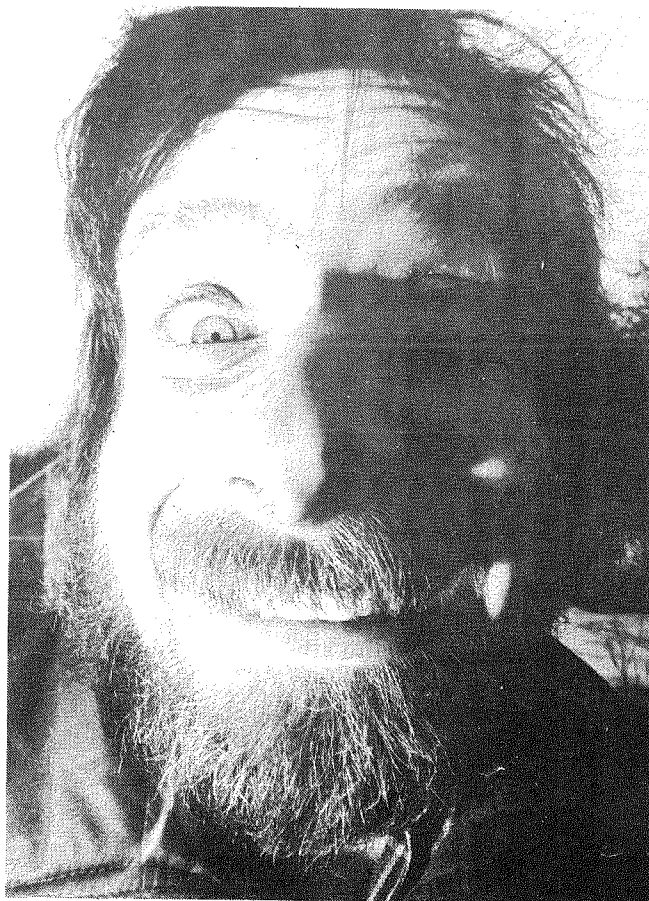


# SVÆVENYT



**Nr. 5**  
**Maj 1980**  
**19. årgang**



## Forsidebilledet

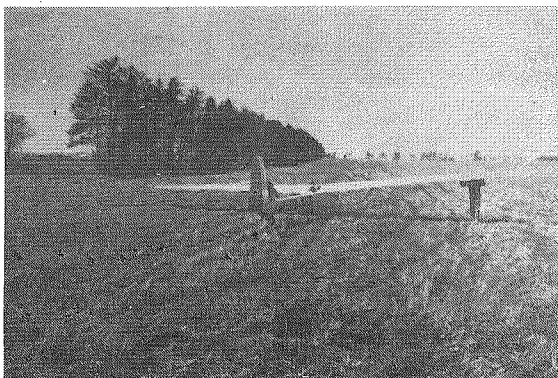
Det er her Lykkedes vor chef-fotograf at fange et eksempel på helt ekstrem vinter-flyvesyge! Man bemærker det let sindsyge blik i øjnene, det afsindige drag om munden og sidst, men ikke mindst, den fremstående næse, der snuser efter den mindste antydning af termik.

Har sygdommen først nået dette stadium, kan kun intensiv flyvning lette på tilstanden. Minimum 12 ture i Polyt samt, hvilket er vigtigt, mindst een udelanding.

Begge foranstaltninger blev straks taget i brug, og det forlyder fra Ålborg, at Erik allerede har det

meget bedre. Udelandingen blev foretaget ca. 3 kilometer øst for pladsen, og en række sagesløse passagerer måtte lægge ryg til de mange ture i Polyten.

Nu mangler der bare en sølv-distance på 2 G, så skulle Erik atter være helt på mærkerne.



(Foto: Erik Frikke + Gitte)

**Matik INDUSTRI**

8280 TRIGE - AARHUS

DREJEARBEJDE  
REVOLVERDREJNING  
AUTOMATDREJNING  
MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

## VÆRKSTEDSBYGGERIET

Byggeriet på vores meget omtalte værksted er nu godt igang. Ja, der er faktisk blevet bestilt så meget, at selv den gamle formand har været tilfreds! Gert, Christian og Børge har gjort et stort arbejde med de



Murerarbejdsmand m/k.

indledende manøvrer, og så snart frosten var af jorden gravede energiske mennesker ud til sokkel. Weekenden efter blev soklen støbt og muldlaget gravet af. I påsken kunne man så gå igang med at lægge sokkelsten, udlægge grus og leca og støbe gulv. Og på nuværende tidspunkt er også murerarbejdet godt på vej. Der er meret 4 - 5 skifter med de store blokke, og vinduerne skal nu passes til. Nævnte vinduer kommer iøvrigt fra Bikuben i Nibe, der havde dem tilovers fra et tidligere byggeri. Der er tale om virkeligt godt kram, og vi har fået dem blot mod en reklame på een af vores transportvogne.

Denne materialefremskaffelse er med til at billiggøre byggeriet, og på nuværende tidspunkt ligger vi antagelig allerede 5 - 7000 kr. under budgettet. Til gengæld er det blevet besluttet at købe træspær i stedet for at bruge de oprindeligt tænkte jernbjælker. Det bliver lidt dyrere, men vil spare en masse arbejde. Arbejdet skrider altså godt fremad, og vi skulle hilse og sige fra formanden, at det ikke gør noget, hvis vi er færdige, når han kommer hjem med sit 8. danmarksmesterskab i slutningen af maj!



## Fra kassereren.

Jeg vil gerne starte med at byde alle vore nye medlemmer velkommen i klubben. Jeg håber, I snart vil falde til, og, i min egenskab af kasserer, at I er gode betalere.

