

# SVÄVENYT



**Nr. 8**  
**August 1980**  
**19. årgang**

#### Forsidebilledet:

Vor klub har desværre i de sidste par år været en lidt for fast kunde hos Carsten Thomasen i Skive. Således har vi nu i år måttet sende 3 fly til reparation hos Carsten, og det er for meget.

Som forsidebilledet antyder, har bl.a. PIK 20'en måttet af sted. 5 - 6 revner i bagkroppen lige bag vingebagkanten blev resultatet af den udelanding, der er vist på billedet. Reparationen var heldigvis ikke særlig omfattende, men alligevel måtte vi undvære flyet i ca. 1 måned, - bl.a. under to ugers sommerlejr.

Endvidere måtte vi endnu engang sende vor Astir til reparation. Det viste sig, at et par støttebjælker, der går fra bunden af bagkroppen og op i halefinnen var gået løse, - måske som følge af det tidligere havari, hvor flyet endte på ryggen. Vi har endnu ikke fået det tilbage.

Piloten på PIK'ens udelanding var Jens Ole Sørensen. Han havde i et stykke tid hyggeføljet rundt omkring pladsen, men blev på et tidspunkt fanget af regnvejr mellem Rold og flyvepladsen. Det overraskende kraftige synk, der var følgen af vandet, nødvendiggjorde en noget forceret udelanding. Området syd for Vegger er noget kuperet, og det kan være vanskeligt at finde en egnet mark i en fart. Jens Ole valgte sin, men opdagede først i lav højde på indflyvningen, at det var en kornmark. Han trak hjulet ind for at forsøge en blød landing i toppen af kornet, men i landingsafløbet udførte flyet et ganske beskedent ground-loop. Selve groundloopet var næppe på mere end 20 grader afvigende fra kursen, men da flyets hale slæbte gennem det høje korn, var det nok til, at den omtalte skade opstod.

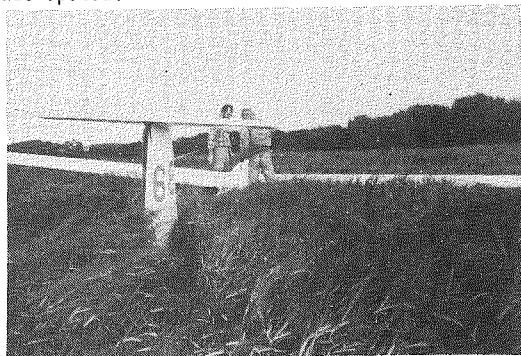


Foto: Bent Erik  
+ FV.

## Fra kassereren.

#### RENTÉ AF KONTINGENTRESTANCER:

Som alle sikkert husker, blev det på generalforsamlingen besluttet fremover at opkræve 2% rente pr. måned af kontingentrestancer. Det er imidlertid blevet bragt frem (foranlediget af en artikel i avisen), at denne rente nærmer sig ågerrente, hvorfor bestyrelsen har besluttet at nedsætte renten til 1% pr. måned.

#### KONTINGENTRESTANCER:

At renten på restancer er gået ned, bør ikke foranledige nogen til at undlade at betale kontingent. Som tidligere nævnt har vi netop nu brug for så mange kontanter som muligt til at betale de regninger, der jævnlige dukker op i forbindelse med hangarbyggeriet. En optælling af restancerne tyder på, at indførelsen af rente ikke har tilskyndet medlemmerne til at betale, men snarere har givet en god undskyldning for fortsat at skylde klubben penge - vi har pr. 31/7-80 et udestående hos medlemmerne på kr. 12.500,00!!!

Vil du gerne vide, hvor stort dit udestående er, så du kan få din samvittighed bragt i orden, kan oplysning herom fås hos mig, tlf. 06-10 33 36. I øvrigt vil der blive udsendt kontoudtog med næste klubblad i forbindelse med rentetilskrivning.

#### FLYSLÆBBILLETTER

Ved gennemgang af dagkortene har jeg konstateret

- at der ved mange flyvninger mangler flyslæbbillet
- at mange flyslæbstarter er ført på almindelige dagkort, ikke de dertil anskaffede flyslæbdagkort

Det betyder dels, at jeg er nødt til at kontrollere alle flyslæbstarter, dels, at jeg ved denne kontrol ikke kan nøjes med at kontrollere flyslæbdagkortene, men må gennemgå alle dagkort. Derfor, brug flyslæbdagkortene, og husk at påsætte flyslæbbillet senest ved flyvedagens afslutning.

Gitte

# NY TUTTEORDNING

Fra tutechefen har vi modtaget følgende vedrørende ny tuteordning:

Formål:

At sørge for, at der bliver betalt for de varer, man henter i tutten, uden at man, som ved det nuværende system sætter folk under administration.

Grundprincip:

Systemet er bygget op omkring to lagre - et stort, som kun få har adgang og nøgle til, samt et mindre, alle har adgang til. Det vil altså for den enkelte betyde, at man har ligeså fri adgang til tuttens varer, som før vort for-myndersystem blev indført.



I praksis kommer ordningen til at fungere således, at det enkelte medlem køber sine varer i tutten og betaler for dem eller skriver dem på regning med tydelig angivelse af dato. Når en tilstedeværende, der er i besiddelse af nøgle til det store lager (= en nøglemand), ser eller får at vide, at tutten er udgået for et bestemt vareemne, vil han/hun tage penge i den kasse,

→

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

**BRUGTE BILER**  
3 mdr. fuld garanti

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

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

der ligger i 2. skuffe og med disse betale for nye forsyninger, der hentes fra det store lager. Er der ikke penge nok i 2. skuffe, må nøglemanden slutte, at enten er der købt på regning, eller ikke betalt for varerne.

Nøglemanden vil derfor undersøge regningerne for de tilstedeværende. Er der ikke noteret for de brugte varer, vil de tilstedeværende blive opfordret til at betale. Skyldes pengemangelen, at alt køb er foretaget på regning, vil de tilstedeværende blive opfordret til at betale deres regninger, idet det lille lager ikke vil blive fyldt op, før der er penge til at betale for varerne fra det store lager.

Konsekvensen heraf er, at regninger fremover skal betales, når de er løbet op på maksimum kr. 50,00 eller efter hver flyvedag. Endvidere skal der på regningen angives tydelig dato.

## Announce

Er der nogen, som kender nogen, som kan hjælpe mig ???

Jeg mangler en lille, rolig lejlighed i Ålborg-området. Der, hvor jeg bor nu, er jeg voldsomt plaget af støj.

På forhånd tak.

Bent Erik Thomsen  
Tlf. 08 636380  
(Mine forældres tlf.)

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

- så vi siger velkommen i

**Brugsen** Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked  
Dagligvareafdeling  
Cafeteria »Spisekrogen«

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

**salg service rep.**

Vodskovvej 36 · 9310 Vodskov · Telefon 29 32 11

## NOM i Skive – set fra 106

I det følgende vil jeg prøve at give et indtryk af primært den flyvemæssige oplevelse ved at deltage i en konkurrence. Beretningen er ifølge sa-



gens natur fikseret omkring mine oplevelser. Havde det været een af de andre deltagende piloter, der skrev, ville den givetvis have været centreret om helt andre begivenheder.

