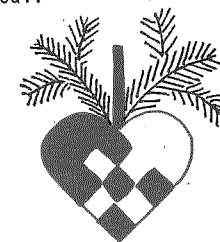
Det var nu let for Niels at løse gåden, men for at følge andre store detektivs mønster, afsløres den skyldige først næste gang. Men den opvakte læser kan nu få lejlighed til at konkurrere med "Mesterdetektiven".



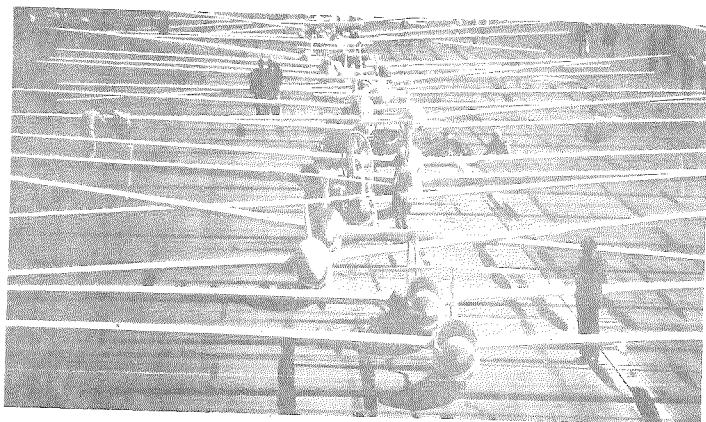
Løsninger sendes til Svævenyts redaktion senest den 15. december (i år!).

Som præmie i dette års jule-læseropgave har vi valgt noget andet end den traditionelle flaske, nemlig et eksemplar af Silkeborg-svæveflyveren Carl Ulrichs ny bog, "Svævepiloten". (Se omtalen af den andetsteds i bladet.)

Vi håber hermed, vi har givet medlemmerne rigeligt at pusle med i de mørke decemberaftener, så den lange ventetid indtil træet endelig bliver tændt falder kortere. Måske løses opgaven bedst med et fad af mors hjemmebagte brugkager og et glas varm gløgg indenfor rækkevidde. Held og lykke - og God Jul!



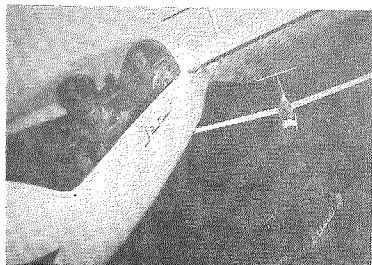
1980.



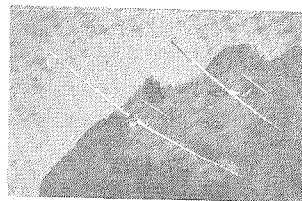
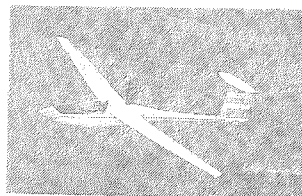
Så kan vi atter konstatere, at der ikke er så længe til, et nyt år begynder. For mellem posten forleden dag var den farvestrålende brochure fra det tyske Mauritius Verlag vedrørende deres store svæveflyve-kalender. Mange af vore medlemmer kender den allerede. Kalenderen med 12 store farvefotos koster i år DM 18,70, men bestiller mindst 10 sammen, opnåes en mindre rabat.

Som sidste år skal Svævenyt gerne stå for en samlet bestilling. Bestilling til os senest 20/12 skulle kunne sikre levering i begyndelsen af januar 1980. Betaling vil senere blive opkrævet pr. girokort.

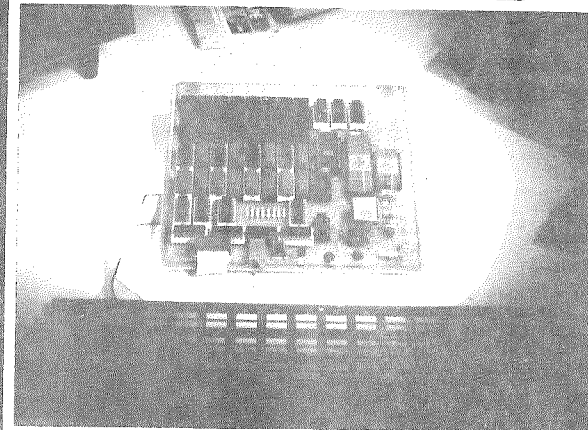
Hostående billeder er gengivet fra brochuren. Da der er tale om farvebilleder, må vi desværre tage forbehold for gengivelsens kvalitet.



