

# SWÄVENYT



**Nr. 4**  
**April 1981**  
**20. årgang**



**FEST!**

ÅBØJT  
SKUM..

Lørdag den 18. april holdes den årlige indflyvningsfest på EK-VH. Alle friske piloter med kone/mand eller lignende bedes møde op.

Aftenens menu vil være kolddt ta' selv bord med lune retter. Pris 25 - 30 kroner. Øl, vand og sprut til sædvanlige priser.

AL TSA: Lørdag den 18. april kl. 19.30 i klubhuset.

TILMELDING: SENEST samme lørdag (d. 18.) kl. 10.00 til enten  
Henrik Kristensen, tlf. 08 293432 eller  
Fl. Vasegaard, tlf. 06 103336.



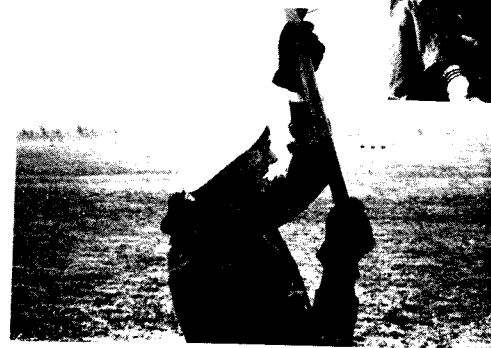
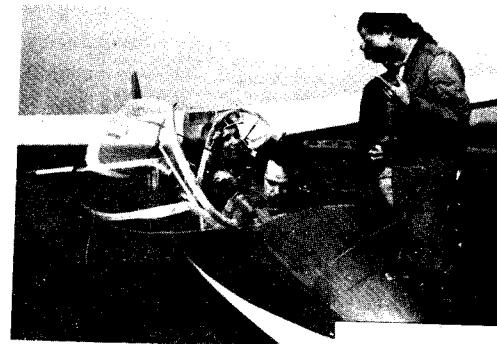
Forsidebilledet:

Med sådan en sæsonstart MÅ  
sæsonen 1981 da blive god ?

## Sæsonstart

Efter at nogle enkelte tyvstartede med 2 flyslæb i K-7 i week-enden d. 28.29/3, gik den egentlige sæsonstart en uge senere. Om lørdagen startede en flok ivrige piloter med flyslæb, mens der ventedes på, at de sidste småting blev ordnet på spillet. Spillet blev så rullet ud sidst på eftermiddagen og straks sat i arbejde.

Traditionen tro var der også i år termik, 1 - 2 meter til 2800 fod. Om søndagen blev vejret endnu bedre med 2 - 3 meter til godt 4000'. En lovente start på sæsonen.



Flyvesæsonen fik for vore naboer på Borup den værst tænkelige start. Som det fremgår af hosstående avisudklip, forulykkede piloten, Hardy Eivin Fransson, så alvorligt, at han døde kort efter indlæggelsen på Farsø Sygehus. Vore tanker går til hans efterladte familie og til hans klub, Aviator.

## Svæveflyver dræbt

På årets første flyvning ramte den 28-årige Hardy Eivin Fransson, Østerbro 80 i Aalborg i går en wire på Borup flyveplads sydvest for Nibe. Hans svævefly styrtede til jorden, og han blev dødeligt kvæstet.

Hardy Fransson svævede

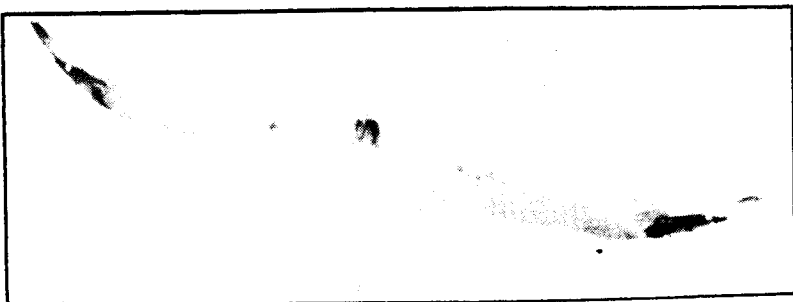
over pladsen, da endnu et svævefly skulle trækkes op med en stålwire, der trækkes af et spil på en traktor. Hans svæveplan ramte wiren og styrtede ned på heden, der omgiver Borup flyveplads.

Den 28-årige svæveflyver

var i live efter styrtet, men døde kort efter indlæggelsen på Farsø sygehus. En havarikommission skal undersøge enkelthederne ved ulykken. Hardy Fransson fløj et svæveplan, der kræver en vis rutine og erfaring.

tu-

I skrivende stund vides ikke nærmere, hvordan ulykken kunne ske, men i hvert fald må vi også i vor klub tage dette som en stærk påmindelse om, at vor sport altid kræver den yderste koncentration. Og det gælder både folk på jorden og i luften. Specielt må vi også på EK-VH tænke på, at vi med vores til tider stærke og blandede trafik har endnu mere at holde udkig efter. Udvisning af den yderste påpasselighed og ansvarlighed må altid være en selvfølge.



## Flyslæbbilletter

Som det måske er medlemmerne bekendt, har flyslæbbilletter-systemet ikke fungeret helt efter hensigten sidste år. Det har ikke altid været muligt at købe flyslæbbilletter hos den pilot, der fløj KZ-eren, og det har åbenbart været svært for de piloter, der ikke har fået købt flyslæbbilletter, at huske at sætte disse i dagkortet på et senere tidspunkt.

Der er derfor stadig nogle få, der har fløjet gratis flyslæb sidste år. Jeg synes ikke, jeg kan yde længere kredit, og jeg vedlægger derfor girokort til de formastelige - disse girokort bedes omgående afleveret til postkontoret sammen med betaling for flyslæbene. Får du et girokort, men mener, at du har betalt dit flyslæb, bedes du kontakte mig.

For at undgå lignende problemer i den kommende sæson, har bestyrelsen besluttet at indføre ET NYT SYSTEM til betaling af flyslæb.

I klubhuset bliver ophængt en 'postkasse'. Ved siden af denne ophænges en blok med flyslæbbilletter samt en masse små plastikposer med lynlås.

### Betaling for flyslæb

Antal slæb: \_\_\_\_\_

Dato: \_\_\_\_\_

Navn: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Når du har haft et flyslæb (eller flere), udfylder du en billet, kommer denne samt betalingen i plastikposen og putter hele molevit-ten i 'postkassen'. Postkassen tømmes dagligt, og med mellemrum kontrollerer jeg, at alle de flyslæb, der er noteret i dagkortene, er blevet betalt. Skulle jeg falde over flyslæb, der ikke er betalt, bliver disse opkrævet via kontingentet, men slæbet stiger så til kr. 50,00. Så med mindre du har for mange penge, rådes du til at betale med det samme.

Til slut vil jeg minde om de nye priser for flyslæb - se på vedlagte liste over kontingenter og gebyrer.

Og til allersidst - har du flyslæbbilletter tilbage fra sidste år, kan disse anvendes til betaling i år. I så fald skal du bare lægge flyslæbbilletten i plastikposen sammen med den nye billet, i stedet for penge.

Gitte

## Fra kassereren.

venter de færreste vel at få, men der er stadig, som det vel snart må være gået op for de fleste, nogle medlemmer, der mener, at de kan flyve 'på afbetaling'.

Hvis du nu tænker 'det kan jeg vist godt springe over, det er nok det sædvanlige sludder om at betale o.s.v.', så læs alligevel, for vi har i bestyrelsen besluttet at lave lidt skrapere gebyrregler for kontingentrestancer, og den ene procent i rente, der blev indført sidste år, bliver i denne måned opkrævet for sidste gang.

Bemærk derfor venligst:

- alle, hvis saldo i kontingentregnskabet ikke er 0, får i denne måned, sammen med Svævenyt, et girokort, hvoraf saldoen fremgår.
- Er der kun anført et beløb allernederst på girokortet, er der ikke tilskrevet renter.
- Er der tilskrevet renter, er der på girokortet en opstilling over gammel saldo, renter og ny saldo.
- Til orientering er kun rentebeløb over kr. 5,00 opkrævet.
- Såfremt du ifølge opgørelsen har et beløb til gode, der svarer til en måneds kontingent, skyldes det højst sandsynligt, at du har betalt næste måneds kontingent den 31. i måneden forud. Du skal altså ikke begynde at regulere dine indbetalinger.