I den forbindelse vil jeg komme med et par praktiske bemærkninger. Som det fremgår af diverse skrivelser, udgør det månedlige kontingent kr. 85,- for juniorer og kr. 150,- for alm. aktive. Det månedlige kontingent forfalder til betaling den 1. i måneden, og som noget nyt blev det besluttet på den nyligt afholdte generalforsamling, at kontingentrestancer efter 1 måned pålægges 2% pr. måned i rente. Denne rente tilskrives 2 gange halvårligt.

Det vil sige, at du skal betale dit kontingent enten direkte til mig eller på posthuset senest den sidste i måneden for at undgå at betale renter. Det nemmeste for både dig og kassereren er at oprette betalingservice i bank eller sparekasse - de fleste pengeinstitutter er villige til at påtage sig denne opgave.

Så snart vi har modtaget indmeldelsesgebyret på kr. 200,00 fra dig, bliver du tilmeldt KDA og vil derefter modtage tidsskriftet FLYV hver måned.

I øvrigt vil jeg gerne undskylde, at det i den sidste tid har været lidt vanskeligt at træffe kassereren på flyvepladsen, således at de, der foretrækker at betale kontant til mig, har haft vanskeligt ved at komme af med deres penge, ligesom betalingstelefonen er ved at lide af mavebesvær på grund af overfodring. Som de fleste vel har registreret, har det helt naturlige årsager, men jeg regner med, at jeg i den allernærmeste fremtid, sammen med den 'naturlige årsag', igen vil være at træffe på pladsen.

Gitte.



**TYRRESTRUP**  
**RADIO & TV**

  
**Antennæmand**  
RADIO & TV  
APPARATER  
A.P.

**salg service rep.**

Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11

## Medlemsnyt

Som nok de fleste bekendt har vi her i foråret fået en hel del ny medlemmer. Endda så mange, at bestyrelsen for første gang i klubbens historie er begyndt at overveje at oprette en venteliste for kommende tilmeldinger. Dette betyder, at man, hvis man har potentielle medlemmer "på hånden", nok må passe på ikke at love mere, end vi kan holde angående optagelse i klubben.

Men til de ny folk, der er kommet, siger vi hjertelig velkommen! Vi håber, I hurtigt vil falde til i klubben. I vil snart opdage, at vor sport har utroligt mange glæder at byde sin udøver på, men også at der stilles ganske store krav til et nyt medlem. Flyvning, som vi driver den, kan kun klares via et stort fællesskab, hvor alle hjælper til med de mange arbejdsopgaver. Dette gælder ikke mindst i denne sæson, hvor vi skal have vores ny værksted bygget op.

Vi håber, I alle vil tage del i alle klubbens aktiviteter, for derigennem vil I opdage, at glæden ved at svæveflyve er ligeligt delt mellem selve flyvningen og fællesskabet på jorden!

De ny er:

Søren Bang-Møller  
Nygade 12, C 11  
9681 Ranum.  
Tlf. 08 676212

Bent Jensen  
Jordbærvej 9  
9000 Ålborg.  
Tlf. 08 180065

Bjarne Søborg  
Kærvang 8  
Vegger  
9240 Nibe.  
Tlf. 08 666387

Hans Møller Andersen  
Blushøjgård  
Finderup  
9500 Hobro.  
Tlf. 08 557118

Finn Bech  
Hindbærvej 7  
9000 Ålborg.  
Tlf. 08 184295 el. 133253

Søren Brask  
Højvangen 3  
Blenstrup  
9520 Skørping.  
Tlf. 08 339501

David Edwin Cecil  
Islandsgade 4, 2. th.  
9000 Ålborg.  
Tlf. 08 166715

Henning Gjørtz Christensen  
Skjoldhøjvej 5  
Skjolddelev  
8471 Sabro.  
Tlf. 06 948788

Tonny L. F. Frederiksen  
Himmerlandsgade 3 3.  
9000 Ålborg.

Anders Hansen  
Peder Stubsvvej  
9600 Års.  
Tlf. 08 622335

Poul Hedemand  
Kgs. Tisted  
9610 Nørager.  
Tlf. 08 656105

Finn Hermod Odderskov  
Stengade 14  
9000 Ålborg.  
Tlf. 08 123135

Udmeldt.....Jan Knudsen  
Bellinge.



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

**BRUGTE BILER**  
**3 mdr. fuld garanti**



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



**62 19 88**  
...Deres direkte  
olieledning!

## SNYD STATISTIKKEN!

Ved flyvesæsonens start udsendte Ole Didriksen fra Unionen en redegørelse for det seneste årtis alvorligere havarier. Denne redegørelse er jo med det alvorlige havari på Sjælland i april desværre ikke blevet mindre aktuelt. Piloten ligger fortsat på intensiv afdeling uden at være kommet til bevidsthed.

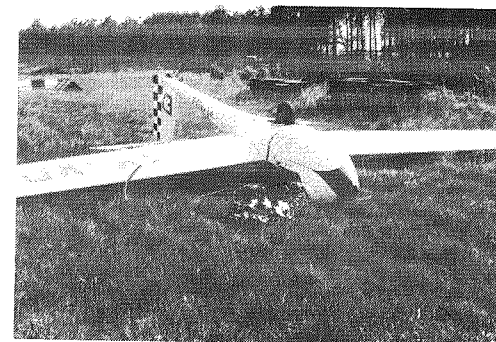


Havariet skete på en måde og under omstændigheder, hvor der ikke burde være sket noget. Piloten var rutineret og en meget dygtig flyver, og det, der udløste ulykken, var et ganske banalt wirebrud.

Efter wirebruddet, der skete i lav højde, forsøgte piloten at komme tilbage til det normale landingsfelt, skønt der var plads nok til at lande lige frem. Ved det afsluttende drej, der foregik i medvind, gik flyet i spind og ramte jorden næsten lodret fra 40 - 50 meters højde. Flyet knustes totalt og piloten fik meget omfattende legemsbeskadigelser.

