

SVÆVENYT



Nr. 7
Juli 1981
20. årgang

FEST



Indledningen af vor sommerlejr markeres i år af en fest lørdag den

11. JULI

kl. 19.00 slet! Menuen vil bestå af 2 - 3 retter varm mad og kommer til at koste 30 - 35 kroner. Tilmelding må ske senest 4/7 til enten Irene, tlf. 08 - 463121 eller Henrik, tlf. 08 - 293432 eller på listen på klubhusets opslagstavle.

Forsidebilledet:

Endnu engang har den gamle mand deltaget i DM og opnået et hæderligt resultat. Ganske vist er han ikke selv særlig tilfreds med sin 4. plads, men måske er han med tiden også blevet for forventet? Billedet stammer fra en tidligere lejlighed. Som bekendt fløj Niels i år LS 1.



2

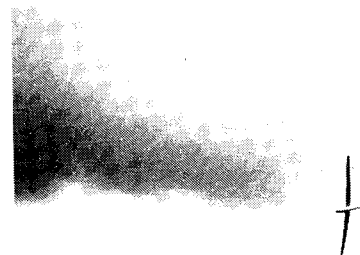
SIDSTE FRA

Det er på dette tidspunkt en gammel nyhed, at Sejstrup ved dette års DM måtte nøjes med en fjerdeplads. Den gamle mester er ikke selv særlig tilfreds med denne placering, og må, som han selv skriver det, indse, at flere af de unge knægte, der nu deltager ved DM, ikke helt har den rette respekt for de voksne. Imidlertid var der ikke stor afstand mellem de førende piloter, idet vinderen K. Degner med 2493 points kun var knap 150 points foran Sejstrup med 2346 i det samlede resultat.

Vejret i DM-perioden var usselt, og der blev kun 4 gyldige konkurrencedage i standardklassen. Svagt vejr plejer ellers at være en Sej-specialitet, men måske kostede en enkelt fejltagelse den 3. flyvedag 1. pladsen.

Her følger Niels' korte beretning om DM 1981:

To ting kendetegnede dette års DM: 1. Miserabelt vejr med kun 4 gyldige dage til standard- og 5 dage til 15-meterklassen. Og 2. En række nye, unge navne dukkede op i toppen, - navne, vi sikkert vil høre mere til i fremtiden. (Desværre var de ikke fra Å.S!)



En hjemtærskling under en helt overtrukket himmel.

1. dag: Opgaven var en 173 km firkant Arnborg - Hvirring - Pårup - Frijnsborg - Arnborg, - ialt 173 km. Skybasen lå i 2000 - 2500 fod, men termikken var dog alligevel ganske god til midt på 3. ben. (området nord for Silkeborg). Jeg fiskede en lav boble over Hammel og listede langsomt og lavt tilbage til Jyllandsringen, hvor jeg lå lavt i lang tid, før termikken udviklede sig igen. Fulgte så en skygade til Kompedal, hvor det hele døde ud, idet det var blevet sent på dagen. Jeg landede sammen med

3

01 og X2 syd for Ikast og fik en delt 3. plads ud af det.

2. dag: Opgaven en 177 km firkant Arnborg - Holstebro - Tjele gods - Pårup - Arnborg. Der var stadig en ret lav base med frisk vind fra vest. Det var noget besværligt at komme til Holstebro, især da vi skulle holde os ude af Karups kontrolzone, hvad ikke alle gjorde! Jeg vendte lavt (det skal man jo på modvindsbenet!) og kunne derefter følge en lang skygade til Tjele uden at behøve at kurve. Herefter var det noget af en kamp, især fra Pårup tilbage til Arnborg, men det gav dog en 5. plads og en samlet 4. plads.

3. dag: Opgaven igen en firkant, - denne gang 175 km fra Arnborg - Sjørup - Hammershøj - Nr. Snede til bage til Arnborg. Vejret var stadig det samme. Jeg fik en dårlig afgang og kravlede langs jorden til Karup, hvor de gammelkendte egne var gavmilde med god termik til basen. Jeg vendte Sjørup i fin stil og havde hurtigt Hammershøj i sigte. Her var der noget sammenklappet, men efter passagen og i nærheden af Bjerringbro begyndte termikken/skyerne at bære igen, og trods kraftig vind gik det bare deruda'.