De deltagende piloter fra vor klub var følgende:

Anders M. Andersen	K 8	OY - XFG
Bent Kirkegård	K 8	OY - XFL
Henrik Kristensen	K 6	OY - XFN (E 1)
Bent E. Thomsen	LS 1	OY - XBY (106)

Hjælpere var:

"Farmand" Per Eriksen  
Poul Erik Thomsen  
Anders Graae Rasmussen

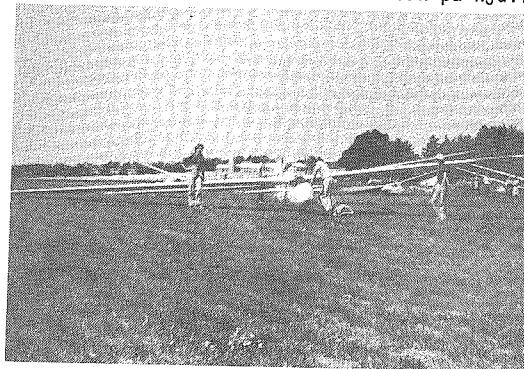
Deltagerne fra vor klub tog alle til Skive i løbet af søndag eftermiddag og aften. Den ene K 8 og LS 1'en blev transporteret pr. bil, - de to andre fly blev flyslæbt til EK - SV.

Skive Svæveflyveklub har hjemme ved den østlige ende af flyvepladsen. Den har rådighed over den nordlige begrænsning på den næsten 1400 meter lange flyveplads.

Klubben ejer et mægløst lækkert klubhus, bestående af en gammel militærbarak, der har fået den helt store tur indvendig. Klubhuset har ca. samme bredde som vores, men er til gengæld mindst 3 gange så langt. Klubbens hangar (som er deres egen)



er noget mindre end vores, men giver alligevel rigelig plads til deres 2 K 7, 2 K 8, Astir CS og Phoebus + 3-4 private fly. Hertil kommer 2 selv-kørende spil med 2 wirer på hver! Klubben har desuden en startvogn, som bedst kan beskrives som et lavt kontrolltårn på hjul. Omkring klubhuset er der rig-



kelig plads til camperen, fodbold og frisbee-spil. Og det blev pladsen også i rigt mål benyttet til.

De mennesker, vi traf dernede, var en særdeles behagelig oplevelse, - især når man den sidste tid har været vidne til den ubehagelige, militante atmosfære, som har bredt sig som

en pest på EK - VH i år. Der var arrangeret fælles morgenbord fra 9.00 til 10.00, hvorunder der afholdtes briefing. Og hvis der ellers var et rimeligt antal mennesker tilstede til middag, blev der stillet et koldt/lunt ta' selv bord frem. Om aftenen skiftedes vi til at være udøvende madkunstnere for 15 - 20 personer.

Men over til NOM 1980:

21/7: Vejr. Øsregn indtil ca. kl. 14.00 Herefter hyppige byger fra sammenklattede CU-CB. Termik ifølge Henrik 0 - 1 m/s. Base i 2000 fod, vind 5 - 10 knob.

Briefing blev først holdt kl. 13, hvor vi enedes om at aflyse. Henrik, Poul Erik, Bent og jeg var på indkøb i Skive. Ved 15-tiden trak vi en K 8 ud, og Henrik blev hængende. Herefter samlede vi LS - 1'en, som straks blev sjasket til af en byge. Dette skete 4 - 5 gange. Da det kun var Henrik, der kunne flyve termik den dag, pakkede vi andre sammen. Iøvrigt gav spilstarten op til 2000', hvilket Poul Erik måtte sande efter at være røget i basen.

22/7: Vejr. Klar himmel, vind 15- 20 knob, 290-300<sup>0</sup>. Fra ca. kl. 12 små forrevne CU i 2500' - 3000', termik 1 - 2½ m/s.

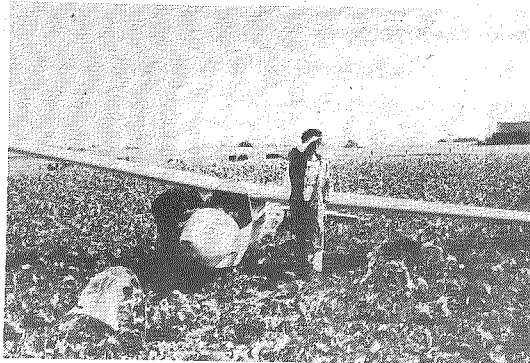
Opgave: Klub. Viborg Flyveplads - retur.

Standard. Een eller anden kirke, Viborg, Ek - SV.

Første start gik ved 11.30-tiden. Klubklassen blæste straks til Viborg, - Bent var i Viborg et kvarter efter start! Omkring Viborg landede de fleste. Henrik benyttede lejligheden til at lande i en dejlig, frisklavet koltort. Anders fotograferede Viborg, hvorefter han blæste til Vinkel og lande-

de i en roemark.

For standardklassen viste det sig at være umuligt at nå første vendepunkt.



Vi fløj rundt i et par timer, og Astir'en landede ved Skive Travbane i et sammenbidt sidste forsøg.

Jeg blæste halvvejs til Viborg, og under vejs mødte jeg en K 8, der målbevist delfinerede mod Skive. Det var Bette Bent.

Kun klubklassen fik en gyldig dag, hvor Bent placerede sig suverænt på førstepladsen med 955 points, fulgt af Anders med 323 points.

23/7: Vejr: Svag vind fra skiftende retninger. 0 - 2/8 CU i 3-4000'. Termik 1 - 2 m/s. Temmelig diset.

Opgave: Begge klasser EK-SV - Bjerringbro bro - Onsild jernbanebro - EK-SV. En 96 km trekant.

Første start gik ved 13-tiden, og det lykkedes folk at blive hængende i første forsøg. Det var blevet meddelt ved briefing, at omløbsretningen var valgfri (!), så Bent, Anders og Henrik valgte at gå højre rundt, til Onsild først. De fleste valgte imidlertid den anden omløbsretning.

Udenfor konkurrence deltog 5 - 6 fly fra Viborg, hvilket medførte, at man fik den oplevelse at kurve termik sammen med op til 8 fly.

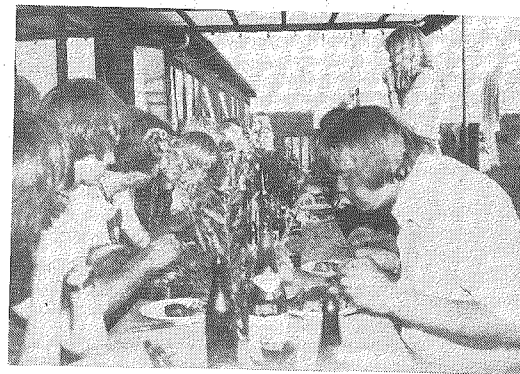
Opgavens første ben forløb problemfrit. Skønt jeg startede sidst, indhentede jeg de andre ved første vendepunkt. Mellem første og andet vendepunkt var der kun tørtermik, - noget tyndt fis endda. Her befandt vi os 8 fly samtidigt, hvilket var en stor fordel, når der skulle findes termik.

Oppe ved 2. vendepunkt mødte vi nogle træfæ, som havde valgt den anden omløbsretning. Og Efter at have fotograferet Onsild, satte vi kursen mod den nærmeste velgørende cumulus og oplevede atter den pragtfulde fornemmelse af kraftig, konstant skytermik. Jeg valgte at flyve langs Tjele Langsø, idet der, - stort set, var konstant stig i hele søens længde. Dette gjorde, at jeg vandt nogle minutters forspring for dem, der valgte at flyve den lige vej.