Det nye system fungerer således:

Hver tredje måned gennemgår jeg kontingentregnskabet, og der pålægges et gebyr på kr. 10,00 pr. påbegyndt 100 kr. over kr. 200,00 i saldo. Det vil sige, at det begynder at koste penge, når saldoen når op over kr. 200. Altså en saldo på f.eks. 468 kr. giver et gebyr på 30 kr. Saldoen bliver gjort op pr. 31/3, 30/6, 30/9 og 31/12.

Til sidst vil jeg nævne, at jeg har bedt instruktørerne om at give de medlemmer flyveforbud, der har restancer omkring eller over 1.000 kr. Fremover vil jeg i højere grad benytte denne mulighed og håber, jeg nu kan slippe for at skrive flere indlæg i Svævenyt lige foreløbig.

Allerærbødigst  
Gitte

## GENERALFORSAMLING d. 14/3 1981

Den ordinære generalforsamling afholdtes i år som planlagt lørdag den 14. marts. Dagsorden var ifølge lovene.

1. Valg af dirigent. Flemming Vasegaard blev valgt.
2. Formandens beretning.

Den forløbne sæson var klubbens 18. - de sidste 10 har vi tilbragt på EK-VH. Udflytningen betød en kraftig udvikling for klubben, ikke mindst i for af en medlemsforskydning mod flere civile. Dette førte sidste år til en opdeling i en civil og en militær klub.

Den forløbne sæson mente formanden iøvrigt kunne betegnes som særdeles tilfredsstillende på de allerfleste områder.



Det ser nu ud til, at medlemstallet ligger nogenlunde fast omkring de 60. Vi er pt. 62 aktive mod 58 året før. Det ser ligeledes ud til, at det er nødvendigt med en årlig tilgang på omkring 10 - 15 nye for at holde dette tal. Sammenligner vi os med andre klubber, så har 13 flere og 16 færre medlemmer end os.

Af tabellen herunder ses medlemmernes flyvestatus. Der ses en langsom stigning i antallet af S'er, medens de øvrige grupper ligger meget stabilt. Det lader til, at vi må acceptere et temmelig stort gennemtræk i medlemsskaren - eller...? Det betyder så, at vi må fortsætte med at praktisere en temmelig intens skoling.

På den baggrund kan man så spørge, om det ikke er uacceptabelt med 12 medlemmer ikke solo ved sæsons slutningen? Set i forhold til antallet af 2-sædede starter forekommer et solo-antal på 5 i hvert fald lavt.

Status	80	79	78
Ikke solo	12	11	17
Solo, ej S	4	5	8
S	45	43	40
Sølv-C	25	26	25
Guld-C	1	1	1
FI	7	7	5
HI	6	4	6
Passive	20	20	

Trods det middelmådige vejr havde vi en fuldt tilfredsstillende sæson med det næsthøjeste antal starter og det højeste antal timer nogensinde. Stærkt medvirkende hertil har været de mange hverdagsflyvninger.

	80	79	78
Flyvedage	95	80	107
Starter/timer	3055/1113	2793/1008	3196/1082
Stræk/km	48/3799	31/1438	80/8354
Solo	5	5	7
S-certifikat	3	6	5
C-diplom		4	5
Sølv-C	3	1	1

Det ses, at stræk/km og sølv-C antal er steget pænt, mens der er nedgang i antallet af opnåede S.

Vi har ikke deltaget i Flyvevåbnets flyvedagskonkurrence, hvilket formentlig skyldes mangel på en mand med tilstrækkelig energi til at sørge for det store arbejde, papirkrigen er. Vi har derimod deltaget i NOM og DM, og her er det glædeligt at se, at især ungdommen har gjort sig godt bemærket. Resultaterne var:

NOM	Glasklassen	Nr. 1	Bent Erik Thomsen
	Klubklassen	Nr. 1	Bent B. Kirkegaard
		Nr. 2	Anders M. Andersen
		Nr. 5	Henrik Kristensen
DM	Standard	Nr.12	Niels Sejstrup

Klubbens pokaler blev uddelt på følgende måde:

Varighed	Bent Kirkegaard for 3 starter på ialt 13 timer 25.
Distance	Per H. Eriksen for hhv. 119 km ud/hjem og 2 104 km trekant.
Hastighed	Bent Erik Thomsen for 87 km/t og 67 km/t på 100 km trekant (på samme dag)
Santos Dumont	Bent Kirkegaard for hans energiske deltagelse i flyvningen (NOM, fået S, sølv-C, omskolet til Astir, LS-1 og PIK 20 samme år)
Peter Bo's mindepokal	Finn Jonassen for godt kammeratskab og stor arbejdsindsats.



Bette-Finn, der efterhånden slet ikke er Bette mere, modtager Peter Bo's mindepokal.

Vi var heldigvis også i denne sæson forskånet for store havarier, men vi præsterede som sædvanlig et par mindre uheld. K-7'eren havde en hård landing med to brækkede vingebagkanter til følge og PIK 20'en vred bagkroppen under en udelanding i korn i regnvejr. Ingen af de to uheld kostede særlig mange penge, men PIK 20'en var ude af drift i en hel måned. Desuden måtte Astir'ens finne have en mindre reparation.

Et oplagt mål for 1981 må være at stræbe efter at opnå en helt uheldsfri sæson. Et stort skridt på vejen herimod er at udvise en god portion omtanke og agtpågivenhed, samt hele tiden at være lidt forud for de aktuelle begivenheder i tankerne.

Af investeringer i det forløbne år skal nævnes en ny Buick-motor, et nyt el-vario samt ny kameraer - altså ikke de store sager. Vedligeholdelsen af fly går fint. Spillet har fået en større overhaling med en ny betjeningspult og måske senere også letvægts-tromler.



Et lille udpluk af de mange fremmødte.

Desværre må vi på driften af vores KZ - 7 konstatere et underskud på kr. 5000,-. Dette skyldes bl.a. et par uforudset store værkstedsregninger. Vi må derfor, udover nok at hæve gebyrerne, søge selv

at lave så mange af reparationerne som muligt.

Hvad angår klubhus, værksted og hangar må alle fortsat bidrage til at de fremtræder rent og ryddeligt. Desværre forlyder det, at klubhuset trænger til et nyt gulv, - forhåbentlig kan kantinens overskud til sin tid klare det.

Den store begivenhed på det bygningsmæssige område er imidlertid færdiggørelsen af vores værksted. Det er glædeligt at kunne konstatere, at klubben stadig kan magte store opgaver i fællesskab. Der er ingen tvivl om, at værkstedet vil bidrage kolossalt til en bedre vedligeholdelse af vort materiel. Samtidig får vi frigjort mere hangarplads.

Kursusvirksomhed i den gangne vinter har været følgende: 8 medlemmer har fået VHF-bevis og kursus til internationalt VHF-bevis er startet. S-teori-kursus holdes hos Aviator med 4 deltagere fra Ålborg Svæveflyveklub.

Hvad angår klubbens fremtid, mente formanden, at fremgangen vil fortsætte i et roligt tempo. Vore faciliteter skulle nu være tilstrækkelige langt ud i fremtiden, idet klubhuset med klubbens nuværende størrelse lige netop skulle kunne klare sin opgave.

Abenbart er det stadig nødvendigt at anvende megen energi på skoling for at holde medlemstallet oppe. Vi bør desuden sætte ind på at højne flyvesikkerheden såvel som sikkerheden på jorden, hvor materiellet får mange unødvendige knubs.

Vi vil fortsat deltage i både NOM og DM, samt søge at øge stræk-aktiviteten i klubben. Hvornår, vi kan anskaffe nyt materiel, afhænger af, hvor meget vi er villige til at betale i kontingent.

Formanden rettede til slut en særlig tak til klubblad-redaktionen for det store arbejde, den lægger i jobbet (Tak-tak, red.). Herudover rettedes også en tak til alle både inden- og udenfor klubben, som har medvirket til fremgang.

Formandens beretning blev af forsamlingen taget til efterretning uden særlige kommentarer.