Som noget nyt udgiver forlaget i år desuden 5 store plakater med svævemotiv. Een af dem ses tilvenstre. Formatet er ca. 50 x 70 cm. Plakaterne sælges samlet for DM 58,- + porto.



TELMAC 1800



Har du et TV, en kassetebåndoptager 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 kassetebåndoptager.
- 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 3400 Fredensborg - Tlf. (03) 28 37 44 - Teknisk afd. (01) 86 12 17

Du kan få den demonstreret hos
O.B. HANSEN, ABSALONSGADE 24, 2 tv.
9000 ALBORG.

Telefon: (08) 16 70 41 mellem kl.
17.00 og 19.00 mandag og torsdag.

Medlemsnyt

Tilføjelser til adresselisten:

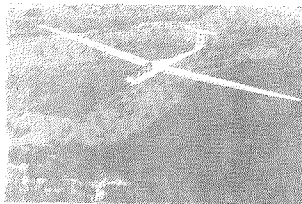
Steener Mousten Pedersen
Granvej 7
9520 Rebild.

Per Madsen kan efter kl. 18. kontaktes på
tlf. nr. 08 127178.

Nye adresser:

Anders Enevoldsen
Fodslet pr.
5932 Humble.

Jan Poulsen
Høstvej 7
2800 Lyngby.



Meldt halvaktiv pr. 1/12 - 79:
Preben Byrialsen, Hobro.

Meldt passiv pr. 1/12 - 79:
Jøren Mølhede, Gandrup.

Smányt.

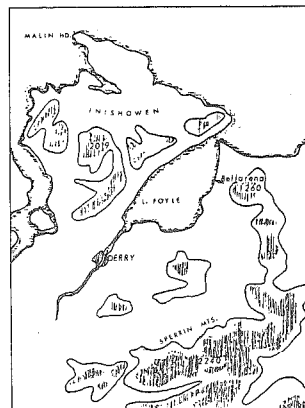
Tja, - det faktisk ganske småt med nyt på pladsen. Selv har vi ikke været der den sidste 1½-månedes tid på grund af week-end arbejde kurser etc. Men der må vel være sket et og andet. Vi håber, der er mere at fortælle næste gang, bl.a. om vinterarbejdet.

Sidste år foranledigede Svævenyt trykt specielt brevpapir til klubben. Dette blev uddelt til bestyrelsesmedlemmerne, der jo er de nærmeste til at varetage 'officielle' kontakter udadtil. Såfremt nogen skulle være ved at løbe tør for papir, kan nyt rekvireres hos redaktionen. Leveringstid på ca. 1 måned må påregnes.

SMÅNYT. fortsat.

Som nævnt har vi ikke særligt nyt at berette fra vor egen flyveplads, så måske ku' vi nuppe en lille beretning fra en engelsk plads, nærmere betegnet i Ulster, - altså det borgerkrigshærgede Nord-Irland.

Her har man efterhånden fundet ud af, at også ret lave bjerge kan give bølge-opdrift, - et område, englænderne efterhånden er ved at være eksperter på. Det er nemlig også lykkedes at nå anseelige højder i bølger bag de forholdsvis lave bjerge i både Wales og Scotland.



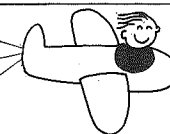
Alan Sands has drawn this map to show the Bellarena area. The contour lines are at 600ft and the shading is above 1000ft.

Kort over bølgeområdet.
Bellarena flyveplads ses lidt tilhøjre for midten af kortet. Bemærk, at højeste 'bakke' er 2019 fod - 650 m.

Næste dag blev klubbens bedste bølgedag nogensinde. John Dent, der kom flyvende op fra Dublin i sin Ka-6 nåede 13.000 fod, mens klubrekorden blev slået i PIK 20'en med 15.000. Senere steg Alan Sands til 18.200 fod, hvilket beviste, at det må være muligt at nå diamant-højder kun 10 miles borte fra pladsen! Med nord-vest vind udløses bølgen fra Inishowen højderne nord for Derry. Disses højeste punkt er 2019 fod (kun ca. 650 meter!)."