Det er meget menneskeligt at tænke, at "det sker ikke for mig", men vi må ikke glemme, at vi også i vor klub har set eksempler, hvor dygtige og ansvarlige piloter pludselig har set sig selv i situationer, hvor det faktisk skete for dem.

Ole henvender sig i sin skrivelse specielt til klubbernes instruktører, men vi mener, at ALLE bør læse hans rapport grundigt og lægge sig hans ord på sinde. Vi driver en sport, hvor fejltagelser undertiden straffes hårdt, - ja somme tider med døden. Det bør man ikke glemme. Kun hvis den enkelte ved hver eneste start flyver med hele sin koncentration og forudseenhed, har vi for alvor en chance for at snyde statistikken!



## Ang. flyvning i 1980.

Nu står flyvesæsonen for døren, og i løbet af en måneds tid er man i fuld gang over hele landet. Men før vi kommer rigtig i gang, vil jeg gerne delagtiggøre dig og dine instruktørkollegaer i nogle oplysninger, som jeg er i besiddelse af.

I årsstatistikken for 1979 fremgår det tydeligt, at vi havde en god sæson. På alle områder, hvor vi selv havde en finger med i spillet, var der positive ting, såsom flere medlemmer, jævn udskiftning imod bedre fly, teoretisk og praktisk uddannelse er fulgt fantastisk godt med. Disse ting har medført, at man i klubberne har accelereret starttallet vældigt op, og det har I instruktører været med til at gøre, samtidig med at vor havarirate gik nedad, det var vældig godt gjort!

Men nu kommer vi til det vigtigste - hvorfor jeg skriver til dig og dine instruktørkollegaer rundt i alle vore klubber.

Ved at gennemse vore statistikker for en længere periode, kan jeg se, at hver gang vi har haft ekstraordinære store stigninger i antal starter, har der i det efterfølgende år været fløjet ca. det samme antal starter; man kan tale om, at det antal, man når op på i det ene år, bliver et behov det næste år indenfor en margin af + 1000 - 3000 starter. Dvs. at vi kan gætte på at skulle flyve et antal starter imellem ca. 75.000 - 80.000 i sæson 1980.

Hvad statistikken også fortæller er, at i de år, hvor der er foregået en stor acceleration af starttallet, har vor havarirate været lav. Men i det efterfølgende år stiger havariraten markant. Det vil svare til, at vi i 1980 vil få 20-22 havarier, hvor vi kun havde 15 stk. i 1979.

Hvad gør vi? Hvis du kender mig ret, så vil du vide, at jeg er ude på at snyde statistikken, og dertil behøver jeg din hjælp.

For at kunne fortælle dig noget om på hvilke områder, du skal have skærpet opmærksomhed, har jeg prøvet at analysere havarierne, som er sket fra 1970 - 79, ialt 151 havarier.



En opdeling i flyvningsfaser ser således ud:

Deciderede jorduheld	7 havarier	5 %
Udførelse af start	35 -	23 -
Under fri flyvning	11 -	7 -
Landingsfasen	98 -	65 -

Ialt 151 havarier 100 %

Jeg vil bede dig om, sammen med dine kollegaer, at sætte en skærpet opmærksomhed ind på de områder, hvor vi laver flest uheld, samt prøve på at være lige så opmærksom på de andre områder som hidtil.

Som det fremgår, er 88 % af vore uheld sket i LANDINGSFASEN og STARTFASEN. For at vide noget mere om, hvor der skal sættes ind, har jeg prøvet at splitte disse to faser noget mere op.

### LANDINGSFASEN:

#### Hvorhenne?

Hjemmeflyveplads	43 havarier	44 %
Fremmed flyveplads	0 -	0 -
Utilsigtet udeland. ved hjem.flyv.pl.	12 -	12 -
Marklanding	43 -	44 -
98 havarier		100 %

#### I hvilken del af landingsfasen?

Observationslinien	1 havari	1 %
Anflyvningslinien	4 -	4 -
Indflyvningslinien	44 -	45 -
Landingen	48 -	49 -
Udstigning af passager	1 -	1 -
98 havarier		100 %

#### Hvilke årsager var medvirkende? NB: Flere årsager pr. havari.

Dårlig forberedelse til land.runde	41 årsager	21 %
Dårlig kontrol/styring på indfl.linie	58 -	30 -
Ramt forhindring i indflyvning	25 -	13 -
Ramt forhindring på flyveplads	4 -	2 -
Kommet for langt under landing	7 -	4 -
Fejl i landingen	40 -	20 -
Udvælgelse af mark	19 -	10 -
194 årsager		100 %

### STARTFASEN:

#### Startmetode:

Spilstart	28 havarier	80 %
Flysløb	2 -	6 -
Selvstart	5 -	14 -
35 havarier		100 %

#### Fordeling af starter:

555.096	starter	85 %
68.481	-	10 -
30.145	-	5 -
<hr/>		
653.722	starter	100 %

### Årsager/hvilken del af startfasen?

Tab af kontrol i start - letningsfasen	5 havarier	14 %
For langt startløb (for kort plads)	2 -	6 -
Startwire om hovedhjul	1 -	3 -
Manglende udretning efter afb. start	13 -	37 -
Dårlig landing efter afb. start	14 -	40 -
		<hr/>
		35 havarier 100 %

I forbindelse med starter og landinger har flyvepladsens tilstand/indretning (bl.a. højt græs og andre ujævnheder) været medvirkende årsag til 11 havarier.