Glasflyene gennemførte opgaven på 1½ - 2 timer, mens træflyene tog omkring 3 timer. Jeg scorede 1000 points på turen, mens Bent i sin klasse måtte "nøjes" med en 2. plads og 822 points. Anders og Henrik fik hhv. 773 og 714..

24/7: Vejr: 0 - 7/8 cu i 3-4000'. Termik 2 - 3 meter. Ingen vind fra skiftende retninger. Diset. Vanskeligt at orientere sig.  
Opgave: Begge klasser: 86,5 km trekant EK-SV - Vinderup Station - Viborg Flyveplads - EK-SV.

Også denne dag fløj Viborg med, men ingen så noget til dem (disen?). Efter en noget sej kamp for at komme op, satte de fleste fly kurs mod Vinderup.



Poul Erik i en kendt situation.

Kompaskurs, fordi sigtbarheden indskrænkede sig til et par kilometer. Ca. halvvejs ude ad 1. ben ophørte både skyer og termik. Til gengæld var der nu så diset, at der gik en rum tid, inden man kunne nå denne erkendelse. Bette Bent havde ganske vist sammen med 27 dannet et hylekor i lav højde, men da jeg havde 4300', fortsatte jeg med at glide mod Vinderup. Efter et langt, langt glid fandt jeg endelig Vinderup og kunne fotografere i 2000'. Stadig smørluft. Over radioen hørte jeg 27 lande et sted under mig. Jeg satte skyndsomst næsen mod Viborg og gled og gled. 1500' - smørluft. 1200' - smørluft. I 1000' fik jeg øje på en cu. 900' - ingen termik. Næste cu i 800'. BID! 3 meter rent til 3500'.

Klog af skade (jeg havde nær aldrig fundet Vinderup) fulgte jeg landevejen mod Viborg. Halvvejs i Viborg mødte jeg Anders, som var på vej til Vinderup.

Skydækket havde efterhånden næsten overudviklet. Således lå Viborg under en kæmpemæssig sammenklattet kage. Mærkværdigvis var der stig under den, og herunder lå iøvrigt flere af vore fly, som var gået højre rundt efter at have opgivet at gå venstre rundt.

Klubklassen fik ikke en gyldig dag ud af det. Willy havde forsøgt at lokke Bent ud i en udelanding, men udelandede selv i forsøget.

Da vi kun var 3 fly i standardklassen, fik vi en gyldig dag, selvom kun jeg gennemførte.

Den aften kom der iøvrigt et lokalt one-man show med guitar. Det medførte, at vi tømte øllageret på nær 4 bajere, der havde forputtet sig i køleskabet.

25/7: Vejr. Som dagen før. Lidt færre skyer, men tilgængæld svagere termik og mindst ligeså diset. Vinden utilregnelig.  
 Opgave. Standard - 103 km trekant EK-SV - Hammershøj vejkryds - Store Binderup vejkryds - EK-SV.  
 Klub - 70,5 km trekant EK-SV - Viborg - Møldrup - EK-SV.

Skønt plaget af den foregående aften, svag termik og dis lykkedes det at finde første vendepunkt. Herefter fløj jeg vild. Jeg forsøgte at holde mig orienteret om de anders færden via radioen, men måtte lukke for at bevare en smule koncentration. Endelig dukkede Tjele Langsø frem af disen. Herefter Klejtrup Sø og endelig hovedvej A 13, som førte ligé til vendepunktet. I kassen med det.

Da jeg nu var på hjemmebane, satte jeg kursen direkte mod Skive via et par passende cu. Det medførte, at jeg igen fløj vild, idet jeg pludselig måtte sande, at byen med søen under mig var Farsø!



Vinderen i standardklassen.

Efter mange genvordigheder over Svingelbjerg i 1200 - 1500' lykkedes det mig dog langt om længe at sætte hjulet i Skives duftende grønsvær.

Bette Bent var også just landet efter at have gennemført opgaven. Vi havde om formiddagen væddet en

bajer om, hvorvidt jeg kunne gennemføre (da så vejret yderst tvivlsomt ud), så den indkasserede jeg. Vi fulgte nu de øvrige i klubklassen over radioen, mens vi sad og nød vores svale-bajer. Anders slog alle rekorder i hastighedsflyvning med K 8, idet han gennemførte opgaven på kun 1.27. Ekko 1 og 33 (K 6 E med Poul H. Pedersen ved pinden) nåede kun til Møldrup, hvor de i formation fladede ud på samme nyslåede mark. Anders blev suveræn vinder i klubklassen. De to andre deltagere i standardklassen gennemførte ikke, men fløj hjem igen efter første vendepunkt!!

26/7: Da der skulle være fest om aftenen, nøjedes konkurrenceledelsen med en lille 104 km trekant.

Vejrmeldingen sagde: 1-3/8 cu i 4-5000'. 2-3 m/s og god sigt. Ingen vind.

Vejret blev: 0 - 1 o/oo cu i 3000' med 0 - 1 m/s, hvis man var heldig.

Imidlertid startede vi alle. Nogle endda flere gange. Vi var jo gode sports-

folk. Jeg tilbragte ½ time i 1000 - 1500' over Højslev med at kigge på topløse piger - uden at kunne komme væsentligt højere. Det var varmt - både på jorden og (måske mest) i cockpittet. Efterhånden fik de fleste tærsklet i tvivlsomme højder. Da jeg lå midt over Hjarbæk Fjord i 1500' meldte Frank i 61 sig over radioen: "Vi mødes ved Tjele Langsø om ½ time!" OK. ½ time senere lå Frank i 1200' over Alestrup og jeg i cirka samme højde nord for



Nr. 1 og 3 i klubklassen.

Viborg. Så fløj vi hjem. Alle piloter i NOM enedes om ikke også at bruge søndagen som konkurrencedag. Vi var således alle motiverede for at holde fest om aftenen. Der serveredes T-bone eller engelsk bøf efter eget valg + salat. Bøffen grillede man selv. Vi sad udendørs på den overdækkede veranda og spiste. Der sad/lå de fleste også 6 timer senere. "Far" Per løb rundt og sagde sjove lyde og havde svært ved at nøjes med at snakke med pigerne. Det samme gjaldt Henrik, som blev omringet af en kvindelig K 8 pilot.

Da vi fik øjne næste dag, kunne vi med glæde konstatere, at det ikke var flyvevejr.

Man må konkludere, at en uges konkurrence i den afslappede form, som NOM er, giver piloterne en næsten uvurderlig flyvemæssig oplevelse. Man får navnligt lært at flyve FREMAD istedet for rundt i store og små cirkler.

Menneskeligt har denne uge faktisk været en endnu større oplevelse. Jeg vil hermed gerne takke Skive Svæveflyveklub, - især Arne Nielsen (konkurrenceleder) og Jørgen Toxvig (tuttemand), for en dejlig uge, hvor vi ikke een eneste gang hørte nogen råbe efter og kommandere med andre.

På holdets vegne  
 Bent Erik M. Thomsen





Og så var der dans bagefter!