Kassøsen aflagde et regnskab, der blev godkendt uden væsentlige spørgsmål.

### 3. Aflæggelse af regnskab

Her gennemgik kassereren i store træk regnskabet og konstaterede herunder, at det budget, der blev opstillet sidste år for 1980, på de fleste punkter var overholdt nogenlunde. Kun KZ-7'eren havde haft uventet stort underskud. Bestyrelsen mener imidlertid, at der vil blive rettet op på dette i den nye sæson.

Budgettet for 1981, der er baseret på de nye kontingenter, som general-forsamlingen senere skal tage stilling til, viser, at vi næste år skulle være i besiddelse af en kontantbeholdning på ca. kr. 55.000.

Regnskabet blev herefter godkendt af forsamlingen.

Henrik gennemgik regnskabet for tutten og måtte konstatere, at overskuddets størrelse, dels set i forhold til omsætningen, dels i forhold til sidste års overskud, var absolut uacceptabelt. Han håber imidlertid at få mere styr på indbetalingerne i tutten ved indførelse af et nyt tuttesystem - se nærmere herom andetsteds i bladet.

### 4. Fastsættelse af kontingenter og gebyrer

Bestyrelsens forslag til nye kontingenter og gebyrer koncentrerede sig om forhøjelser på 3 punkter: Kontingenter for aktive, indmeldelsesgebyret og flyveafgifter for de halvaktive.

Bestyrelsen foreslog, at kontingenterne for de aktive blev hævet med en procentsats, der nogenlunde svarede til inflationen i de to år, vi har kørt med uændret kontingent. Bestyrelsen foreslog derfor kr. 170/md. for aktive, og kr. 100/md. for aktive juniorer.

For at undgå for stort gennetræk af medlemmer i klubben, foreslog bestyrelsen, at indmeldelsesgebyret blev hævet til kr. 500.

Endelig ønskede bestyrelsen ved en stigning i flyveafgifterne for de halvaktive at sikre, at kun de medlemmer, der af en eller anden grund kun kan flyve ganske få starter/timer pr. år, melder sig halvaktive, idet vor økonomi er baseret på, at størsteparten af medlemmerne er aktive. Bestyrelsen foreslog derfor, at flyveafgifterne steg til kr. 20,- pr. start inkl. 10 min. og derefter kr. 2,00 pr. minut.

Endelig blev det foreslået at hæve kontingentet for passive til kr. 180,- pr. år.

Der blev fremsat mange synspunkter både for og imod bestyrelsens forslag, men en afstemning gav flertal til de kontingenter og gebyrer, bestyrelsen havde foreslået.

De nye kontingenter og gebyrer fremgår af vedlagte liste.

#### 5. Indkomne forslag

Der var kun indkommet et forslag, som blev bragt i sidste nummer af Svævenyt. Forslaget gik som bekendt ud på oprettelsen af en betalingsordning for kørt kilometer til vinterarbejdet.

Karsten lagde for med at fremlægge bestyrelsens indstilling til forslaget. Bestyrelsen var af flere grunde imod forslaget, primært da forslaget indebar en betaling til medlemmerne for udført arbejde. Så længe vi kører klubben ved hjælp af frivillig arbejdskraft, skal enkelte ydelser ikke betales fremfor andre. Endvidere ville ordningen være umulig at administrere på rimelig måde.

Forslaget blev diskuteret, og herunder diskuteredes også problemet med at få medlemmerne til at møde op til vinterarbejdet. Der var generel enighed om, at forslaget ikke duede i praksis, og at problemet med manglende fremmøde måtte løses ad anden vej. Derefter trak Henrik og Anders forslaget tilbage.

#### 6. Valg til bestyrelsen

Da 2 bestyrelsesmedlemmer, Per Madsen og Bjarne Jakobsen, er udtrådt af bestyrelsen p.g.a. flytning, var næsten alle bestyrelsesmedlemmer på valg.

Med undtagelse af, at Bent Erik Thomsen afløste Tage Havsager i bestyrelsen, kom bestyrelsen til at ligne den, der har fungeret indtil generalforsamlingen.

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

Bestyrelsen ser herefter således ud:

Formand	Niels Sejstrup	Kasserer	Gitte Vasegaard
1. bestyrelsesmedlem	Poul R. Kristensen	2. bestyr.medlem	Gert Frikke
3. bestyrelsesmedlem	Karsten Sjørsløv	4. bestyr.medlem	Børge Nielsen
5. bestyrelsesmedlem	Bent Erik Thomsen	1. suppleant	Tage Havsager
2. suppleant	Birgit A. Eriksen	1. revisor	Finn W. Thomsen
2. revisor	Mie Frikke		

Bestyrelsen vil på et bestyrelsesmøde snarest efter generalforsamlingen nedsætte de sædvanlige udvalg.

#### 7. Eventuelt

Som sædvanligt under eventuelt blev vores officielle sommerlejrperiode fastlagt. Da NOM i år finder sted fra 13. til 19. juli, blev det besluttet at afholde sommerlejren på begge sider af NOM: Fra 6. til 12. juli og fra 20. juli til 2. august.

Herefter var der lidt spredte diskussioner, hvorefter formanden erklærede generalforsamlingen for afsluttet.

Der blev sluttet af med et par (for nogles vedkommende 14-16) håndmadder.



## Bestyrelsesmøde 4/4-81

### 1. Status over medlemmer.

Vi har nu fået 9 nye elever og regner med at kunne tage endnu 2-3 på elevholdet.

### 2. Status over økonomi

Vi har fået meddelelse fra Alborg Kommune om, at vi atter i år får et tilskud i form af betaling af de med driften af klubhuset forbundne udgifter.

Vi skylder ca. 15.000 i Privatbanken, men har ca. 10.000 på girokontoen og er således snart gældfrie.

### 3. Nedsættelse af udvalg

Følgende blev valgt som ledere af de forskellige udvalg:

Klubhus/tut:	Henrik Kristensen og Anders M. Andersen
Flyvechef:	Karsten Sjørsløv
Hangar/værksted:	Børge Nielsen og Gert Frikke
Daglig oprydning her:	Bent Erik Thomsen
Fly:	Niels Sejstrup
Jordudstyr:	Linneman Kristensen og Poul R. Kristensen
KZ-7:	Børge Nielsen og G. Ø. Johansen
El-udstyr:	Gert Frikke og Karsten Sjørsløv
Faldskærme:	Bent Erik Thomsen
Flyveplads:	Bent Erik Thomsen
Klubblad:	Flemming Vasegaard

Udover disse udvalg vil der blive nedsat arbejdsgrupper til eventuelle småopgaver.

Er der nogen af de øvrige medlemmer, der har speciel interesse for at arbejde med nogle af de opgaver, der hører under ovennævnte udvalg, bedes de kontakte lederen for udvalget.

Herefter en kort gennemgang af, hvad der endnu mangler på flyvedligeholdelse og værksted, herunder bl.a. indlæggelse af vand til værkstedet.

Ligeledes konstateredes det, at transportvognene trænger til en kærlig hånd, og der skal ses på dem i løbet af sommeren.


Med hensyn til årets flyvning var der enighed om, at medlemmerne skulle ansføres til mere udvidet flyvning. Klubben vil atter i år gå stærkt ind for NOM. Endelig blev fristen for ansøgning om fly til DM sat til den 1. maj.

Til sidst blev det besluttet, at klubben ved medlemmers 'tvungne' transport af fly vil afregne til kr. 1,00 pr. kilometer, og denne takst anbefales samtidig medlemmerne indbyrdes.

Ligeledes anbefaler klubben en takst på kr. 20,- tur/retur for samkørsel til/fra Alborg.

Til slut blev de nye gebyrer ved kontingentrestancer, omtalt andetsteds i bladet, vedtaget af bestyrelsen.

Ref. Gitte



Tlf. 62 11 22

.....

**Himmerlands største center for**



**BYGNINGSARTIKLER**

**Chr. Hjortkjær & Co. a/s**  
HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9000 AARS · TLF. 62 11 22




# NY TUTTEORDNING

Fra tuttechefen har vi nu modtaget, hvad der skulle være de endelige retningslinier for den fremtidige tuttedrift. Den ny ordning skulle, - hvis den bliver overholdt af alle -, kunne sikre, at det uacceptabelt store svind reduceres væsentligt. Desuden er tutten blevet momsregistreret, og dette kræver rent regnskabsmæssigt, at der overfor toldvæsnet kan redegøres for selv det mindste køb/salg.