Nu er det jo ikke en uoverkommelig opgave, jeg beder dig om at hjælpe til med. Årsagerne til de mange havarier i landings- og startfasen er gode gamle kendinge. Vi skal bare som instruktører forstærke indlæringen hos eleverne på disse områder, samt selv vise, hver gang vi flyver, hvordan det skal gøres, og igennem vejledning i klubben hæve standarden så I ikke får nogen i jeres klub, som bliver hængende i træerne.

### Jeg vil lige trække lidt op:

#### Landing:

- Afbryde flyvningen i tide.
- Landingsrunde under hensyn til herskende forhold.
- Beherske indflyvnings teknikken.

#### Start:

- Før hver flyvning: Tænk - vurdering - afbrudt start?

I kommentarer til disse punkter vil jeg fremhæve følgende til punkt Landing a) og b):

NØGLEORDENE til en forbedring på disse områder er MORAL - ERKENDELSE - ØJEMÅL - VURDERING.

Foruden det rent fysiske mht. at være i rette højde og afstand ved siden af sit påtænkte landingssted, er det meget vigtigt, at alle holder en god MORAL og ERKENDER overfor sig selv, hvornår en flyvetur er ovre, og at man skal have højde nok reserveret til at sætte landingsrunden op. Men til brug herfor skal vi også bruge en VURDERING og ERKENDELSE af de faktiske forhold mht. de aktuelle vejrforhold og tilstedeværende terrænforhold. En stor del af de skete havarier begynder som fejl i ovennævnte enten ved ikke at være dygtig nok eller ikke at ERKENDE tingenes tilstand og handle derefter.

### Kommentar til punkt Landing c):

Mht. dette punkt er NØGLEORDENE: FÆRDIGHED - ØJEMÅL.

Alene i 16 tilfælde har flyets hastighed i pågældende situation været for lav, og man er "faldet ud af himlen". I mange andre tilfælde er der fløjet ind i træer - ledninger m.m. I de mange direkte landingsuheld er årsagen også den, at man har haft en dårlig landingsrunde eller indflyvningslinie.

Derfor skal piloten være i stand til at gennemflyve en indflyvningslinie indenfor sikkert hastighedsområde, holdende en lige og skrå nedflyvningslinie rettet imod et sigtepunkt noget inde for begrænsningen, varieret efter vejrforholdene, lidt længere inde og stejlere i stærk vind. NB: Læg mærke til, der er kun en lille del, der kommer for langt.

Endvidere skal piloten på de dage, hvor vindgradienten er mærkbar (over ca. 15 knob), have reserveret højde/fartoverskud, så idet man kommer under indvirkning af gradienten i 15-25 m højde, kan tage bremsen ind og farten så stadig kan holdes. Desuden skal man være meget opmærksom på vore flyvepladser, når der er sidevind. Vi har haft en del uheld i udfladningsfasen, fordi der var hvirvler lige på det sted. I de tilfælde vil det være smart at flytte landingsstedet lidt længere frem.

### Kommentar til punkt Start:

I kommentarer til starthavarierne vil jeg påstå, at vi kan forbedre væsentligt på dette punkt. Det skal gøres ved, at vi hver gang mentalt er forberedt på, at lige netop denne start kan blive afbrudt, og hvad vi så vil gøre ud fra de herskende vejrforhold og terrænforhold.

Der er en tendens til, at uheld i forbindelse med afbrudte starter rammer piloter med et forholdsvis stort erfaringsniveau, men i et forholdsvis lavt træningsniveau.

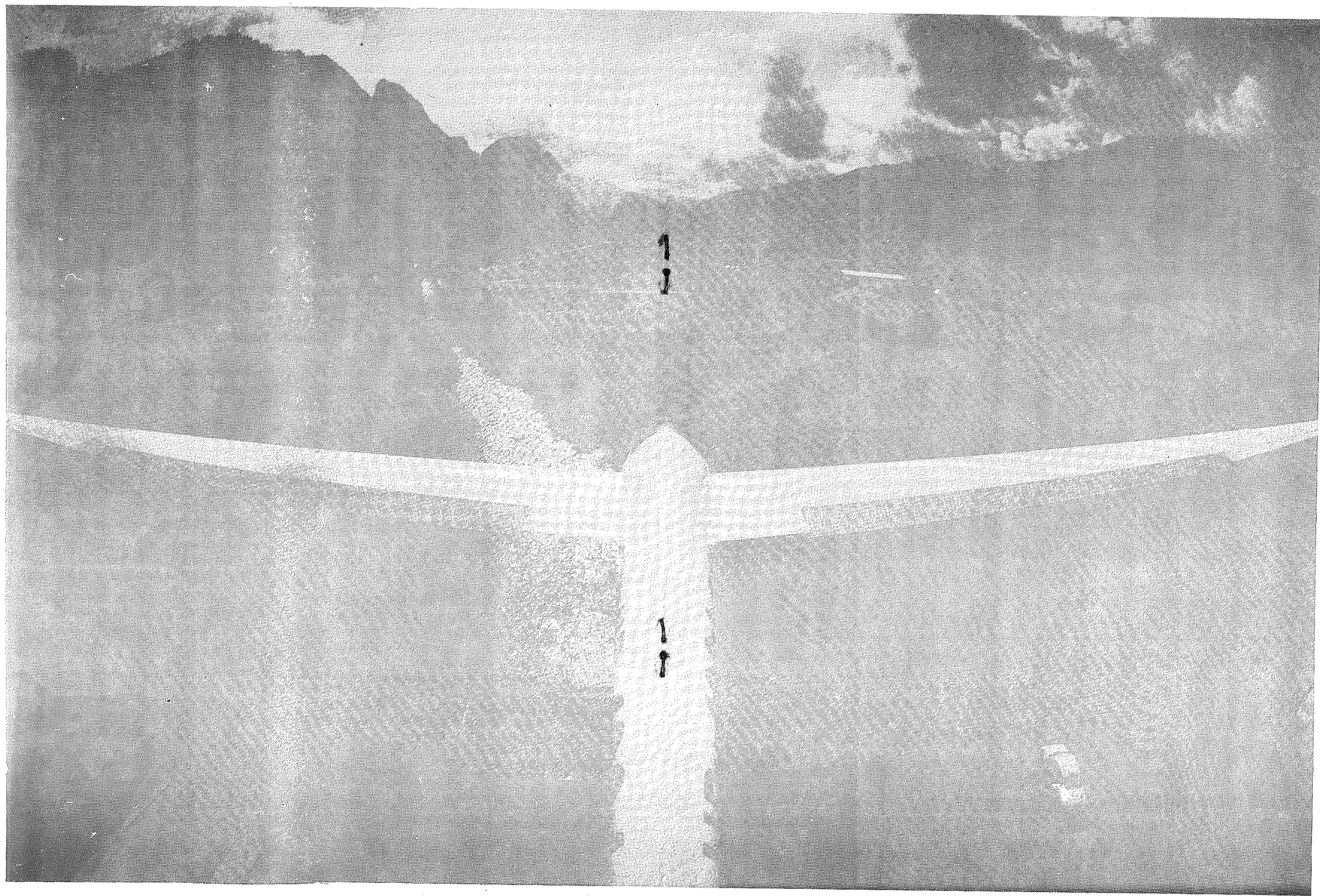
Sagt med andre ord, piloter som har været svæveflyver i mange år, har efterhånden samlet nogle timer og starter sammen, men deres træningstilstand er lav, idet de kun har fløjet få starter - få timer pr. år; og måske har de ikke haft en afbrudt start i mange år. NB: Konstateret rekord, 16 år siden sidste wirebrud!