	22-7		23-7		25-7		PLAC	
	P	PLAC	P	TOT	P	TOT		
BENT KIRKEGÅRD	955	1	822	1777	1	555	2332	1
ANDERS ANDERSEN	323	2	773	1096	3	1000	2096	3
POUL H PEDERSEN	262	3	0	262	6	120	382	6
WILLY HANGÅRD	242	4	1000	1242	2	870	2112	2
HENRIK KRISTENSEN	158	5	714	872	5	151	1023	5
ARILD JACOBSEN	140	6	773	913	4	819	1732	4

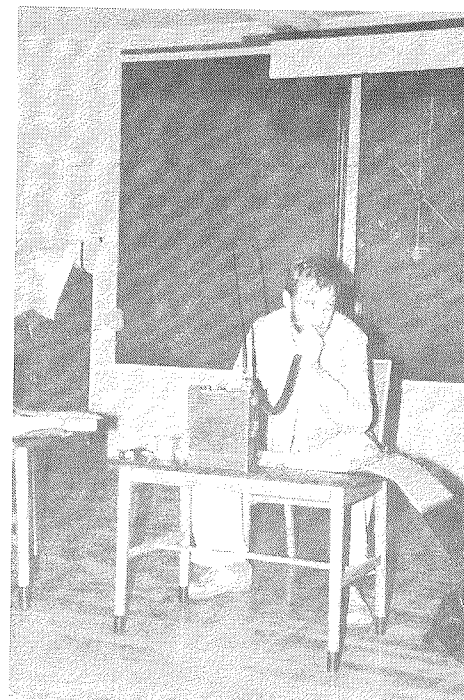
STANDARD-KLASSEN

	23-7		24-7		25-7		PLAC	
	P	PLAC	P	TOT	P	TOT		
BENT E THOMSEN	1000	1	253	1253	1	546	1799	1
MOGENS NIELSEN	762	2	34	796	2	0	796	2
PEDER KJÆR	534	3	40	574	3	88	662	3

\*

## Internationalt VHF-kursus.

Som nævnt i et tidligere nummer har Benny Svendsen atter haft et hold elever oppe til VHF-eksamen. Og atter kunne Benny vise et aldeles fornemt



resultat: Ud af 12 på holdet bestod de 11. Med et så fint resultat plejer man da vist at gi' en Gammel Dansk eller lignende.

Men hvad vigtigere er:

Benny pønser nu på at oprette et hold til det internationale VHF-bevis. Så har man lyst og mulighed for at komme til dette kursus, så er det nu, der skal reageres.

Under forudsætning af en tilstrækkelig tilslutning vil der blive oprettet et kursus for internationalt VHF-bevis. Maximum antal deltagere er 12. Starten vil foregå medio september.

Undervisningen foregår hver tirsdag om aftenen på Flyvestation Alborg med 3 timer hver gang.

Forudsætninger for deltagelse er: Besiddelse af dansk VHF-bevis samt et godt kendskab til engelsk.

Tilmelding kan ske til Benny Svendsen, tlf. 08 269104 eller

08 132300 lok. 375.

Sidste frist er 25/8 - 80.

Hvis holdet fuldtegnes, vil der blive lavet kursus til nationalt (dansk) VHF-bevis i januar.

Eventuelle ikke besatte pladser vil blive tilbudt Aviator.



**MODERNE MÅLETEKNIK  
FOR NØJAGTIG  
BRILLE-TILPASNING**

**Scheel Poulsen**

BRØDREGADE 20  
RANDERS - TLF. 42 17 49

tilsluttet OPTIKER RINGEN

# De graver



Udgravningsleder Mogens Hansen viser her det meget velbevarede lerkar fra den ene grav, som han i øvrigt står i. I baggrunden de tre langtidslidige piger, som også i år er med i gravarbejdet.

skulpturen, der går nogle hundrede år længere tilbage.

I de to grave har man i den ene fundet to pilspejle og en ravperle, der er med til at datere gravens alder og i den anden et ualmindelig velbevarede lille lerkar.

Der er også ved udgravningen fundet ret velbevarede spor af træ, som der jo er begrænset holdbarhed på. Der kan være tale om spor efter en kiste eventuelt også fra det sammenstyrkede tag, men i hvert fald er det givet, at der er tale om grave, hvor man har anvendt træ til gravkammeret og ikke sten, som

man kender en lang række eksempler på fra de samme perioder, og hvor eksperterne føler sig usikre over for, om disse grave måske har været brugt flere gange, fortæller udgravningsleder Mogens Hansen. Med trækamrene synes det klart, at "genbrug" ikke har kunnet finde sted.

I øvrigt er det tvivlsomt, hvor længe stedet, der er meget ufrugtbart, har været beboet. Den tids danskere dyrkede lidt agerbrug og havde kvæghold, men når man havde pint det mulige ud af jorden, slog man sig ned et nyt sted.

**AARS:** Sommerens udgravninger under Vesthimmerlands Museum sker i år på et areal ved Vesthimmerlands Flyveplads, hvor ialt tre høje undersøges. Man er foreløbig færdig med en og godt i gang med nummer to.

Egentlig var det en formodet oldtidshøj på selve den syd-nordgående landingsbane, der gav anledning til undersøgelsen, men det viste sig, at denne høj er helt ødelagt.

Til gengæld fandtes tre høje i nærheden at tage fat på, og det er man altså godt i gang med.

De to foreløbigt undersøgte gravsættelser hidrører fra den såkaldte dolketid og er formentlig fra omkring 1800 for Kristus eller med andre ord omkring 3800 år gamle. Begravelserne er foregået på den måde, at man uden om et gravkammer på ca. to gange tre meter har gravet en grøft, hvori er placeret nogle træstolper, hvorefter der sandsynligvis er lagt et tag over.

Man har faktisk kunnet bære den døde, antagelig lagt i en træboks, ind i graven, og derefter er tilsidst kastet en i omfang betydelig høj op over graven. Det kan altså fastslås, at der er gjort et betydeligt arbejde i forbindelse med begravelsen, og det formodes, at der må have været tale om mere fremstående personligheder i samfundet, der kunne få en sådan begravelse, men det ved man ikke så forfærdelig meget om. De to grave er i øvrigt interessante derved, at man faktisk kun kender yderligere to her i landet fra denne dolketid. Tilsvarende blev der fundet fire grave af samme type i den nordlige del af landet.

Fra: Ålborg Stiftstidende.

# For sidste gang: NYT BOMÆRKE

Ja, - på nuværende tidspunkt skulle det jo egentlig være afgjort, hvad vort ny bomærke skulle være. Ifølge sidste nummer af Svævenyt skulle afstemningen have fundet sted i forbindelse med afslutningen på den "store" sommerlejr, men som følge af et kommunikationsbrist ét eller andet sted opstod der tvivl om, hvornår afstemningen faktisk skulle finde sted.

Det er derfor blevet besluttet, at afstemningen om klubmærket udsættes til næste større fest. Det vil sige høstfesten, der er planlagt til lørdag den 13. september. Og denne gang ligger datoen fgm fast!

Udskydelsen af afstemningen gør iøvrigt, at vi kan nå at få endnu et par forslag med, - alvorlig mente såvel som pjankede. Finn Jonassen har sendt os følgende 4 forslag: (Her gengivet i raster)

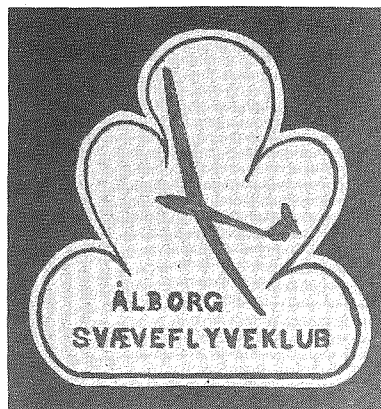
Baggrund blå.  
Sky hvid.  
Tekst mørkeblå.  
Fly rødt.