Henrik skriver:

"Efter at vi nu er blevet momsregistrerede, er vi nødt til at lave endnu et nyt tuttesystem. Her følger en vejledning og forklaring om dette ny system. Kort fortalt er det bygget op af det bedste fra de foregående. Den største forandring er, at der nu skal udfyldes en liste (med navn og dato) med ALT, hvad der købes i tutten. Sæt et kryds på listen, hver gang du tager noget. Hvis den pågældende ting ikke står på listen, skriver du den selv på med den aktuelle pris.

Om aftenen, inden du tager hjem, tælles listen sammen, og der betales i tuttekassen. Listen sættes derefter ind forrest i den ny mappe, der nu ligger i tutten. Og husk: 1 liste pr. dag pr. person!



En anden nyhed er, at tutten ikke længere vil acceptere gamle regninger. Er din gæld til tutten mere end 7 dage gammel, er det ensbetydende med et absolut handleforbud i tutten. Først når gælden er betalt, kan der handles igen. Folk med handleforbud vil få deres navne offentliggjort på en liste i køkkenet.

Har du på nuværende tidspunkt gæld, der er ældre end 22/3-81, er der en ekstraordinær frist til den 11. april - 81. Derefter falder hammeren!

Som en sidste nyhed må nævnes, at lageret fremover vil være aflåset, og kun følgende personer vil have en nøgle: Bent B. Kirkegaard, Anders M. Andersen, Henrik Kristensen og G + F Vasegaard.


Til slut vil jeg ønske jer alle en god flyvesæson, og jeg håber, det ny papirnusseri ikke vil afskrække jer fra at handle i tutten!"

Henrik.

## STRÆKKILOMETRE - hvad er det ?

Der har tidligere her i bladet været efterlyst en mere nøjagtig opgørelse over de strækkilometre, der bliver fløjet i klubbens fly. Mange har sikkert været i tvivl om, hvilke "stræk", man skal regne med, så derfor har vor forhenværende konkurrencechef, Frank B. Nielsen, sendt os følgende:

"Efter at have set i tidligere numre af Svævenyt, at der hersker tvivl om, hvordan man opgør antal fløjne strækkilometre i egen flyvebog og i flyets journal, skal jeg hermed i min egenskab af forhenværende konkurrencechef forsøge at fremkomme med en rettesnor. Efter at have studeret indtil flere sæt konkurrenceregler, diplombetingelser m.v. har jeg opstillet følgende definition på strækkilometer: "Det er den distance, der er fløjet på en forud angivet opgave og for hvilken behørig dokumentation kan forelægges."



Kort og godt. Men for ikke at overlade noget til tvivl eller misforståelser, vil jeg i det følgende prøve at fastslå, hvad dette betyder for den enkelte. Lad os begynde med at nævne, hvad "Behørig dokumentation" er, - selvom det burde være kendt af alle S-piloter. Interesserede kan eventuelt lave en huskeseddel til at klæbe ind i flyvebogen:

- a.: Startattest, der udfyldes og underskrives før start. Skal forblive på startstedet og kan evt. opbevares af din kontrollant. Kontrollanten skriver udtærsklingstidspunkt på.
- b.: Barogram på flyveturen. Forsynet med dato, navn på pilot(er), flytype, indregistreringsbogstaver, opgave, barograftype + -nr, egen underskrift samt kontrollantens underskrift.
- c.: Vendepunktsfilm med billede af starttavle og billeder af eventuelle vendepunkter taget indenfor de rigtige vinkler. Efter landing tager man et billede af flyet til dokumentation af, at flyet stadig er helt.
- d.: Fotokontrolattest til dokumentation for, at der ikke er blevet snydt med fremkaldelsen og for, at det er den rigtige film. Det er kontrollantens opgave at sørge for, at der ikke snydes.
- e.: Landingsattest hvorpå hjemtærsklingstiden påføres af kontrollanten, der tillige underskriver attesten. Ved udlandning udfyldes attesten af piloten og underskrives af to uafhængige vidner.
- f.: Herefter udfyldes ansøgning om godkendelse af diplombetingelse, hvis sådan ønskes.

Nævnte punkter er således den for flyvningen behørig dokumentation. I interne konkurrencer og andre konkurrencer kan der imidlertid være andre krav om dokumentation, men dette vil i så fald være bekendtgjort i konkurrencereglerne. Ønsker man en diplombetingelse godkendt, er det altså nødvendigt med den nævnte dokumentation, - ellers godkendes betingelsen ikke!

Når dokumentationen således er i orden, kan vi beregne den fløjne distance. Det første, der gør sig gældende, før man kan skrive sine stræk-kilometer, er følgende: Man skal enten have taget et billede af sin start-tavle eller på sin startattest have skrevet enten 50 km stræk til sølv-distance, fri distance eller et antal km for målflyvning i lige linie. Dette er de tre eneste former for strækflyvning, hvor der ikke kræves fotodokumentation.

Du bør bemærke dig følgende: Lander du ude uden at kunne dokumentere, at du i forvejen havde udskrevet en opgave, tæller det ingen kilometre, men kun en udelanding. Er man flyvende i det øjeblik, man finder ud af, at vejret er til strækflyvning, tæller det ingen steder, at man måske flyver en 300 km ud-hjem. Man skal ned og udskrive opgaven, før man suser af sted.

Lad os så vende tilbage til det sidste problem: Hvordan finder jeg ud af, hvormange stræk-kilometre, jeg har fløjet, hvis jeg ikke når rundt på hele opgaven? Her gælder den regel, at man får kilometrene til sidst korrekte vendte vendepunkt + evt. nogle ekstra, som beregnes på følgende måde: Du plofter dit landingspunkt ind på kortet med din opgave. Dette punkt projiceres ned på (nedfældes vinkelret) benet efter sidst vendte vendepunkt, hvorpå distancen fra vendepunktet til det nedfældede punkt lægges til distancen før vendepunktet. Denne reducerede distance kan dog ikke overskride distancen frem til næste, ikke nåede vendepunkt. Men det er altså disse kilometre, du kan skrive i din flyvebog og i flyets journal.

Hermed mener jeg at have udbredt mig så meget om emnet, at der ikke skulle kunne være megen tvivl om, hvorledes man beregner sine stræk-kilometre i den kommende sæson. Er der tvivl om, hvordan du udfylder papirerne eller andet, så spørg een af de gamle, erfarne piloter. De har ikke noget imod at hjælpe andre på vej."

Frank.

	<b>MODERNE MÅLETEKNIK FOR NØJAGTIG BRILLE-TILPASNING</b>	<b>Scheel Poulsen</b>
	tilsluttet OPTIKER RINGEN BRØDREGADE 20 RANDERS - TLF. 42 17 49	

## Kom til Australien...

Et interview med Hans Werner Grosse.

Gennem de sidste 20 år har Hans Werner Grosse hævet rekord-jagten til en forfinet sport. Hans egne rekorder er så talrige, at man næppe kan nævne dem alle. Han har fløjet flere +1000-kilometer flyvninger end alle andre piloter tilsammen. Han var den første, der i Tyskland fløj over 500, 600 og 700 km. I 1970 fløj han som den første i verden en målflyvning på mere end 1000 km. I 1972 satte han en fri distancerekord på 1460, som stadig holder.

Hans Werner fløj på det tyske hold i Australien, Waikerie i 1974 og siden da har han besøgt Australien hvert år og fløjet i flere stater. Han satte her en række rekorder og blev mere og mere begejstret for forholdene

Australien. I december 1979 kom han igen sammen med en gruppe på 8 piloter fra Akaflieg Braunschweig og deres to-sædede SB 10. De tog det slanke 26 meters fly med til Alice Springs, hvor de i januar 1980 satte en hel række rekorder.

Denne artikel er en oversættelse og sammen-drag af et interview med Hans Werner Grosse, som udgiveren af Aerokurier, Rolf Dorpinghaus, havde i sit aprilnummer 1980.



RD: Hvorfor fortsætter en mand som du, der har flere rekorder end nogen anden, med at jage nye?