Der må da for pokker være muligheder på Ejer Baunehøj! Hvis de i Irland kan klare næsten 6 kilometers højde fra en bakke på kun 650 meter, så må vi da osse kunne nå 1550 meter over denne højs 173 meter høje top. Det bør i hvert fald forsøges!

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



- så vi siger velkommen!

Brugsen TH. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Dalkataseffdeling
Cafeteria »Spisekrogen»

Ny bog

For første gang i mange år er der på dansk udkommet en bog om svæveflyvning. (Når man da ser bort fra ny-udgaver af Svæveflyvehåndbogen.) Så vidt vi ved, skete det sidste gang i 1960, da Per Weishaupt's bog "Moderne Svæveflyvning" forelå. Men nu er der altså nyt.

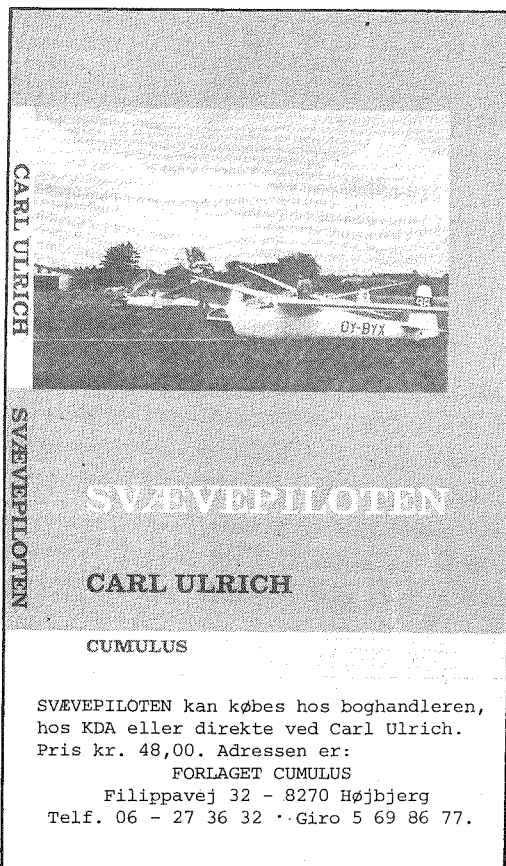
Det er den indenfor fagpressen kendte chefredaktør på Silkeborg Svæveflyveklubs blad, Stig & Synk, der ikke længere har kunnet styre sig, men har måttet lade al sin glæde ved vor sport boble ud i form af en bog. Carl Ulrich begyndte først at flyve i 1972, men har allerede nået at eje flere forskellige fly. Hvis det skulle være forbigået nogens opmærksomhed, så har han nu, sammen med sønnen Anders, en ny AS-W 20.

I sit forord til bogen siger Carl, at den er skrevet for unge, potentielle svæveflyvere. Om unge sådanne så går hen og køber bogen for at få lidt forhåndsviden, kan der kun gisnes om, men gør de det, må bogen absolut give et skub i den rigtige retning. Carls ægte glæde ved flyvningen (og ved Lise)

skinner igennem overalt, og bl.a. flere gode flyveberetninger fryder.

Det kan nok ikke undgås, at "fagsproget" til en vis grad kan gøre teksten lidt svær for den helt uindviede, men en rimelig ordliste og -forklaring bag i bogen råder til dels bod herpå.

På undertegnede har det virket lidt pludseligt, når forfatteren uden nogen egentlig overgang går fra et kapitel om sine første starter, hvori alt forklares grundigt og til et kapitel om en svæveflyverhistorie, hvor den sprogligt set får på alle tangenter med diverse slang-udtryk etc. Men her vi nede i petitesseerne. Ingen tvivl om, at bogen er anbefalelsesværdig, både for flyveinteresserede familiemedlemmer og for de "potentielle svæveflyvere". Der bør være plads under juletræet for den!



SDZ-48 Jantar Standard 2

Efter Svævenyts omtale af den ny Jantar 2 i sidste nummer af bladet fik et hold piloter fra EK-VH lyst til at prøve flyet. Da Lars Ullits altid har været nem at lokke med, var det ikke noget problem at få en aftale i stand, - blot måtte holdet selv medbringe en instruktør, så omskolingen kunne ske på regelmenteret måde. Efter hjemkomsten har vi modtaget følgende beretning fra Flemming Mikkelsen:

Efter at have hørt, at SZD-48 var kommet til landet, har jeg gået med ønsket om at prøve den. Men det er ikke lykkedes at overtale nogen før her i november måned. Efter at have fået en aftale med Lars Ullits, som forhandler flyet, tog vi hjemmefra søndag den 11/11 om morgenen.