Tekst og skykontur lys blå.  
Baggrund hvid.  
Fly rødt.

Som forrige, - blot med teksten "Ålborg" lyseblå og "Svæveflyveklub" rød.

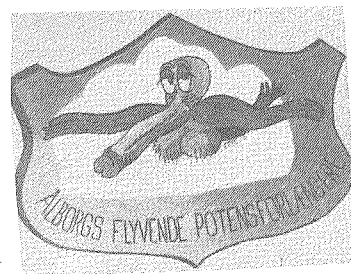




Baggrund sort.  
Sky hvid.  
Tekst mørk blå.  
Fly rødt.

Erik Frikkes forslag.

Om der er tale om ønsketænkning for hans eget vedkommende vides ikke, - men mon ikke det skyldes noget i hans barndom ?

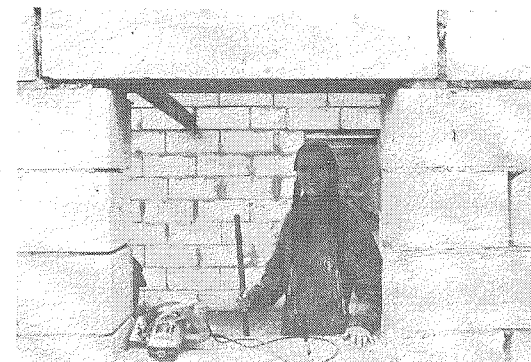


Iøvrigt bør det for en ordens skyld nævnes, at man jo også kan synes, at vort nuværende bomærke er godt nok. Med eller uden Starfighter. Den afstemningsmulighed vil der selvfølgelig også blive taget hensyn til.

DEADLINE for næste nummer: 26. august.

## VÆRKSTED

Vi har i denne sæson vist hinanden, at når det skal være, så kan vi godt få noget fra hånden! Efter 4 måneders byggetid er værkstedet under tag og en stor del af det udvendige arbejde afsluttet. Denne billedserie viser en del af, hvad der er sket i den sidste 1½ måneders tid.

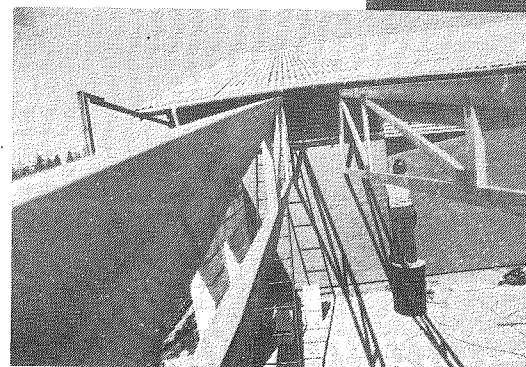
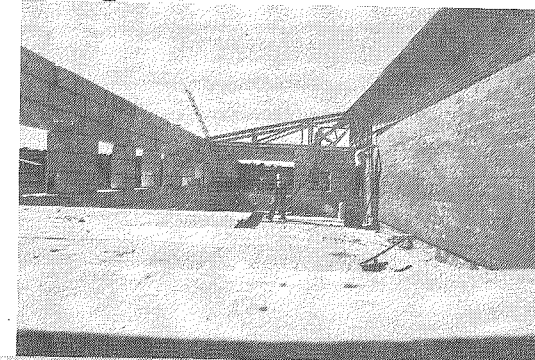


Medio juni: Støbe- og murerarbejdet afsluttet. Jerndragere til hejseværk på plads.



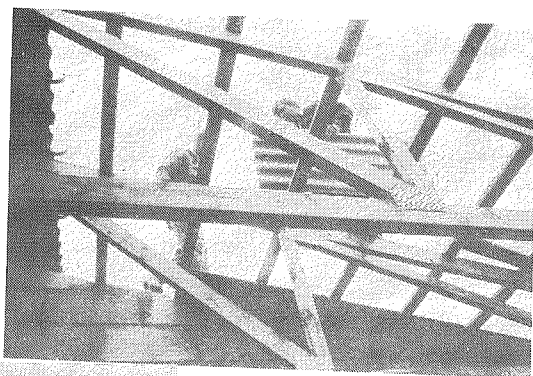
Slutningen af juni: Der hugges ud til fæste for spær.

Begyndelsen af juli:  
De første spær rejses.



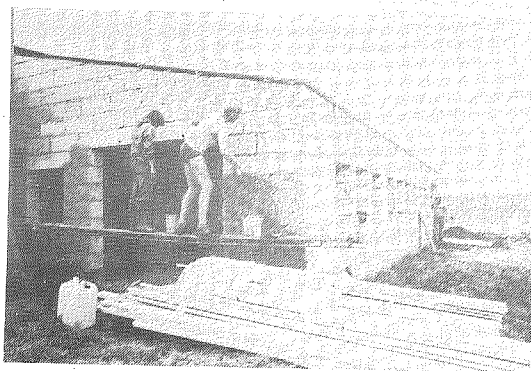
Bygge-boss Gert kontrollerer arbejdet. Begyndelsen af juli.

Medio juli: Alle spær rejst, klar til tagdækning.



Medio juli: Tagdækning begyndes.

Tagdækningen afsluttes samme dag. Flyvechefen gav øl.

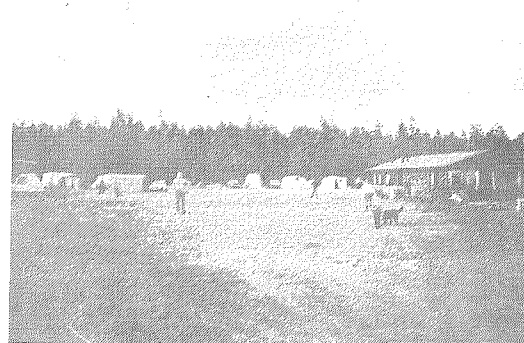


3/8: Udvendig fugning og vand-skuring næsten afsluttet. Forplade ved den ene port er støbt. Indendøre er der gjort klart til loftsbeklædning og de første elkabler er trukket. Oliefy, skorsten og rørarbejde forberedes.

## SOMMERLEJR 1980

"Hoved-sommerlejren" i juli 1980 vil sikkert (forhåbentligt) blive husket som een af de vådeste nogensinde. Bortset fra 2 halve flyvedage, blev det kun til lidt elevflyvning på k - 7. Og ofte var det lige før, der skulle monteres snorkel på 7'eren, så våd var banen. Nu har vi ganske vist og så lige i radioen hørt, at juli har givet mere end et helt års normalnedbør, så det var ikke så mærkeligt, at lejr-deltagerne følte det lidt vådt af og til.

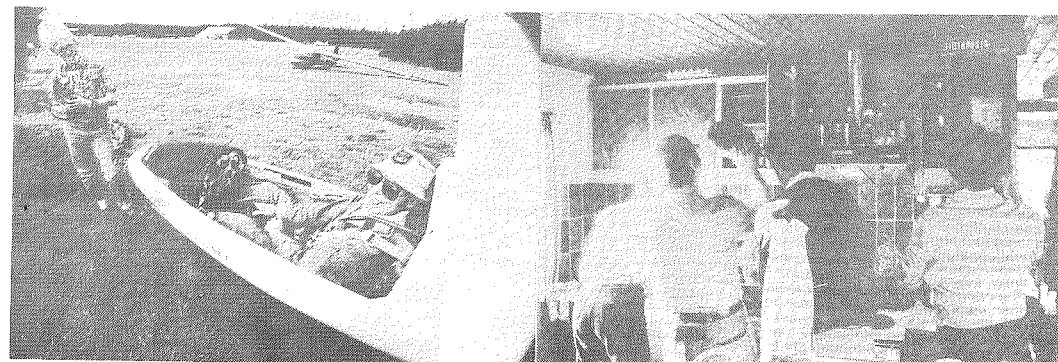
Blev det ikke til så megen flyvning, så blev forskellige indendørs aktivitetsmuligheder så meget mere udnyttet. Og de få aftener, hvor regnen ikke silede ned, blev der gået til sagerne udendørs med frisbee, badminton-fodbold m.m.