HWG: Fordi jeg kan lide at finde ud af, hvad der er muligt i et svævefly, og fordi jeg ønsker at vide, hvad jeg personligt kan opnå. Jeg kæmper mod mig selv, og det bliver sværere, efterhånden som jeg bliver ældre. Men det drejer sig også om et ønske om at gøre, hvad ingen andre har gjort før.

RD: Har du nu nået grænserne for det mulige i Australien med Nimbus 2, AS-W 17 og SB 10?

HWG: Bestemt ikke! Når man tænker på, at jeg i januar -79 fuldførte en 1160 kilometer trekant allerede kl. 17.15, er det åbenlyst, at trekanter på 1300 kilometer eller mere vil være mulige på en god dag, - specielt i SB 10. Og med kraftig rygvind vil det være muligt at lave endda endnu længere flyvninger som fri distance ned i Syd-australien.

Hvis det drejede sig om blot at flyve mindre trekanter med større fart, er der allerede i Australien fly, der kunne klare det. Men, - man må ikke

tro, at flyvning i Australien er problemløs. Vi fandt, at selvom vejret var godt, så var det kun sjældent godt nok til rekordforsøg.

RD: Opnåede SB 10-ekspeditionen alt, hvad man ønskede, eller tror du, nogle muligheder blev forpasset ?

HWG: Havde vi været bedre forberedt, og kunne vi have været i Alice Springs noget tidligere, kunne vi måske have opnået mere, men jeg tror, de opgaver, vi fløj, var det optimale i de eksisterende betingelser.

RD: Et flys teoretiske ydeevne kan være meget høj, men ofte sætter flyets flyveegenskaber grænser for pilotens formåen på virkelig lange flyvninger. Sætter SB 10'erenes flyvekaraktistika grænser for, hvad piloten skulle kunne få ud af dens ydeevne ?

HWG: SB 10 er et stort og tungt fly. Der kræves en masse kræfter til at flyve det, og ydeevnen påvirkes af, at rorvirkningerne helt naturligt er langsommere og tungere end på et mindre fly. Det har en stor spændvidde, og dette resulterer i en relativt langsom krængerorsvirkosomhed. Piloten må kende nogle små tricks for at få det til at krænge og dreje hurtigt. I praksis lærer man hurtigt dette. Manøvrevevnen i en boble er ikke så god som selv hos et åbenklasse-fly, men glidetallet og synkehastigheden er exceptionelt gode ved ligeudflyvning, især ved høje hastigheder.

RD: Hvilke yderligere forbedringer kan ventes efter SB 10 ?



*The SB10 photographed at Gawler.*

HWG: SB 10 var resultatet af den tilgængelige viden og teknik op til 1972 og var det sædvanlige kompromis mellem etablerede og ny metoder. Mange fly-fabrikanter er idag igang med at bygge 22 - 24 meters fly, og det er muligt på grund af den ny teknologi, der nu er til stede. Man kan formode, at disse fly vil have ligeså gode præstationer som SB 10 og være nemmere at tumle. Men jeg synes faktisk, at disse fly burde konstrueres som to-sædede. Man kan formode, selvom det ikke er bevist, at den mindre træthed, som to piloter ville opleve, ville kunne betyde bedre præstationer på virkelig lange flyvninger, end en enlig pilot i et eensædet fly kan yde.

RD: Tror du, du kan videregive de erfaringer, du fik på SB 10-ekspeditionen til de yngre piloter ?

HWG: Det afhænger af piloterne. Akaflieg-piloterne, som var med mig, var toppiloter, som allerede havde vist deres kunnen i konkurrencer i Tyskland. Jeg kan sikkert ikke lære dem meget angående flyveteknik, men måske kan jeg give værdifulde oplysninger til folk, der ikke tidligere har fløjet under forhold, som i Central-australien. Som et resultat af, hvad jeg lærte de unge piloter med SB 10, var de i stand til at flyve en trekant på mere end 1000 kilometer, så det ser ud til, at noget af min erfaring kan videregives til de piloter, der er i stand til at udnytte den.

RD: Hvordan valgte du dine vendepunkter til dine store flyvninger ?

HWG: Det var ikke let. I det centrale Australien er der meget få byer og huse. Mens dette begrænser antallet af mulige vendepunkter, har det den fordel, at faktisk hver eneste lille hus er afmærket på kortet. Problemet er at finde huse, som ligger således, at de imødekommer FAI's krav med hensyn til beliggenhed, - især hvad angår beregningen af sidernes længder. Men med noget besvær var det muligt at udpege vendepunkter for trekanter på 1000, 1100, 1200 og 1300 km. For mindre trekanter, - f.eks. 500 og 750 km, er problemerne med at finde vendepunkter mindre i den mere tæt befolkede del af landet (med tæt befolket mener jeg, hvor husene kun ligger 80 - 100 kilometer fra hinanden (!)).

RD: Efter dine rekordflyvninger fløj ta andre Akaflieg-piloter en 1002 km trekant i SB 10. Var det afslutningen på ekspeditionen ?

HWG: Slet ikke! Mens Akafliegpiloterne tog tilbage til Adelaide, kunne jeg fortsætte med at flyve AS-W 17, men på det tidspunkt var der kommet så megen fugtig tropisk luft ind, at torden-vejr var hyppige.

På en flyvning fik jeg over radioen at vide, at kraftige storme nærmede sig Alice Springs, hvilket kunne forhindre mig i at nå tilbage. Øjeblikkelig afbrød jeg min flyvning og vendte tilbage mod Alice Springs, men atter og atter blev jeg tvunget fra kursen af stormceller, der bevægede sig med mere end 80 km/t. Jeg var så heldig at kunne lande på en græsstribe ved en kvægfarm, ca. 150 km ude af kurs. Det var en ophidsende og farlig flyvning med CB'er, der gik til mere end 50.000 fod.

Da jeg endelig så græsriben, kom en stor CB rullende mod den med stor fart fra syd. Dens fulde styrke ramte mig umiddelbart efter at jeg havde rørt jorden og løftede mig tilbage i luften igen. Det lykkedes mig at komme sikkert ned, men kun fordi jeg havde god plads fremad. Havde det været på en eng, havde jeg været i vanskeligheder.

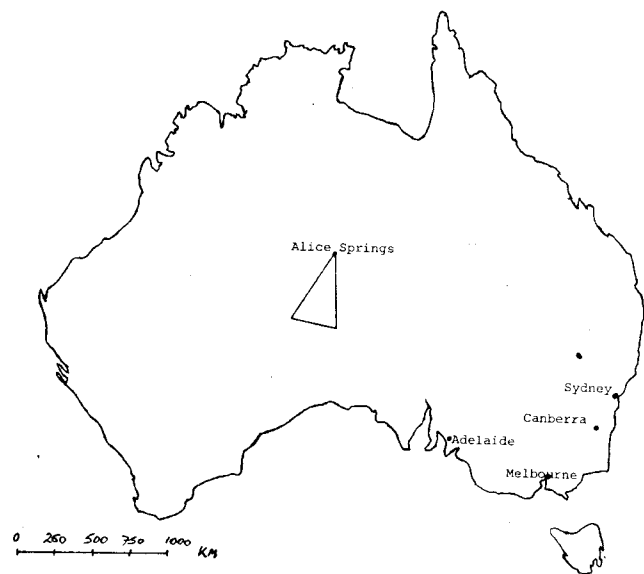
Den lektie, jeg lærte ved dette, er, at man skal glemme alt om at flyve

videre, når der er sådanne tordenstorme i området. Til mit forsvar kan jeg dog nævne, at der ikke havde været tale om uvejr i de vejrrapporter, jeg havde set om morgenen, men de lange afstande mellem vejrstationer gør, at mange meteorologiske facts ikke bliver bemærket.

RD: Hvor pålidelige er de meteorologiske oplysninger, svævepiloterne kan få i Australien ?

HWG: Generelt er de oplysninger, der foreligger for Alice Springs-området, meget pålidelige, idet der sendes sonder op hver 4. time. Og den interesse og viden, som de flyvemetereologer, der arbejder her, har for svæveflyvningen, gør, at de har et udmærket samarbejde med de lokale piloter. Jeg kan fortælle, at ingen steder har jeg fået bedre vejr-briefing, end den jeg fik gennem denne sommer i Alice Springs.