Vi, - det var Tage, Jens H.J., Henrik og undertegnede. Men desværre var turen i fare for at blive afbrudt flere gange, fordi Jens havde spist hvidløg en gros dagen i forvejen. Da vi ankom til Arnborg, var der hverken svævefly ellers Lars at se, ej heller var kantinen åben, så jeg ringede og klagede min nød til Lars Ullits, som omgående inviterede på morgenbrød og medbragte basser.

Ved middagstid stod vi igen på Arnborg og skulle samle vidunderet. Det var tydeligt at se, at det håndværksmæssigt vel gennemført fly. Man har hidtil været bange for, at de polske materialer ikke skulle være ligeså gode som de tyske, men denne frygt er nu helt ubegrundet. De polske fly laves nemlig nu af tyske materialer.

Samlingen gik nemt. Flyet samles stort set som en Libelle, - bremsen og vandtanke kobles automatisk, mens krængerorene samles særskilt. Det kræver en del rutine, hvis man da ikke skal vride håndledene af led. Højderoret samles lidt specielt, men nemt.

Instrumentbrættet sad ikke i flyet endnu, men det var hurtigt sat i, idet det sidder på nogle skinner, der er fastgjort på instrumentbrætt-foden. Efter fastgøring af brættet, skærm og tilslutning af instrumenter var vi klar til at flyve.

Indstigningen var lidt besværlig, men når først man har fået sig placeret, sidder/ligger man virkelig godt. Nakkestøtten og ryglænet kan indstilles på jorden (støtte og sæde er beklædt med ægte lammeskind). På grund af det høje understel kan man godt have fornemmelsen af at sidde/ligge med benene op i himlen, - især under landingen.

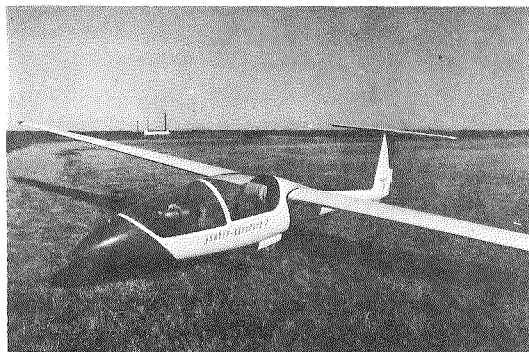
I modsætning til FLV's testpilot var vi alle enige om, at cockpitrampen ikke generer udsynet, som var aldeles fremragende (man kan se halen af flyet),



men måske kunne instrumentbrættet godt sænkes en smule. Håndtagene til hjul og bremses kan være lidt besværlige at betjene for små mennesker, men de går meget let. Trimmets derimod er ikke godt. Det er placeret ved siden af pinden og fungerer som et forstørret PIK 20-trim. Ventilationshåndtaget virker skrøbeligt, men det skulle være rettet i den nyeste udgave. Pinden gik måske en smule trægt, men ikke generende.

Flyveegenskaber:

I slæbet var der ingen problemer. Man skal dog være opmærksom på, at side- og højderor er særdeles virksomme. Det er et meget harmonisk fly at flyve, og meget kontant på rorene. Ved begyndelsen til stall ryster flyet så meget, at det ikke er behageligt at flyve mere. Udretningen af spind foregår ved neutrale ror, og flyet retter øjeblikkeligt ud. Der er ingen støj i cockpittet, - næsten heller ikke, når man flyver over 200. Flyet har en særdeles hurtig acceleration, som man skal passe på, men det trækker fint højde på igen. Næsen ligger højt under flyvning, hvilket man skal vænne sig til. Efter for eksempel



SZD-48 Jantar 2.

at have dykket fart på, trak jeg op igen, og da min fornemmelse fra andre flytyper sagde mig, at jeg skulle rette op, kastede jeg et blik på fartmåleren, som da stadig viste 140, så jeg kunne sagtens fortsætte stigningen lidt endnu. Man kan kurve ved 70 km uden vand og ved 90 med vand. Min umiddelbare fornemmelse af flyet i svag termik er, at

det ligger lidt ringere end LS-1, men er langt bedre end Astir.