En lille del af den store teltlejr.

Lykken er at dele sin aftenmad med to vovser!

Til aftenmaden sørgede forskellige kokke-konstellationer hver dag for ny kulinariske oplevelser, og det var vist den almindelige opfattelse, at man da i det mindste spiste godt.



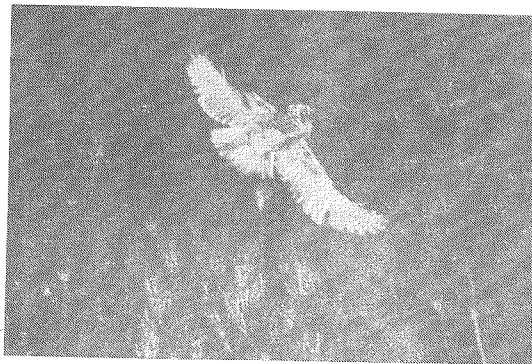
Bøggild fra Frederikshavn klar til fotografering

Han kan altså godt, Irene!

I den sidste uge af sommerlejren fik vi besøg fra Frerikshavn og Tødsø. Frederikshavnerne havde så tit hørt om vore gode vejrforhold i forhold til deres egne, at de besluttede sig til at tage ned og prøve termikken over Himmerland. Det fik de så som omtalt lejlighed til to eftermiddage, - det var alt. Men på den ene lykkedes det dog Bøggild (som bare hedder Bøggild) at lande på Borup. Han havde derefter et pokkers mas med at komme derfra igen, men det lykkedes dog til sidst. Poul Degn og Knud Thomsen fløj i mellemtiden nogle timer på Sie 3 hjemme ved vor plads.

Fra Svævefly kom Peder med Club-Libellen, men desværre for ham var der knap nok opholdsvejr, de dage han var på EK-VH.

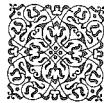
Udover regnen havde enkelte et problem med at få deres nattesøvn. (Nej, - vi tænker ikke her på de til tider ud over al anstændighed larmende unge kortspillere!) Det syldtes, at en uglefamilie har slået sig ned i de høje graner bag klubhuset. Hver aften ved 22-tiden startede de med deres høje og kraftige uhulde og fortsatte til den årle morgen.



Det er her lykkedes Jens at "fange" een af de vingede støjforurenerere.

På et tidspunkt havde Havsager og Bjarne alvorlige planer om at forsøge at holde ugleerne vågne hele dagen, så de kunne blive så trætte, at de ikke orkede deres natflyvning.

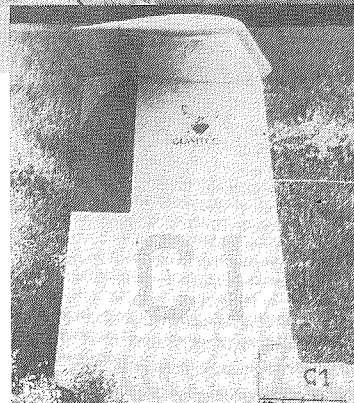
Flyvemæssigt var der ikke meget at råbe hurra for i den "store" sommerlejr. Det sørgede regnen for. Men indendøre var der som sædvanlig god mad og hygge. Forhåbentlig får deltagerne i den sidste lejruge, der forløber netop nu masser af begge dele.



Knud Thomsen og Frederikshavns SIE 3.



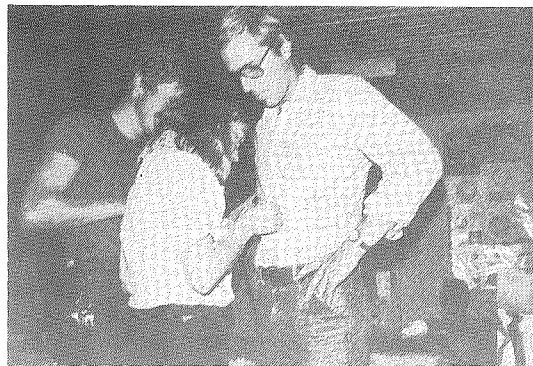
Peder og Tødsøs Club-Libelle.



Poul Degn,



Bøggild og Frederikshavns Astir.



Flyvechefens mundering inspiceres med kyndig hånd.

Sommerens store dille: Popcorn.



Den store magiker Børge demonstrerer sit tændstiknummer for en skeptisk tilskuer.



S L U T !

## Besøg i Gladbeck

I sidste nummer af Svævenyt ville vi have bragt et billede af vore besøgende fra Tyskland. Desværre nåede billedet ikke med til trykningen. Men her er det. Ved vingetippen piloten Werner, i døren Gerd og ved forkanten Uli og Jürgen. Redaktøren har siden været på besøg i Gladbeck, og med hjem

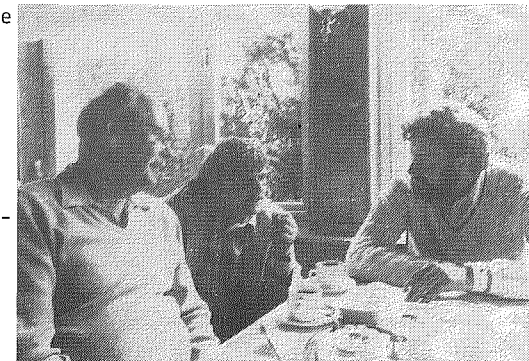


var endnu engang de bedste hilsener og en tak for fem dejlige dage på EK-VH.

I Gladbeck, der ligger i den nordlige udkant af Ruhr-distriktet var der bl.a. lejlighed til at flyve en tur i klubbens slæbefly, en Morane, med Werner. Vi var under turen, der foregik i god sigtbarhed (det vil i

det område sige 8 - 10 km) henne og kigge ned i Europas højeste skorsten, der er 345 meter høj. Hele det lille fly kunne magerligt være forsvundet ned i huller i toppen!

Efter turen hilste vi på Siggis Gross, der eventuelt ville sælge klubben en 12-kanals Dittel radio billigt. Siggis ses til venstre på billedet.



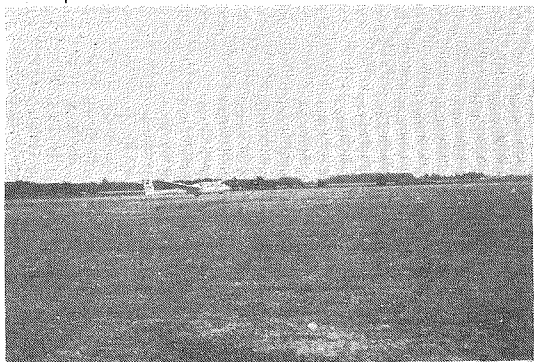
Under besøget på pladsen fik jeg også lejlighed til en ganske kort prøvetur i AS-K 21. Den tilhørte ikke Werners klub, men derimod den anden klub, der opererer fra samme flyveplads. I følge Werner er det en ganske velhavende klub, og noget må der være om snakken, for man har i klub-regi bl.a. en Motor-Falke, to ASW 19,

to ASW 20, en Astir CS, en Astir Jeans, en K 6 E, to AS-K 21 og naturligvis et moderne slæbefly!