Og så tabte jeg dette DM nok så elegant på jorden ved at skifte til en sydligere skygade for tidligt, idet de, der blev i den gade, jeg forlod, tævede mig med op til 15 km/t. Jeg kom derved betydeligt senere til Nr. Snede og måtte som så ofte før bære LS-1'en hjem på nakken. (Sådan føles det altid, når man er lavt og langt bagefter de andre.) Dagen gav trods alt en 6. plads og en samlet 4.

4. dag: Sidste dags opgave blev en 131 km trekant Arnborg - Aulum - Ansbro - Arnborg. Endnu en dag med elendigt vejr, - tilmed var vinden nu en stiv blæst fra vest. Jeg tærsklede 3 gange, - sidste gang på et hængende hår to minutter før tærskelen lukkede, men det viste sig at være godt nok. Jeg fortsatte i delfinstil langt vestud, før jeg ændrede kurs mod nord, og hoppende fra gade til gade rundede jeg Aulum. Derefter var det ligeudflyvning til omkring Kjellerup. Der var noget lukket ved vendepunktet, og en del var ifærd med at lande. Så er det med at passe på!

Efter Ans fløj jeg sydover til en lovende udseende sky. Den gav dog for lidt og gik så helt i stå. Videre sydover til en lovende, sort basse. Den var heller ikke i særligt gi-humør, men nu var det med at hænge på, idet der ikke længere var højde til eksperimenter. Da jeg efterhånden var drevet øst for Hammel (og jeg sku' altså til Arnborg), var jeg nået op i det DMs rekordhøjde på 3100 fod, og så gik det fint under gader til Silke-

borg. Her måtte jeg igen skifte sydover og efter et kort intermezzo i lav højde over bakkerne og et par enkeltstående cumuli, gik ekspresen via en god gade til Arnborg. En 3. plads blev det til denne dag og samlet til en 4. plads. Kun 5 nåede hjem den sidste dag, men takket være vores pointsregler gav det kun 200 points til vinderen og 197 til mig. Dermed blev pointspredningen så lille, at det ikke lykkedes at forbedre min placering.

Var slutplaceringen ikke helt fremragende, så var det dog et spændende DM med megen god (læs: vanskelig) konkurrenceflyvning. Jeg vil håbe, vi snart ser nogle flere (unge) deltagere fra Ålborg Svæveflyveklub!

Sej.



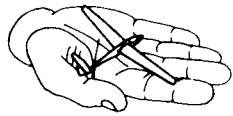
Efter en hård dags kamp i luften kan man vel godt tillade sig en enkelt kold pilsner efter en velgennemført tur ?

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

Fly-sik:

Der har tidligere i Svævenyt været forespurgt, om der fandtes en enig indstilling blandt klubbens instruktører om, hvilken side, der var den bedste at gå til efter wirebrud i sidevind. Som nævnt i et referat fra et instruktørmøde, var man her enige om, at den korrekte procedure er, at lave sit første drej efter wirebrud MED vinden, således at man får medvindsdrejet i størst mulig højde. Modvindsdrejet udføres i lavere højde og er nemmere at klare korrekt.

I Vejle Svæveflyveklubs blad har vi fundet en tegning og kommentar, der på udmærket måde viser fordelene ved den nævnte procedure. Naturligvis kan man tænke sig situationer, hvor man måske vil gøre noget andet, men i den klassiske situation bør man følge nedenstående:

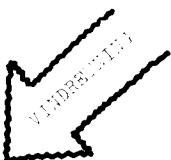


FOR OG DU SKAL DREJE
EFTER WIREBRUD

Du har næsen op
mod vinden
for at flyve
parallelt
med banen

Du har næsen
mod pladsen
og kan overse
banen

Hvis du
(grundet lav
højde)
skal afkorte
runden
skal du kun
dreje 90 for
at få modvind
så du kan
lande på
tværs af banen



Du har næsen op
mod vinden
for at flyve
parallelt
med banen

WIREBRUD :
0-100 m = lig' frem
over 100 m = til venstre

Du har næsen
fra pladsen
og kan ikke
se banen

Her skal du
dreje næsten
180

start sted

6

Fra bestyrelsesmødet den 20/6 - 81.

Til stede: Sejstrup, Gitte, Poul Richard, Karsten, Bent Erik.