Landingsegenskaber:

Jeg kom ind til landing med 95 og bremses (Schemp-Hirth) helt ude. Her skal man passe på bremsernes kraftige virkning, da flyet hurtigt taber fart med bremses helt ude. Ligeledes er det en lidt uvant fornemmelse, at flyet ryster med bremses helt ude og flyvefart 95. Landingen forløb uden problemer. Jeg var gjort opmærksom på, at under udflydningen skal benene "placeres i himlen" på grund af det høje understel.

Data:

Se oktober-nummeret af Svævenyt.

Den Jantar, som er i produktion nu, har modifikationer i forhold til den, ➔

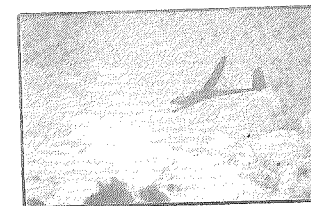
vi prøvede. Den vil bl.a. have tophængslet hood og ændret friskluftindtag. Prisen vil være ca. kr. 95.000 (1979) med valgfri bemaling, standardinstrumentering, vandtanke, lammeskind på sæde og nakkestøtte, og det kan evt. leveres ved den polske grænse.

Med hensyn til reservedele, så er Lars Ullits i færd med at opbygge et lager hos sig i samarbejde med Ole Didriksen, således at de tidligere reservedelsproblemer nu skulle være overvundet.

Flyets muligheder som klubfly, synes vi, er ganske gode, idet det er et harmonisk, godmodigt og robust fly. Og ikke mindst billigt (ca. 25.000 billigere end AS-W 19). En mulighed, der er værd at overveje, hvis vi sælger Pik'en.

Flemming Mikkelsen.

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



**TYRRESTRUP
RADIO & TV**



salg service rep.

Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11

Træk og slip!

Vi HAR sagt det før, - men vi skal gerne og højlydt gentage det: Somme tider er vore læsere ENDNU sløvere, end vi troede! Bare det faktum, at vi har kunnet fremføre denne påstand flere gange uden at blive slæbt i retten, må være bevis nok. (Og os, der så gerne, ligesom redaktørerne på de store blade i hovedstaden, ville prøve det også!)

Men nu har vi besluttet at ruske op i medlemmerne. Og for at hjælpe os, har en række kendte medlemmer af klubben velvilligt stillet sig til rådighed. Da de imidlertid ønsker at være anonyme, skal vi her fortie deres navne. Herunder præsenterer vi så disse, der gerne vil være med til at sætte lidt mere spræl i klubben:



Kendt formand (navnet er redaktionen bekendt). Enhver lighed med Superman er tilfældig og helt utilsigtet!



Coca-cola agenten. Er han lønnet af CIA? Iøvrigt harmløs.



Stjerne-piloten. Til enhver tid god for et højre-
extremistisk synspunkt.
I virkeligheden KGB-agent.



Finansgeniet. Præsterer at få såvel klubbens som redaktørens økonomi til at løbe rundt.