Mit indtryk af AS-K 21'eren kunne på den 5 minutters spilstart naturligvis ikke blive særligt indgående, men allerede når man ser flyet på tæt hold har man en fornemmelse velgennemførelse. Det tog kun ganske kort tid at finde sig tilrette i cockpittet, hvor man i hvert fald i forsædet sidder udmærket, og efter en kort briefing gik starten.

Som vi lærte det i Brilon bruger man ikke i Tyskland at vinke med rorene for hurtigere eller langsommere. Men ved 70 km/t i spilstarten prøvede jeg alligevel forsøgsvis at baske lidt med sideroret i håb om lidt mere fart. Det havde ingen virkning, og jeg lettede lidt på pinden i stedet for. Øjeblikkelig trak instruktøren den atter helt tilbage, og dér blev den under resten af optrækket. Og rent flyvemæssigt var det tilsyneladende også ligeså godt. Måske steg vi lidt mindre, men flyet følte hele tiden helt stabilt og upåvirket.

Vel sluppet af snoren fik jeg besked på at trække pinden langsomt helt tilbage og derefter lave en fuldkurve. Og med ca. 65 km/t fløj vi så uden problemer en fuldkreds med ca. 20 graders krængning. Vel var flyet ved denne fart noget slattent at føle på, men der var øjensynlig ingen tendens til stall eller begyndende spind.



Landingen foregik med 80-85 km/t og var helt problemløs. Iøvrigt bemærkede jeg ved starten, at flyet ikke bankede halen i jorden, da der kom træk på wiren. Det kunne man måske ellers vente, idet flyet med piloter i jo tipper frem på næsehjul og hovedhjul.

Det eneste negative, jeg på den korte tur bemærkede, var en, synes jeg, for ringe siderorsvirkning. Men om det reelt er tilfældet kan slet ikke afgøres efter et så kort indtryk af flyet.

FV.

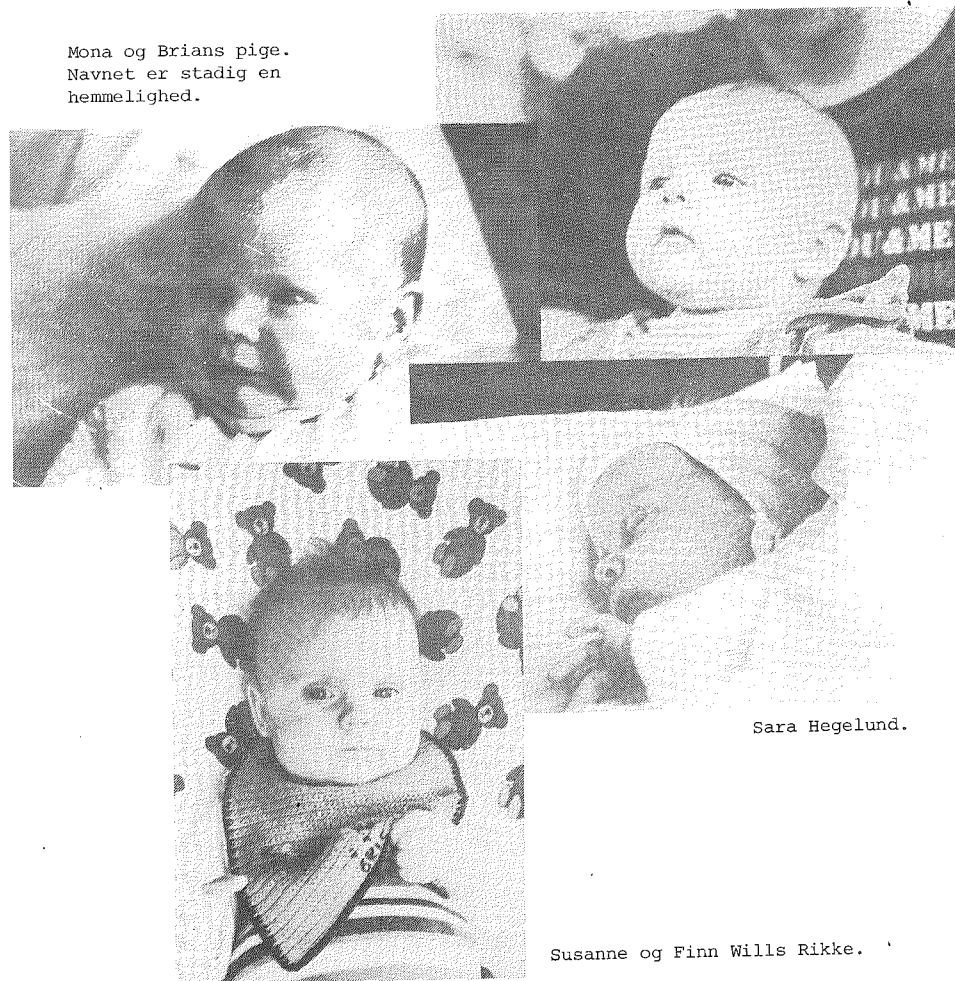


## Smånyt.

Ja, denne gang kan vi med fuld ret sige, at vi har SMA-nyt. For vi er jo nogen, der gør noget ved sagen! Og sagen er, at flere med-lemmer ofte har brokket sig over, at vi har for få piger i klubben. Fire familier har i dette forår fået familieførelse, og for at hjælpe på sagen, sørgede de alle for, at det blev piger.

Vi bringer det dejlige firkløver herunder.

Kassøsens og redaktørens Tine.

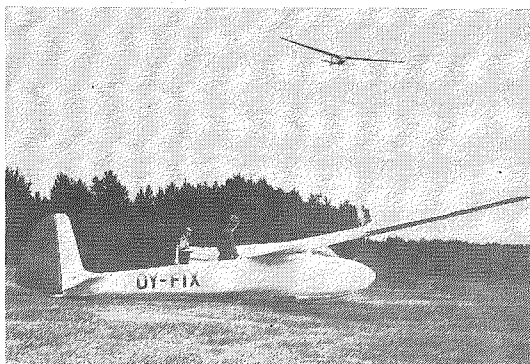


Mona og Brians pige.  
Navnet er stadig en  
hemmelighed.

Sara Hegelund.

Susanne og Finn Wills Rikke.

\*\*\*\*\*



OY-FIX er atter flyvende. Efter et års pause har dette gamle, hæderkronede fly atter fået luft under vingerne. Det var på denne type, Sejstrup i sin tid lavede lavede den berømmelige tur

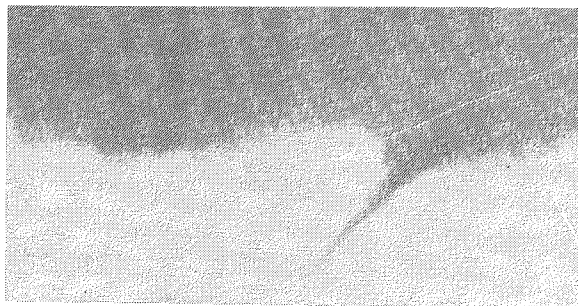
til Sandhammeren i Sverige. Typen var ved sin fremkomst nærmest foran for sin tid, - og væsentlige dele i konstruktionen lå til grund for de første K 6-studier. Iøvrigt siger navnet Olympia noget, - netop nu. For tyskerne, der i tyverne og trediverne så absolut var de førende indenfor svæveflyvning, arbejde ihærdigt på at få gjort svæveflyvning til en olympisk disciplin. Med direkte henblik herpå blev Olympia'en udviklet.