1. Vi har for tiden en ledig kapital på ca. 20.000 kr. og skal snart til at tænke alvorligt på to-sædet glasfly. Svenskerne vil i juli lave en sammenlignende undersøgelse af 4 forskellige fly, og Ole Didriksen vil besøge dem for at få deres erfaringer. Vi kan så høre, hvad han har at sige, inden vi beslutter os. Levering kan sandsynligvis ske i foråret 1984.
2. Ny medlemmer. Vi besluttede at tage de fire, der stod på ventelisten ind, da flere elever står foran solo. Ny emner kommer på venteliste.
3. Det blev diskuteret, om vi skulle opstille en ølautomat i klubhuset for at imødegå svind. Det blev imidlertid besluttet, at Henrik først skulle undersøge, om det antal øl, der er skrevet på regningerne, svarer til den indkøbte mængde.
4. Vi besluttede at købe 2 x 1200 meter wire i Tyskland af samme fabrikat som sidst til hurtigst mulig levering. Vi har fløjet mellem 8000 og 9000 starter med de gamle wirer, hvilket må betegnes som meget fint.
5. Der var kommet forslag fra et par medlemmer om at købe en K 7 til udvidet elevflyvning og strækflyvning, indtil vi får en tosædet glas. Der var enighed om, at henvise medlemmerne til at overveje privat køb i en gruppe, hvis man ønskede det.
6. Ansøgninger om fly til NOM: PIK 20: Bent Kirkegaard, LS 1: Tage Havsager, Astir: Finn Jonassen, K 6: Poul Erik Thomsen, K 8: Anders Hansen (XFG), K 8: Hans M. Andersen (XFL).
7. Bent Kirkegaard, Anders M. Andersen og Bøgelund fandtes OK for passagertilladelse. Det understreges, at fremover skal SKRIFTLIG ansøgning indsendes til bestyrelsen. Man kan altså ikke blot ringe til forskellige bestyrelsesmedlemmer og høre sig for.
8. Værksted og hangar skal males og færdiggøres, før vi begynder på et nyt gulv i klubhuset.
9. Gert ringer til kommuneingeniøren for at høre nærmere om asfaltering af hovedbanen.

Ref.: Gitte.

Up, up and away....

At vore piger i klubben gør alt (næsten da) for at få luft under vingerne, er en kendt sag. Sidst har Birgit gjort sine første erfaringer med varmluftsballoner, og hun har på opfordring sendt os følgende rapport:

Mandag den 1. juni havde Terndrup Skole 25 års fødselsdag, hvilket vi fejrede med fælles morgenbord, underholdning, asfaltbal m.v. Og dagens clou skulle være ballonopstigning. Så snart jeg hørte om det, meldte jeg mig som mulig passager, selvom det oftest er borgmestre o.l. der er med ved sådanne lejligheder. Denne gang var der imidlertid ingen honoratiories, der turde, så jeg var heldig og sprang straks i min medbragte flyvedragt og gik ud på sportspladsen for at hjælpe til.

Ballonen var den Provinsbank-sponsorede OY BOG, skipperen Henning Sørensen og hjemhenter Mogens Høgh, - og så havde vi en halv snes festklædte



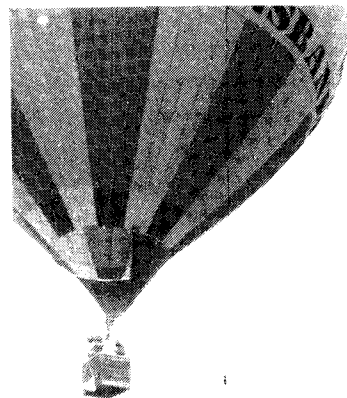
Ballonen næsten fyldt med luft fra ventilatoren, - klar til at tænde gasbrænderne.

lærere som hjælpere og 500 elever som tilskuere. Vi var to, der stod inderst ved ballonen og holdt den åben, så luftstrømmen fra ventilatoren kunne komme ind, og da ballonen var ca. halvfylt, tændte Henning Sørensen for de to store brændere, der sendte flere meter lange gasflammer ind i ballonen. Det var en varm affære, og jeg fik svedet øjenvipper og -bryn, selvom jeg ikke straks var klar over, at den brankede lugt kom fra mig selv.

Da ballonen stod lodret over kurven, fik den anden passager og jeg be-

sked på at hoppe op i kurven, mens 8 - 10 kolleger holdt den nede. Og da de slap svævede vi ligeså stille op i luften - under stor jubel, for der var jo nogen, der troede, at jeg ikke kom tilbage for at føre dem op til eksamen!