RD: Hvordan påvirker Australiens endeløse vidder svævepiloten ?



Australien er et stort land. Så meget fylder en 1229 km trekant!

HWG: Til at begynde med følte jeg mig relativt sikker. Mine kort viste landsbyer, kvæg-stationer og mineanlæg, og jeg troede, der var rimelige muligheder for at opnå kontakt med mennesker i området. Men så talte jeg med en lokal pilot og spurgte, hvormange mennesker, der levede deromkring. F.eks. langs en trekants ben til Broken Hill og Leigh Creek med en korridor på 50 km langs hvert ben (= en 330 km trekant). "Det kan jeg sige dig helt nøjagtigt", sagde piloten og tænkte sig lidt om. "Der bor præcis 48 mennesker i det område, men da vi er så tæt på jul, vil mange af dem væ-

re rejst til slægtninge og venner i Adelaide." - Dette giver et vist indtryk af regionens tomhed. Man kan let forestille sig, hvor langt man kunne komme til at vandre, før man løb ind i nogen.

Jeg følte dette slående, da jeg en dag måtte lande ude. Jeg landede nær et hus, men fandt efter landingen, at det kun var et øde læskur for får og kvæg. Heldigvis var der en tank med lidt vand i. Jeg fandt også nogle tændstikker og lidt benzin, så jeg kunne lave et lille bål. Ørkennætterne er nemlig forbistret kolde. Jeg satte min radioantenne op på skurets tag og sendte et may-day hver time. Næste morgen, efter en kold nat, fik jeg kontakt med et Lufthansa-fly og fik min position transmitteret til Waikerie.

Jeg vil iøvrigt gerne komme med et par bemærkninger mere om denne nat. Når først man virkelig forstår, at man er HELT alene, - det nærmeste menneske er måske mere end 100 km borte, - så rammer nogle sjove følelser een. Verden synes helt forandret. Jeg har f.eks. ikke skrevet dagbog i over 40 år, men jeg begyndte een på bagsiden af mit kort, hvor jeg nedskrev de fejl, jeg havde gjort, og som betød, at jeg var landet her istedet for at nå mit mål. Jeg skrev også ned, hvilke ændringer jeg ville lave i min nødudrustning.

Når man er vant til at være omgivet af mennesker, er denne ændring i eens situation ganske mærkværdig. Selv stjernerne så underlige ud, nattens stilhed var uendelig. For mig blev denne nat noget helt specielt, og jeg var dybt grebet. Ved solopgang var luften i ørkenen så klar, at jeg ikke troede, det ville vare længe at gå til en lille bakke i nærheden. Jeg kunne se træer og buske helt klart, men jeg fandt snart ud af, at bakken lå mindst 10 - 15 kilometer borte!

RD: Hvilke overvejelser er de vigtigste, når man laver en udlandning under sådanne forhold ?

HWG: I Central-australien kan man ofte finde udtørrede søer, hvor det helt jævne ler-dække faktisk inviterer på en landing. Landingen er heller ikke noget problem, men det er det derimod at få flyet op igen. Ofte må man have fat i en helikopter til at løfte flyet ud af mudderet, så der kan startes på tør grund igen. Og sommetider kan dårligt vejr eller ufornuftig flyvning tvinge een til en landing, hvor mulighederne ikke er gode, hvilket let kan have svære skader som resultat. Man kan kun håbe på, at folk, der vil flyve i Australien, flyver fornuftigt nok til at undgå disse situationer.

RD: Har du nogensinde haft ubehagelige oplevelser med svære udlandinger i Australien ?

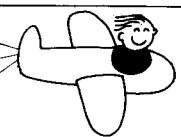
HWG: Ja. På grund af min egen dumhed, måtte jeg en aften i tusmørket lande på en vej ganske tæt ved flyvepladsen. Den fejltagelse gør jeg ikke igen.

Alle nyankomne bør advares om, at natten falder meget hurtigt på i Australien, og man skal være sikkert på jorden ved solnedgang. Hvis en pilot sidder og nyder solnedgangen i 2000 meters højde, så har han ingen chance for at nå ned, før det er helt mørkt.

Det er vigtigt efter en landing i et øde område at blive ved flyet og prøve at få hjælp via radioen, - uden at bruge al strømmen. Det ville være en god idé at have en solcelle-lader til at genoplade batterierne. Man må også bringe drikkevand med på flyvningen. Og jeg vil gentage advarslen om at blive ved flyet. Til fods i ørkenen har et menneske ingen chance for at blive fundet i live. Den australske flyvehistorie fortæller om mange tilfælde, hvor flyet er blevet fundet ret kort efter landingen, mens pilotens skelet før blev opdaget 20, 30 40 år senere!

Jeg mener, det er absolut vigtigt, at man starter sin flyvning i Australien på et af de anerkendte flyve-centre. Jeg kender Waikerie ganske godt, men der er også andre gode steder. Før man forsøger at flyve i det centrale Australien, bør man have fløjet et år eller to på et center som f.eks. Waikerie for at lære det australske vejr at kende. Det ville være selvmord at drage direkte ind i midten af landet. Det tager tid, - selv for erfarne piloter, at lære at erkende og beherske alle de situationer, der kan opstå. Hvis en pilot ikke lærer dette, lever han ikke længe nok til at blive en ny rekord-pilot!

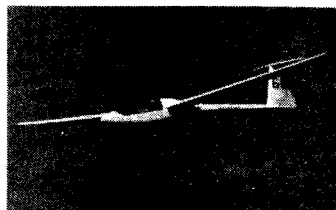
**Selv en pilot i et svævefly kan ikke leve af »luft« alene**



- så vi siger velkommen i

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

Egnens største supermarked  
Deli-katesseafdeling  
Cafeteria »Spisestrogen«



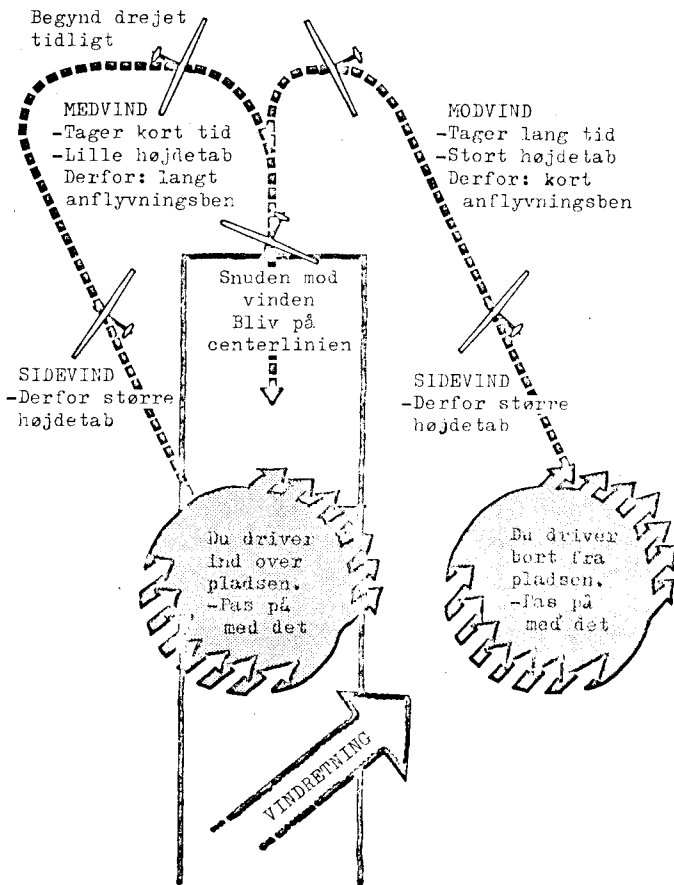
INSTRUKTØRTURNUS april/maj.