Det lykkedes ikke at gøre svæveflyvning til en olympisk sportsgren. Om vi skal sige "desværre" eller ej afhænger af den enkeltes indstilling. Men i 1936 i Berlin som nu i Moskva er det klart, at vi ville blive gjort til en politisk og propagandamæssig faktor. Og det vil de fleste vist helst være fri for.

\*

Som om regnen ikke var tilstrækkeligt, havde vi i sommerlejren til overflod også besøg af en sådan kraftkarl.

Flere modige med - lemmer luftede tanken om at undersøge stiget i en skypumpe, - men det blev dog ved snakken.



Vi håber i næste nummer at kunne fortælle lidt mere om, hvordan skypumper egentlig opstår. Der er bestilt litteratur om emnet. For det må dog siges, at det er vigtigt, at ingen undervurderer de små danske skypumper. For selvom de slet ikke kan måle sig med de amerikanske tornadoer, så kan de dog meget let knuse et svæ-

\*

vefly til pindebrænde i luften såvel som på jorden.

At der iøvrigt ikke skal så meget til, hørte vi, da torden-uvejr i week-enden 2-3/8 på Fyn lagde et svævefly om på ryggen med kvæstelser til følge for piloten. Og dette skete endda under bugsering til hangar.

\*



Vi hører, at Termikkelsen den 23. august skal giftes med sin Lajla. Vi skynder os på forhånd at ønske tillykke. Mon de snart bliver i stand til at levere stof til "Smånyt" ?

\*

Tlf. 62 11 22

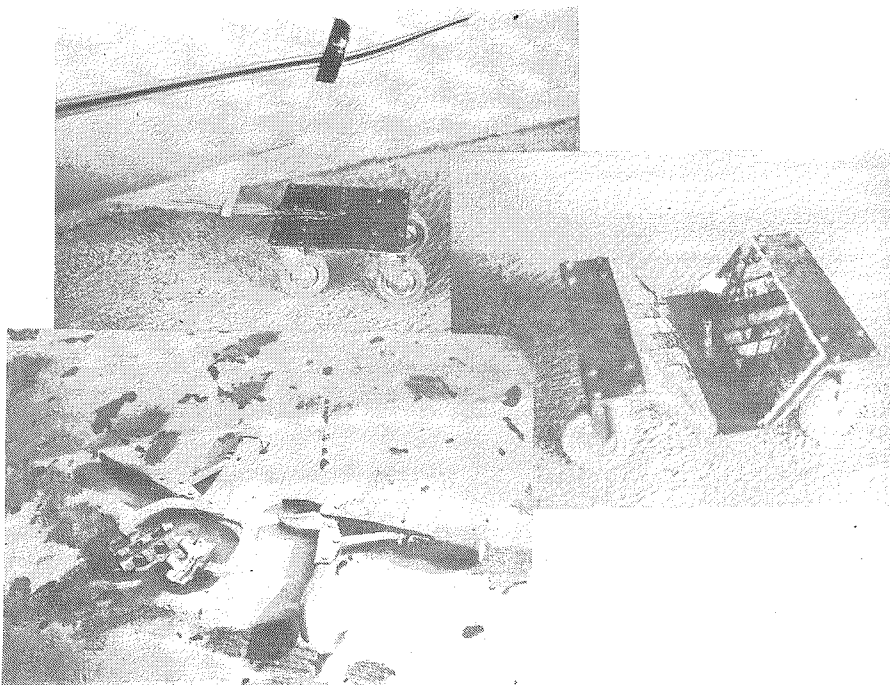
.....

**Himmerlands største center for**

**BYGNINGSARTIKLER**

**Chr. Hjortkjær & Co. a/s**  
HJORTKJÆRSVEJ 2 . 9600 AARS . TLF. 62 11 22

Mer smånyt.



Christian Kjeldsen, alias Kaner, har konstrueret et par små snedige ting til klubben og sig selv. De tre billeder viser hhv. et par haleslæber-hunde til PIK 16 og K 6 samt det specielt udviklede værktøj til perfektioneringen af wire-splejsninger. Et godt initiativ!

\*

Poul Richard har til værkstedet skaffet os en billig, men brugbar olie-fyrskedel med brænder og to radiatorer. For kun 400 kroner skulle vi være sikret et rimeligt arbejdsklima i den kommende vintersæson.

\*

Vi har et par gange i sommerens forløb haft besøg af Frank, der nu er begyndt at flyve forsvarrets små piskeris. Desværre er den dag nok ikke så fjern, hvor man bliver stoppet af politiet for at have kørt for stærkt, mens Frank sidder og griner smørret oppe i sin 'kopter.

\*



## Særlige præstationer.

- 27/6: Poul Erik Thomsen "S".
- 11/7: Birgit og Børge passagertilladelse.
- 16/7: Gitte omskolet til SH-1.
- 19/7: Karsten Sjørslev omskolet til 2 G.
- 27/7: Hans M. Andersen solo.
- 1/8: Finn Jonassen 5-timer.

Tillykke. Tillykke.

\*

Harry har fået ny adresse:

Harry Jensen  
Fyrrebacken 69  
Øster Hornum  
9530 Støvring.

\*

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

**Matik INDUSTRI**

8280 TRIGE - AARHUS

DREJEARBEJDE  
REVOLVERDREJNING  
AUTOMATDREJNING  
MASSEPRODUKTION

Telf. 06 231150.

## KUN FOR SPØG....



Begejstring smitter, -  
og det samme gør mangel på den!

Hørt på Hornum Kro:

Der er solformørkelse i morgen,  
hr. flyvechef.

Nå, - men jeg vil nu hellere ha'  
en svinekotelet!



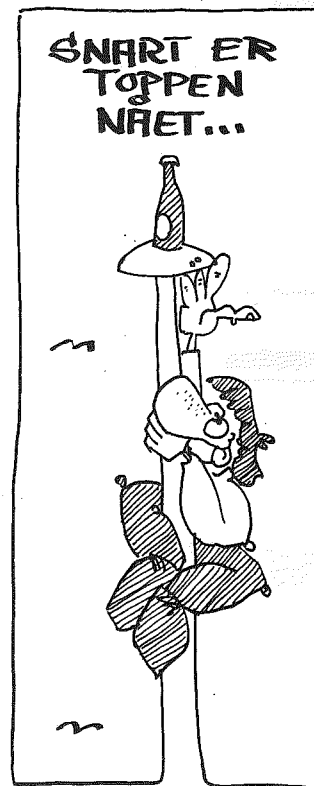
Har du set denne gulerod, Karsten?  
den er næsten helt firkantet.

Nå, - så er det vel en kvadrat-rod.



## svævenyt<sup>s</sup> venner

støt dem - de støtter os!



CERES  
ÅRS

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.

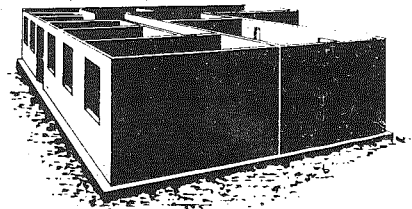
Jette og Poul Thomsen.  
Aars Hotel 08 621600

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

### 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.