Vi fløj i max. 100 meters højde, men det meste af tiden kun 10 meter over markerne. Når der så var et læhegn forude, gav skipperen den et drøn



varme, og vi steg med en forsinkelse på 15 - 20 sekunder. Ellers følger ballonen så nogenlunde terrænets stigning og fald.

Det var en skøn fornemmelse at svæve gennem luften, helt uden vindsus og støj (undtagen når brænderen var tændt). Vi kunne tydeligt høre, hvad folk råbte op til os fra jorden.



Imidlertid kan man jo kun styre en ballon ved at ændre højde og derved muligvis komme ind i en anden vindretning, og denne dag havde vinden skiftet i løbet af den time, der var gået, siden en lille prøveballon var blevet sendt op. Vi drev over mod dyrehaven, der er et lukket område, hvor hjemhenterbilen ikke

ville kunne komme ind, og hvor ballondugen kunne blive beskadiget, så derfor landede vi lige før dyrehaven efter 45 minutters flyvning. Landingen foregår ved, at der lukkes varm luft ud af en ventil i toppen, og vi landede næsten lige så blidt blidt som med et svævefly. Efter landingen løb jeg hen og ringede efter hjemhenteren (normalt har de radiokontakt, men den var netop i orden), og kort efter var vi på vej hjemad.

Selvom jeg til enhver tid vil foretrække svæveflyvning (hvor man selv kan bestemme, hvor man flyver hen), var det en dejlig oplevelse, og jeg var i hvert fald så optaget af det, at jeg glemte at fotografere (mit apparat lå i kurven hele tiden). Heldigvis var den een af mine kolleger, der tog nogle billeder, som I kan se her.

Birgit.

GRATIS

fremkaldelse af sort/hvide film kan nu fåes hos redaktionen. I hvert fald såfremt filmen indeholder noget, der kan have interesse for Svævenyt. Eller kort og godt: Har du en sort/hvid almindelig film, som du tør betro redaktøren til fremkaldelse, så er den gratis, hvis bare der er noget på filmen, der kan bruges i bladet.

Alle almindelige film kan indsendes. Blot er jeg nødt til at tage forbehold for eventuelle tekniske uheld i forbindelse med processen, men noget sådant er da heldigvis ikke hændt for mig endnu. Og husk: I gør den gamle redaktør en tjeneste ved at indsende materiale!

NYT OM INDSENDELSE AF DIPLOMANSØGNINGER!!!

Fra Unionen har vi modtaget følgende skrivelse:

Ang. godkendelse af betingelser til Sølv-, Guld-, Diamant- og 1000 km diplomer.

Fra sæsonstart 1981 har Dansk Svæveflyver Union overtaget administrationen og godkendelsen af ovennævnte betingelser fra Kongelig Dansk Aeroklub.

Vi bruger indtil videre de gamle blanketter, men de skal indsendes til Dansk Svæveflyver Union, uanset at adressen på blanketten er en anden.

Gebyrerne er omlagt, således at der ved indsendelse af andragende om godkendelse af en diplombetingelse, indsættes kr. 20,00 på Dansk Svæveflyver Union's giro nr. 6 12 98 03. Dette uagtet der står noget andet på andragendet. Ved 1 flyvning med 2 diplombetingelser gives der rabat, idet det kun kræver eet gebyr.

Ved indsendelse af sidste prøve til et diplom, indbettes yderligere for tilsendelse af emblemet:

For Sølv-C emblem	kr. 40,00
For Guld-C emblem	kr. 80,00

Altså et færdigt Sølv-C vil have kostet, incl. emblem, kr. 100,00, såfremt der ikke har været tale om "rabat".

Unionens kontor vil stå for det administrative, og indtil videre vil medlemmer af Sportsudvalget stå for godkendelsen af betingelserne. Dette vil medføre, at ekspeditionstiden vil blive længere end den var under den gamle ordning, men vi vil gøre vort yderste for at opnå samme gode standard, som KDA havde!

Vi gør opmærksom på, at man fra 1. januar 1981 kan flyve en måldiplombetningelse til guld og diamant uden at man skal starte i et af hjørnerne, såfremt det opfylder 28 % reglen.

For A-, B- og C-emblemer er priserne:

A-emblem	kr. 40,00
B-emblem	- 40,00
C-emblem	- 40,00

Vi vil endvidere bede den person i klubben, der står for kalibrering af barograferne, om at indsende kopier af kalibreringsattester hertil, hvis de berørte barografer anvendes til opnåelse af betingelser til diplomer. På de nævnte kalibreringsattester bedes venligst anført, hvilken klub de kommer fra.