	Tage Havsager	Finn W. Thomsen	Kaj Fogh	Gorm Ø. Johansen	Gert Frikke	Poul R. Kristensen	Linnemann Kristensen	Finn Østergaard	Peter B. Christensen	Karsten Sjørøsløv	Kaj Olesen	Gitte Vasegaard	Flemming Vasegaard
Lør 11/4						X							X
Søn 12/4										X		X	
Tor 16/4				X							X		
Fre 17/4			X										X
Lør 18/4			X			X							
Søn 19/4												X	
Man 20/4					X								
Lør 25/4											X		
Søn 26/4				X	X								
Lør 2/5		X											
Søn 3/5							X						
Lør 9/5												X	
Søn 10/5													X
Fre 15/5				X									
Lør 16/5							X		X				
Søn 17/5	X												
Lør 23/5									X				
Søn 24/5			X										
Tor 28/5				X									
Lør 30/5						X							
Søn 31/5								X					

# FLYSIK

Hosstående skitse over mulige landingsrunder i sidevind skal ikke forstås som noget direkte svar på Steners spørgsmål i sidste nummer. Men da den er ganske instruktiv, viser vi den gerne her. Den viser ganske vist bare, hvad enhver pilot burde vide, men mon ikke alle alligevel kan have gavn af at studere den? (Sakset fra Frederiksund/Frederiksværks blad.)

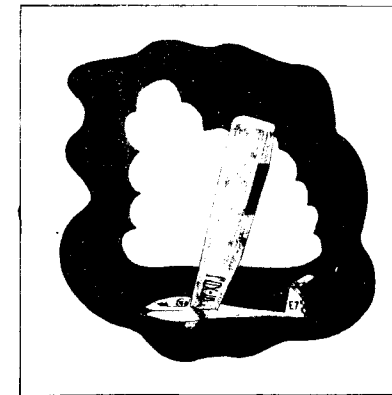
Iøvrigt imødeser vi stadig kompetente personers kommentarer til Steners spørgsmål.



# FORRESTEN

Som tidligere omtalt har Erik Frikke fremstillet noget materiale med nedenstående motiv. Der kan nu købes postkort i farverne sort/hvid/blå til kr. 1,50 pr. stk.

Med samme motiv og en svæveflyvetekst er desuden fremstillet en serie bagrude-streamers i farverne sort/hvid/blå/gul. Størrelsen er ca. 15 x 60 cm, og materialet er vejrbestandigt plasticfolie. Disse streamers kan erhverves for blot kr. 15,00. Bestilling kan ske til Erik Frikke, tlf. 08 272141 eller til Svævenyt, tlf. 06 103336.



Erik har desuden også et mindre restlager af T-shirten med Astir-motiv. (Som vist t.v.) Prisen for disse trøjer er kr. 40,00. Trøjerne får nu kun i størrelserne medium - small og str. 7 år. (Hvorfor mon det er alle de store numre, der først er væk?)

Bestilling af trøjer kan ske på samme numre som nævnt herover, men beholdningen er begrænset, - så skynd dig.

## Nimbus 3.

Efter at rygтет om en ny vidunder-Nimbus havde løbet længe nok, løftede Klaus Holighaus endelig, efter den vellykkede prøveflyvning den 21/2, sløret for det nyeste skud på Schempp-Hirt stammen.

Nimbus 3'eren skulle ifølge Holighaus endog flyve bedre end forventet! Allerede på den første tur i flyet fløj han i 45 minutter i den vinterlige termik.

Holighaus har i de seneste år beskæftiget sig intensivt med nye metoder og veje ved bygning af højtydende fly. Dette gælder såvel aerodynamisk som byggemåden og finishen.

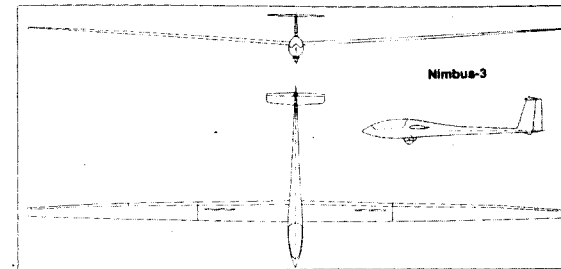
Både Nimbus 2 CS og Ventus'en kan ved et tilbageblik ses som forberedelserne til Nimbus 3. Det er derfor heller ikke så underligt, at Nimbus 3'eren



har visse fællestræk med Ventus'en. Kort beskrevet er Nimbus 3 et een-sædet åbenklasse fly bygget helt i kulfiber. Højderøret er dæmpet og kroppen har i forhold til sin forgænger en helt ny form, - den ligner faktisk en stor Ventus. Den virker meget slank og elegant, idet den kendte "Nimbus-pukkel" er væk. En del detaljer er dog overtaget fra Nimbus 2, bl.a. det affjedrede hjul og styre- og flapsmekanismen samt samleanordningen. Helt ny er vingerne derimod. De sætter faktisk indenfor dette område helt ny grænser. Opbygningen er helt i kulfiber, hvilket materiale Schempp-Hirth har over 4 års erfaringer med. Det er i høj grad på grund af kulfiberen, at det med en spændvidde på 22,9 meter alligevel har været muligt at opnå et så stort sideforhold som 32. Herudover har det betydet en lav tomvægt og en betydelig formindskelse af den geometriske vridning. Den ville ved flyvning i et glasfiberfly under de samme forhold være ca. 3 gange så stor.

Valget af profil er også påvirket af brugen af kulfiber. Det er herved

blevet muligt at bruge et temmelig tyndt profil, - tyndere end ved bygning i glasfiber. Det tynde profil medfører både en reduceret luftmodstand og en formindskelse af antallet af fluer på forkanterne. Vandballasttankene kan tage hele 310 liter vand.



Til VM i Paderborn til maj er Schempp-Hirth med Nimbus 3 blevet et ganske varmt bud på titlen i den åbne klasse, hvor den nok især kommer til at slås med Schleichers ny vidunder, AS-W 22. Man forventer at have 2 eller 3 3'ere klar til den tid. De to første skal flyves af Klaus Holighaus og Bruno Gantenbrink.

**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  
MOTORGASOLIE  
TRAKTORBENZIN  
SMØREOLIER  
OLIEFYR  
VARME UNIT'S  
BP GAS  
RENGØRINGSMIDLER

**62 1988**  
... Deres direkte  
olieledning!

## SMÅNYT.



Tage Havsager havde i marts måned udstået de første 25 år af den livsdom, han pådrog sig engang i sin grønne ungdom. Eller med andre ord: Han og Edith kunne fejre deres sølvbryllup. Og det er nu osse ganske godt klaret af Edith.

De beder os begge takke vennerne i klubben for udvist opmærksomhed. Parret hviler nu ud efter festens strabadser et sted langt sydpå.

\*

Og nu over til noget helt andet: Kina (folkets) har nu bygget mere end 1000 svævefly siden produktionen begyndte i 1958. En række forskellige designs har set dagens lys, spændende fra en 13-meter tosædet med et glide-tal på omkring 12 til et eensædet fly med glidetale 35. Alle materialer - stål, træ, aluminium og glasfiber - anvendes.

Flykonstruktionen og flyvningen foregår under flyvevåbnets auspicer, idet alle kadetter, der starter i flyvevåbnet får en basistræning i svævefly. Starterne foregår med spil og med russiske Yak-fly. (AG)

\*

Ifølge International Council of Aircraft Owners and Pilots Associations er der nu ca. 88.000 svævefly-piloter i verden (1978). Dette tal kan sammenholdes med de ca. 630.000 private motorpiloter. (AG)

\*

Hans Werner Grosse har gjort det igen! Samtidig med de Australiske Mesterskaber blev afholdt, fløj han endnu engang verdens længste trekant, - denne gang på 1306 km med udgangspunkt i Alice Springs, lige midt i Australien. Han satte også en ny hastighedsrekord på 300 km trekant og var endelig fræk nok til at gøre krav på den første forbedring af hastigheden på 1250 km trekant! Indtil da var der kun fløjet en 1250 km trekant. Af Hans Werner Grosse! Osse! Hastigheden på den fløjne 1250-km trekant var 133,2 km/t, flyet en AS-W 17.

\*

Også i det australske sommervejr i december blev det bevist, at også Twin Astir'en kan få rumpen med sig, når det skal være. Ny australsk rekord for 2-sædede fly på 300 km trekant er nu 130,35 km/t. (AG)

## SMÅNYT. fortsat.

Flemming Vasegaard tager den 16. maj på hjælpeinstruktør-kursus på Arnborg. Den 12. september er det Gittes tur. Endelig skal Gert Frikke på førsteinstruktør-kursus, hvis det lykkes ham at få fri til det.