Hvis du kan være med til at hæve uddannelsesniveauet på de nævnte områder og være med til generelt at lære piloterne at ERKENDE de faktiske forhold og handle derefter, vil jeg mene, at vi har alle muligheder for at snyde statistikken og få alle tiders svæveflyvesæson.

Med venlig hilsen og god flyvning  
Dansk Svæveflyver Union

*Ole H. Didriksen*  
Ole H. Didriksen  
Konsulent.





## Sørlige præstationer.

4/4:	Anders M. Andersen Bent Kirkegaard	S-certifikat. S-certifikat.
12/4:	Bent Kirkegaard	Omskolet til Astir.
1/5:	Finn Jonassen	Omskolet til K - 6.
2/5:	Jens H. Jensen	5 timer på LS-1.
3/5:	Birgit A. Eriksen	Sølv-C færdigt med højdevinding + 97 km stræk til Arnborg på K - 8.
3/5:	Chr. Lomborg	Solo.
3/5:	P.E. Bøgelund	5-timer.
4/5:	Bent Kirkegaard	Sølv-C færdigt med højdevinding + 52 km stræk til Randers på K-8.
4/5:	Jens H. Jensen	106 km ud/hjem til Bjerringbro på K - 6.
4/5:	Niels Sejstrup	194 km ud/hjem til Arnborg på LS-1.
?	Karsten Sjørslev	Færdiggjort hjælpeinstruktørkursus på Arnborg.

T I L L Y K K E !



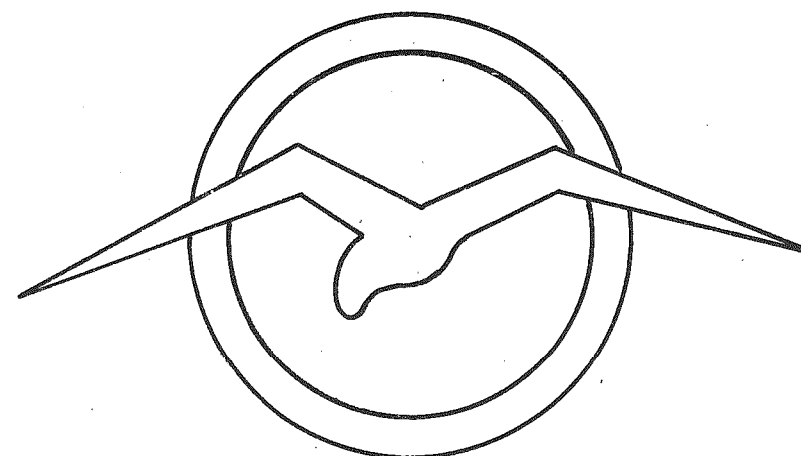
**SPIS OG BO  
PÅ  
HORNUM KRO  
Tlf. 08-66 10 01**



## Nyt bomærke.

Indtil videre står det temmelig skralt til hvad angår medlemmernes indsats på det designmæssige område. Skal vi have et nyt bomærke, må vi nødvendigvis have nogle forslag, og indtil videre er det kun den gode Bossman, der har indsendt forslag. Og det kan vel ikke passe, at det kun er den gamle sjoever, der kan finde på gode forslag.

Peters forslag er nemlig ganske godt. Det ses herunder.



Peter skriver om sin skitse:

Tegningen skal vise en hvid måge på en rød baggrund, omsluttet af en hvid cirkel. Man er derved klar over:

1. At det er en svæveflyver, der står foran een, - ikke en amerikansk astronaut eller testpilot.
2. At det er en dansker, når man een gang har set farverne på deres flag.
3. Det er billigt at overføre mærket til T-shirts, emblemer og lignende, også til brevhovede på papir.
4. Der er ingen åndssvage bogstav-forkortelser (IABF), der altid afføder spørgsmål af lignende beskaffenhed.

Kort og præcist: Et velkendt symbol iklædt danske farver, og som symboliserer en verdensomspændende sport.