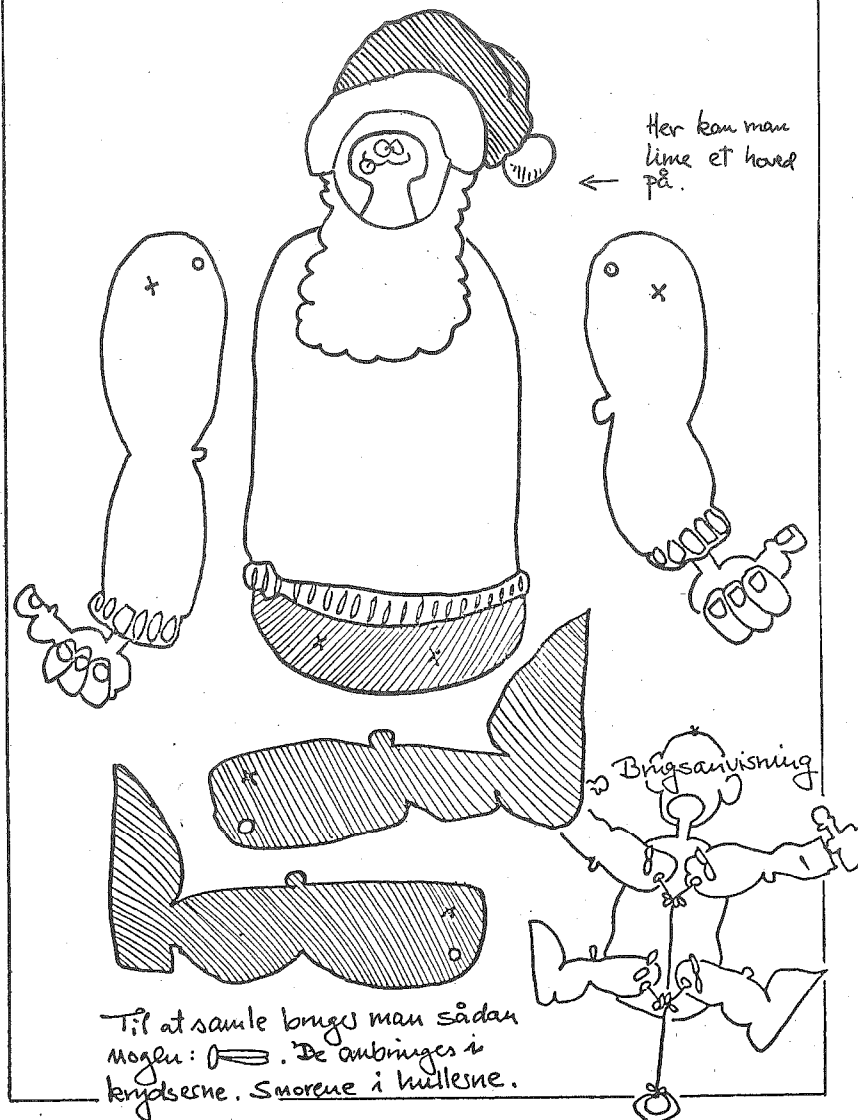
Flyvebossen. Danmarks svar på Maurice Chevalier. Er farligere, end han ser ud til.

Kære læser: Her har du nu virkelig chancen for at lade disse prominente personer sprælle for dig! Fat saks og lim og brug figuren på næste side. Som det ses, er sprællemanden forklædt som julemand, men det gør ikke sagen mindre sprængfarlig!



DE TRÆKKER - VI SPRÆLLER.

MED ENERET FOR HELE VERDEN BRINGER VI HERMED SUFVENYTS KOMBINERED SPRÆLLEMAND. KAN MED FORDEL OPKLEBES PÅ OG UDSKÆRES I PAP.



KUN FOR SPØG....



Du skal ikke sige ålt, hvad du véd.
Selvom det ofte kunne gøres hurtigt!

Karsten, - de siger, vi ikke må
ha' mere end 20 grader i stuerne.

Nå, - så hæng termometeret lidt
højere op på væggen!



Hørt på Hornum Kro:

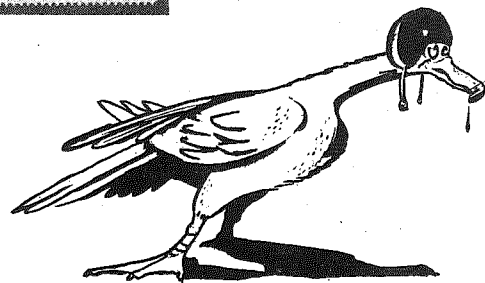
Vil hr. flyvechefen ha' koldd bord ?

Nej tak.

Godt, - så lukker jeg døren!



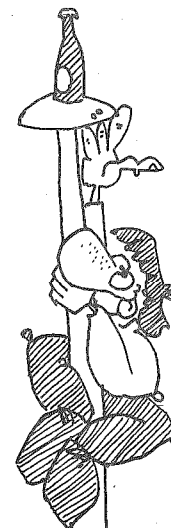
For første gang er der kommet
en PIK på frimærke!



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.

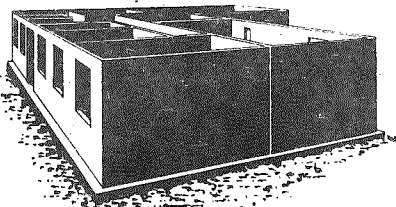
Jette og Poul Thomsen.

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.