\*

Flyv 1879 og 1980 findes nu indbundne på klubhusets boghylde. Der er i år indlagt en overraskelse.


\*

Vi har her fornøjelsen at byde en ny annoncør velkommen i Svævenyt. Jean Duthies har tidligere fløjet i Israel og har derigennem interessen for vor sport.

**HYPNOSE-PSYKOTERAPI**

Har De psykiske lidelser:  
lyt telefonsvarer  
**(06) 43 88 55**

Ønsker De at holde op med at ryge:  
lyt telefonsvarer  
**(06) 43 88 82**



**Jean Duthies.**  
**Tlf. 06 436141**

**Psy. JEAN DUTHIES**  
Hobrovej 73, 8900 Randers  
KLINIK: (06) 43 61 41

\*

Som du nok har bemærket, er der med dette nummer af Svævenyt fremsendt en stabel girokort. Det er nu som før kassørens håb, at alle vil tage disse kort med til deres pengeinstitut for at lade dette tage sig af betalingen. Det er en stor lettelse i hendes arbejde, når så mange som muligt har denne betalingsordning, idet betalingerne så kommer prompte i begyndelsen af måneden. Det kniber nemlig noget for en del at få betalt straks.

\*

Lørdag den 11. april afholdes som noget nyt et begynderkursus på flyvepladsen. Det henvender sig til alle vore ny medlemmer. Meningen med det korte kursus er at give begynderne et nogenlunde overblik over, hvordan man bør gebærde sig på flyvepladsen. Det kan f.eks. dreje sig om helt elementære ting som om hvor, man må løfte/skubbe på et fly, om sikkerheden på startfeltet, om føring af flyvebøger, logbøger etc. Kurset ledes af Gitte og Flemming Vasegaard.

\*



## Medlemsnyt

Ny medlemmer:

Lars Krull  
Pallisdam 12  
9430 Vadum.  
Tlf. 08 271231

Poul Olesen  
Hødalen 8  
Havbro  
9600 Ars  
Tlf. 08 664159

Flemming Mikkelsen har for snart  
længe siden fået telefon:  
Tlf. 08 136164

Ny adresse:

Erik Frikke  
Søndermarken 1 a  
9430 Vadum  
Tlf. 08 272141

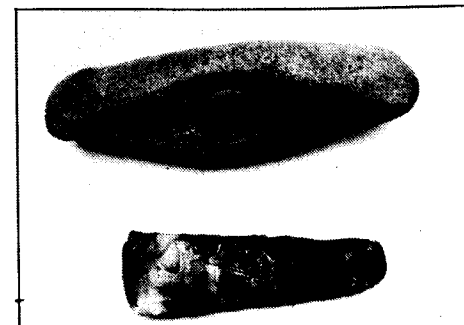
Frank B. Nielsen  
G1. Stationsvej 18  
7184 Vandel.

Udmeldt:

Søren Brask

*Vesthimmerland er på mange måder en »guldgrube« for arkæologer. Det seneste års udgravninger har givet megen ny viden om fortiden.*

AAS



De to flotte økser, der fulgte en standsperson i graven for ca. 4600 år siden.

Området rummer flere høje, hvoraf nogle tidligere er undersøgt, medens andre endnu venter på en nærmere undersøgelse. I tidens løb har mange amatørarkæologer virket i det i den henseende rige område omkring Aars, men for et par år siden fik Vesthimmerlands Museum professionel ledelse, og man har dermed kunnet intensivere arbejdet med at samle »brikker«, der giver et stadigt mere nuanceret billede af fortiden.

Men som nævnt er tidligere sket undersøgelser i det aktuelle område og så langt tilbage som i 1906 fandtes i en høj i nærheden et komplet sæt smedeværktøj, der kunne tyde på, at den ret store jernalderlandsby også har haft sin egen smed.

Museet har i år også undersøgt tre høje på Vesthimmerlands Flyveplads i Søtrup nogle kilometer fra Aars. De er allesammen anlagt i dolketid, og man fandt i

alt 11 grave i dem, herimellem en fra ca. 700 før Kristi fødsel, medens den ældste er fra ca. 2700 før Kristi fødsel. Stedet har med andre ord – i hvert fald med mellemrum – været beboet i 2000 år. I dolketid brugte man at bygge store gravkamre af træ, som man kunne bære den døde ind i. Der er i højene spor efter flere sådanne grave og i en af dem fandtes to meget flotte økser, dels en stridsøkse og dels en arbejdsøkse, der tyder på, at det er en virkelig standsperson, som har været begravet her. Disse økser er flottere,

end man sædvanligvis ser, og stridsøksten er i øvrigt den hidtil ældste, der er fundet i en grav af denne type. Således får arkæologerne stadig nye oplysninger. Den fundne arbejdsøkse har forskudt æg, der viser, at den har været brugt til at hugge planker ud med.

I en anden grav fandtes et velbevar et lerkar og en pilespids, der daterer denne grav som den hidtil yngste af typen. Det står dermed fast, at de ret store trægravkamre har været benyttet i hvert fald i perioden 2600-2300.

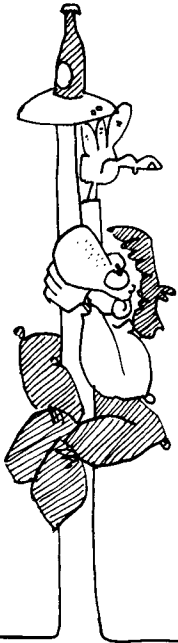
## Læseropgaven.

Tsk, tsk, tsk (sådan skriver man i tegneserier, når man vil udtrykke sit mishag med noget). Er vore piloter faktisk lige så dumme som de ser ud til? Tja, – noget tyder på det. I hvert fald har vi indtil nu ikke modtaget nogen løsning på læseropgaven fra sidste nummer. Vi ved, at mange har prøvet, – mange har osse ringet til redaktionen og klaget over mangel på nattesøvn. Nogle har endda ringet og påstået, at der ingen løsning er. Men det er der!! Vi har faktisk fået en løsning, – men lidet flatterende er det fra et ikke-medlem af klubben. Det er der vel ingen, der vil have isddende på sig? Der er derfor stadig mulighed for at vinde den udsatte flaske for den første, rigtige løsning fra et klubmedlem!

# svævenyt<sup>s</sup> venner

støt dem - de støtter os!

SNART ER  
TOPPEN  
NÆRET...



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

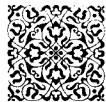
Det ligger i luften...

Bevar overblikket -  
køb foto hvor du får  
den bedste vejledning.

Priser i alle luftlag.

HJÆLP ! Her er forsvundet  
endnu en annonce. Hvis du  
fortsat ønsker at få Svæ-  
venyt til en rimelig pris,  
så gør hvad du kan for at  
skaffe annoncer!

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



## KUN FOR SPØG....



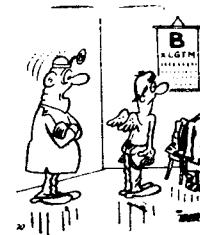
Opposition er kunsten at være imod  
på en sådan måde, at man senere  
kan være for!

Fra redaktørens hjemegn:

De århusianske udrykningskøretøjer skal  
nu have 3 mands besætning:  
Een til at køre, een til at tude  
og een til at trøste ham, der tuder!

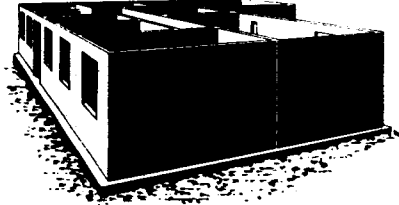
Hvad synes du om min kage, Karsten ?

Dejlig, min skat, - men hvem hjalp  
dig med at løfte pladen ind i ovnen ?



Sig mig, - hvor  
længe har De  
egentlig dyrket  
svæveflyvning ?

## Gandrup Elementfabrik



### Leca - halvægselementer til boligbyggeri!

- Begmur- 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.

Skivevej 7  
9362 Gandrup  
Telefon 08-25 90 66

**GANDRUP ELEMENTFABRIK** a/s

### ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

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

Næstformand: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Alborg.

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.