Jep, - Peter, men må vi så ikke foreslå, at der i den underste halvdel af den hvide ring ganske enkelt med sorte bogstaver skrives

ÅLBORG SVÆVEFLYVEKLUB

?

(I bekræftende tilfælde modtager redaktionen selvfølgelig 1/2-delen af præmien.)



Himmerlands Golf & Country Club.

Det kan næppe være undgået manges opmærksomhed, at et stort sommerhus- og fritidsprojekt er under udførelse umiddelbart nord for vor flyveplads ved Sjørup Sø. I hvert fald ligner landskabet for tiden fra luften en enorm byggeplads, hvad det jo faktisk også er. Nogle har været bange for, hvad opførelsen af 300 sommerhuse kan betyde for naturen omkring Sjørup Sø, og andre mener, byggeriet drejer sig om spekulation og skattefiduser. Det kan vi i og for sig være ligeglade med.

Men reklametrommerne har brølet. Højt og kraftigt og med et budget, der formentlig kunne sikre Svævenyts udgivelse i 100 år. Mindst. Farvestrålende brochurer, informationsaviser og digre mapper med mange fine tegninger. Og i både brochurer og informationsaviser bruges svæveflyvningen på de to nærliggende pladser som salgsargument. Ganske vist ikke direkte nævnt i teksten, men via et billede og en overskrift.

I en brochure ses MNX under landing, mens Astir'en og en K-8'er står i baggrunden. Der SKRIVES ikke noget om svæveflyvningen, men som billedet helt klart er brugt med en underforstået antydning af, at der altså også kan svæveflyves i nærheden, er vi blevet brugt til noget, vi ikke bryder os om. Og vi er ikke blevet spurgt! Og så må man vel spørge de fine advokater i København: Kan man det?



## Informationsblad Himmerlands Golf & Country Club

ÅRGANG 1.

NR. 3

NOVEMBER 1979

**Golfcenter  
byggeri er i gang**  
Arbejdet med opførelsen af

## Svævefly-entusiast fik den første nøgle....

For, kære venner: Vi er IKKE en del af jeres tilbud til potentielle sommerhuskøbere. Vi er en seriøst arbejdende idrætsklub, der af vore medlemmer forlanger en stor arbejdsindsats for at få lov til at deltage i vores sportslige aktiviteter. Og denne arbejdsindsats kan man ganske enkelt ikke yde, hvis man bor fjernt fra Himmerland og blot en gang imellem bruger sit sommerhus på stedet. Vort tilbud om medlemsskab står åbent for alle, der vil yde en indsats, uanset hvor de kommer fra. Men brochurens indtryk af, at vi ligger lige i nærheden og bare kan bruges, kan vi ikke goutere.

(Ovenstående overskrift er benyttet i forbindelse med en artikel om Otto Clausen fra Aviator, så han må formodentlig have godkendt den. Det må så

være i orden for hans vedkommende, men vi synes, vi må opfordre til en vis forsigtighed, så vi ikke bliver opsøgt af en masse mennesker, der ved intet eller kun lidt om svæveflyvningen, og som må gå skuffede bort, når de erfarer lidt mere om sagen. Det vil let kunne give et dårligt indtryk, som vi selvfølgelig ikke vil være interesserede i.)

\*\*\*\*\*

FV.

## Storkene udnytter olie-boringerne

### Bruger varmen fra gas- flammerne som en slags elevator

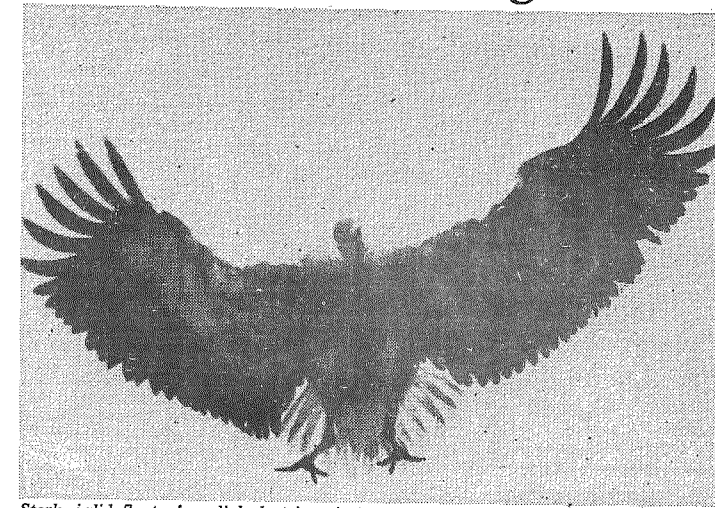
Storkene, der kommer hertil på træk, har gjort en opdagelse, som letter deres næsten tusind kilometer lange tur over Sahara ørkenen i Nordafrika.

De har, fortæller bladet Dyrevennen, fundet ud af, hvordan de skal udnytte den varme, opadstigende luft, der er over olieindustriens gasflammer.

Ved boretårnene afbrændes gas som nyttesløs, og blandt andet i den algeriske del af Sahara er der med fem kilometers mellemrum boretårne med sådanne gasflammer, der brænder døgnet rundt.

Her kunne i det tidlige forår ses vældige træk af storke, der flokkevis lader sig bære højt til vejrs af varmen fra gasflammerne og så sejler på brede vinger i retning af den næste for her at få et nyt løft og så videre...

En britisk fuglekikker, Alan Bramley, har i tidskriftet British Birds berettet, at han på en dag så 8000 storke cirkle svævende til



Stork - i glideflugt, når muligheden giver sig

vejs over en klynge på 12 gasflammer i Gassi Touil-oasen i Alger.

En time efter solnedgang kl. 18.30 kom storkene i flokke på mellem 15 og 270.

Indflyvningen skete en snes meter over flammerne, der brænder i op til 60 meters højde over jorden.

Storkene bruger også naturlige opvinde på deres

lange træk — det er vinde, der især dannes hvor solopvarmet jord eller mørk, solsugende bevoksning varmer luften op nedefra.

Der opstår så søjler af opadstigende luft, som nemt giver en flok storke et løft på et par kilometer i løbet af fem-ti minutter.

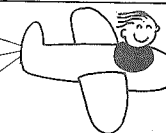
Det er nok til, at de kan svæve både ti og tyve kilometer i trækretningen.

Men de naturlige lufterelevators »kører« kun på dage med godt vejr.

At luften over gasflammerne kan bruges på samme måde — og også om natten, er noget, storkene nu har opdaget, efter at brændingen af naturgas fra boretårne i Sahara for alvor er sat ind i løbet af den sidste halve snes år.

(Fra: Aarhus Stiftstidende.)

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  
Deltakasseafdeling  
Cafeteria »Spisekrogen«

## Smånyt.

De ny flyslæb-dagkort er nu taget i brug. Udfyldningen af dem skulle vel kunne klares af alle, men der er en lille praktisk bemærkning angående billetterne: Når du har købt flyslæbbilletter, så mærk dem straks med dine initialer eller lignende. Der kan i så tilfælde ikke opstå tvivl om, hvem den pågældende billet gælder som betaling for, når dagkortene gennemgås. Hvis billetterne klæbes lidt sjusket på, er det ikke altid let at se, hvilken linie, de hører til. Desuden er der større chance for, at du får dine billetter tilbage, hvis du har tabt dem.

Den 20. april fik vi et kort besøg af Silkeborgs Twin Astir. Hvem der føls den er gået i glemmebogen, men de fik et par snore og fløj så hjemad igen. Vi hørte ikke mere til dem den dag, så om de nåede hjem ad luftvejen eller pr. landevej ved vi ikke.

De af redaktøren fremstillede udelandingshæfter er nu til rådighed i klubben. Skal de imidlertid have nogen værdi, er det vigtigt at de kommer med og bliver udleveret, når der udelandes. Der er lagt hæfter i alle fly, men for eftertiden må du selv huske at kontrollere beholdningen, inden du begiver dig på stræk.

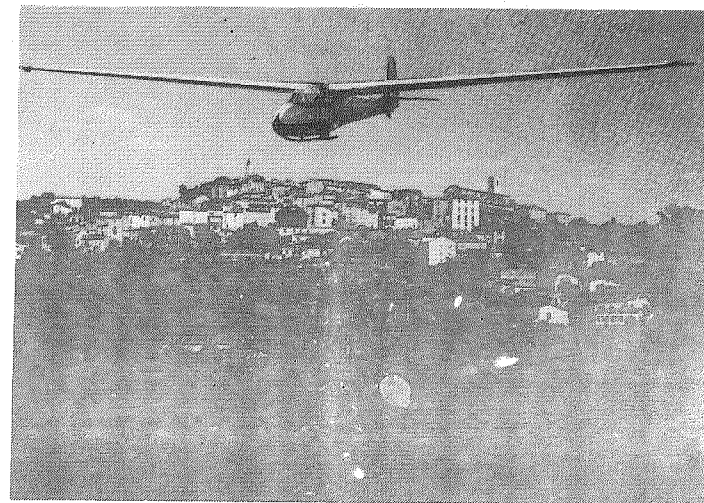
Tanken med hæftet er jo, at det skal udleveres til den landmand, der har lagt mærk til, når vi lander ude. Eller i det mindste til dem, man låner telefon af. Chancen for lidt PR for svæveflyvningen er oplagt, og vores værter kan også føle, at de har fået lidt til gengæld for gæstfriheden. Vi håber, alle strækpiloter vil huske hæfterne ved det daglige eftersyn på lige fod med logbog, barograf etc.

Hæfterne sælges via Unionen, der tager 2,00 kroner stykket. Dette giver et pænt overskud, der vil blive anvendt til fortsat arbejde for sporten. Prisen betyder, at man ikke blot kan skalte og valte med hæfterne, så lad være med at sprede dem ud over hele klubhuset. Der sidder et eksemplar i mappen med Svæveryt, så her kan du selv gennemse det.

Men husk at bruge hæfterne. Uden brug er de intet værd!

Vi skulle på nuværende tidspunkt forhåbentlig være ovre problemerne med vandforsyningen i klubhuset. Da pumpen blev adskilt, viste det sig, at den var totalt brændt sammen. Det blev derfor en ret dyr reparation, men i forbindelse med en ny placering af pumpen håber vi på problemfri drift fremover. Pumpen er nu blevet sat ned i selve vandboringens brønd, og det betyder, at den ikke skal præstere så stort et sug for at hive vandet helt over til klubhuset.

Vi har fået kort fra Werner Kohlwey fra Gladbeck. Han skriver fra Fayence



i Sydfrankrig, hvor mange tyske svæveflyvere i vinterhalvåret søger hen i håbet om gode bølgeflynninger i den stærke mistral-vind. Vi har tidligere skrevet om mulighederne i Fayence, og vi håber, det engang vil lykkes at organisere en bølgeekspedition dertil. Mulighederne synes gode for store højdevindinger. Werner var i år for første gang i Fayence, og han fik sin højdevinding og sidste diamant med en tophøjde på 6900 meter. Han fløj i vor gode ven fra Brilon, Kleinerts Libelle. Og Siggi Gross fra Essen, som vi også mødte i Brilon kan berette, at ved hans tre besøg i Fayence har der hvert eneste år været bølger. Det ene år ganske vist kun til 2500 meter over terræn, men de to andre år med guld- og diamanthøjder indenfor rækkevidde.

Iøvrigt har det vist sig, at det ikke var fra 1. maj, Werner ville besøge os på EK-VH, men i stedet fra 1. juni. Det ændrer selvfølgelig ikke på, at han og hans to venner skal være velkomne.

Vigtigt!

Vigtigt!

Vigtigt!

Vigtigt!

Det har endnu engang vist sig at være nødvendigt at indskærpe, at alle wirestumper fra samlinger etc. SKAL bringes med tilbage til hangaren ved flyvedagens slutning! Kommunens græsslåmaskiner bryder sig absolut ikke om at spise dem, for slet ikke at tale om vore gode naboers mejetærskere. Om det skyldes dovenskab eller slet og ret dumhed, vides ikke, men de første wirestumper er allerede i år fundet henslængt på banen. Sørg for selv at samle stumper med hjem og sørg for at fortælle alle de nye, hvorfor det er vigtigt, at vi gør det. Og lad være med at smide stumper ind i skoven. Her generer de ganske vist ikke græsslåmaskiner og mejetærskere, men et dyr kan komme ganske tragisk af dage, hvis det kommer til at sidde fast i en wirestump. VÆR MILJØBEVIDST!

## Fin fest!



Forårsfesten den 2. maj blev en fin succes. Men den ny tuttebestyrer Henrik gik også virkelig i dybden for at sikre forfriskninger til alle!

✱



Usædvanligt billede optaget med normal-optik og på 27 DIN film en forårsdag i 1980.

(N.B.: Der er IKKE tale om en fotomontage!!!)

✱

## Et frugtbart forår!

Efter det hårde vinterarbejde er indsatsens frugter nu begyndt at vise sig! Og som normalt, når der har været tale om en hård og målrettet indsats, er resultaterne ikke blevet dårlige. Først kom Susanne og Finn Will Thomsens Rikke og bankede på. Vi ville gerne have bragt et billede af hende også, men den sløve bananfod til Finn Will har ikke som lovet sendt os et foto, så det må vente.



Til gengæld viser vi så ikke mindre end to billeder af redaktørens og kassøsens nyskabelse Tine. For det første giver det os en lejlighed til at sætte både kassøsens og mit



billede i bladet, og for det andet har vi for tiden så megen glæde at dele ud af, at vi ganske enkelt må dele den med alle jer andre!

Hos Henning Hegelund og kone er det også lige op over, og Mona og Brian kommen halsende sidst i feltet hen på sommeren.

Man kan i sandhed sige, at det har været en frugtbart sæsonstart for klubben! Vi håber, sæsonen også flyvemæssigt vil give gode resultater. Den er jo allerede startet godt. Og så må vi bede jer om overbærenhed, hvis der i det sædvanlige klubbillede med skrig og skrål om aftenen blander sig lidt nye toner.

Desuden foreslår vi, at der i spilføreruddannelsen indføres en tilføjelse, der hedder barnepasning!!

**MODERNE MÅLETEKNIK**  
**FOR NØJAGTIG**  
**BRILLE-TILPASNING**

**Scheel Poulsen**

BRØDREGADE 20  
 RANDERS · TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

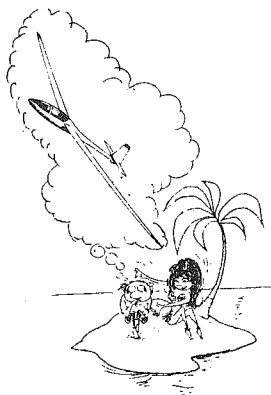
## KUN FOR SPØG....



Wææhhh !

Vidste du det ?

Den første kendte luftkrig fandt sted under et kors-tog i det 13. århundrede. De kristne brugte falke til at dræbe eller fange sara-cenernes brevduer !



Min Karsten er i virkeligheden et geni!  
Vil du tænke dig, allerede som 8-årig vidste han ligeså meget om flyvning, som han gør idag!



## svævenyt<sup>s</sup> venner

støt dem - de støtter os !

Her er der plads til en ny annonce.  
Kan du skaffe een til denne plads eller andetsteds i bladet, så gør det!

**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.

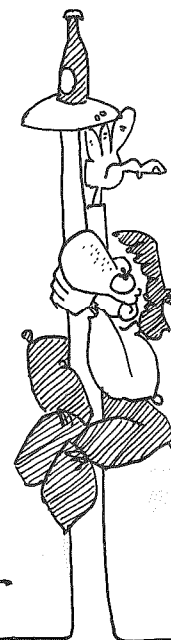
### Aars Hotel

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

Jette og Poul Thomsen.  
Års Hotel 08 621600

P. V. Franzen<sup>s</sup> bogtrykkeri.  
Kongerslev.

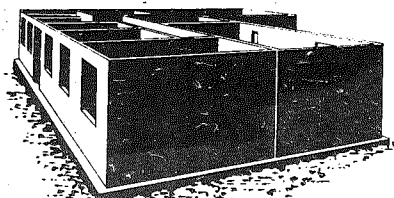
SNART ER  
TOPPEN  
NÆR...



CERES  
ÅRS



## 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

### ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niel Sejstrup, Godske Lindenows Vej 141,  
9210 Ålborg SØ. Tlf.: 08 143240.

Næstformand: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Ålborg.

Kasserer: Gitte Vasegaard, Jens Baggesens Vej 98  
8200 Århus N. Tlf. 06 103336.

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe.  
Tlf.: 08 351982.

Klubbens girokonto: 5 11 94 13.

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte & Flemming Vasegaard, Jens Baggesens Vej 98,  
8200 Århus N. Tlf.: 06 103336.

Poul R. Kristensen, Orionsvej 4, Søften, 8382 Hinnerup.  
Svævenyts girokonto: 5 60 29 55.

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Års. Tlf.: 08 661472.