I kan hjælpe os ved at sørge for, at alle bilag er med ved indsendelsen og korrekt udfyldt. Tak.

Rekordansøgninger ekspederes som hidtil, og alt materiale desangående skal derfor stadig indsendes til Kongelig Dansk Aeroklub.

Med venlig hilsen
Dansk Svæveflyver Union
for Johannes Lyng
Lillian Sørensen
Lillian Sørensen.

500 km

Mandag den 22. juni forsøgte forskellige piloter at klare forskellige opgaver. Finn Jonassen var optimist (på baggrund af en meget optimistisk vejrmelding fra Karup) og udskrev en 500 km trekant med vendepunkter ved Ovtrup og Svendborg. Desværre måtte han lande i Kolding, hvorfra en ekspedition hentede ham hjem natten til tirsdag.

Kl. 2.30 tirsdag morgen indfandt hjemhentningsholdet sig hos redaktøren i Århus for at få en bid natmad og (endnu) en øl, og da Finn fik at vide, at der ikke vankede natmad til ham, før redaktøren havde et kort referat fra turen, fik han givet følgende til redaktørens sekretær (= kassøsen), der blev revet op af sin lune seng for at tage referat med stenografi:

Jeg startede kl. 10.50 efter et wirebrud, der kostede mig 45 min. Jeg fløj ned over Lovns Bredning og Skive til Struer. Det meste af tiden med kun ca. 1 m stig. Dernæst fløj jeg til Holstebro og videre til Brejningkrydset, som var mit første vendepunkt, da jeg fløj 300 km trekant.



Indtil Brejningkrydset havde skyerne været rimelige, men derefter begyndte det at klappe. Inden jeg nåede Ovtrup, var jeg kommet ned i 1.000', og det var helt blåt ude over Vesterhavet. Lidt efter fik jeg 20 cm stig, og jeg nåede helt op i 1.500' og fik så fotograferet vendepunktet.

Jeg gik derefter på kurs ind i det grå, og pludselig viste variometeret 2 m! Jeg var snart i 3.000' og gik så på kurs ind i skidtet mod Vamdrup. Fra Vamdrup og videre op mod Kolding var termikken rimelig, og fra Kolding satte jeg kursen mod Fyn fra 3.000' højde. Jeg fløj i smørluft og nåede Fyn i 1.300' højde. Der var en smule termik, men jeg måtte alligevel ned i 700', inden jeg igen fik halet mig op.

Jeg satte kursen mod Svendborg, men måtte snart erkende, at de 45 minutter, jeg havde tabt ved mit wirebrud før starten, var skæbnesvangre. For at have en rimelig chance for at nå længst muligt hjemad, besluttede jeg at vende om ved Krarup, ca. 10 km NV for Svendborg.

Over Fyn var skyerne fine, og ved Ejby var jeg i 4.000'. Jeg satte atter kursen mod Kolding, og atter fløj jeg i smørluft over vandet. Jeg kunne se, at skorstensrøgen i Fredericia krøb langs jorden, medens den bare et lille stykke inde i landet steg fint i vejret. Jeg nåede Jylland i 1.100' og fandt en smule, der rørte på sig, men desværre ikke nok. Jeg kurvede et par gange over Viuf i 800' for at forsøge en sidste krampe-trækning for at hale mig op, så jeg kunne komme ind til de fine skygader inde i landet og via dem hjem, men desværre forgæves. Til sidst måtte jeg bide i græsset hos en landmand i Viuf.

Samme landmand meddelte mig, kort efter at jeg var landet, at aftensmaden var på bordet om en time. Jeg var glad for at få noget at spise, for hjemhentningsholdet skulle først hente Bent og PIK-20'eren, før de kunne hente mig, så før kl. 23.00 kunne jeg ikke vente dem.

Senere på aften fik jeg kaffe, og hele familien var meget interesseret i at høre om svæveflyvning og kigge i det udelandingshæfte, jeg havde med. Men som tiden gik, og klokken blev 23.00 - 24.00 - 0.30 - blev det sværere og sværere at holde konversationen i gang med den flinke familie, der sikkert gerne ville i seng.

Endelig kl. halv et kom hjemhentningsholdet, og vi fik hurtigt sat flyet i transportvognen og sat kursen mod Aarhus, hvor natmaden ventede.

HYPNOSE - PSYKOTERAPI

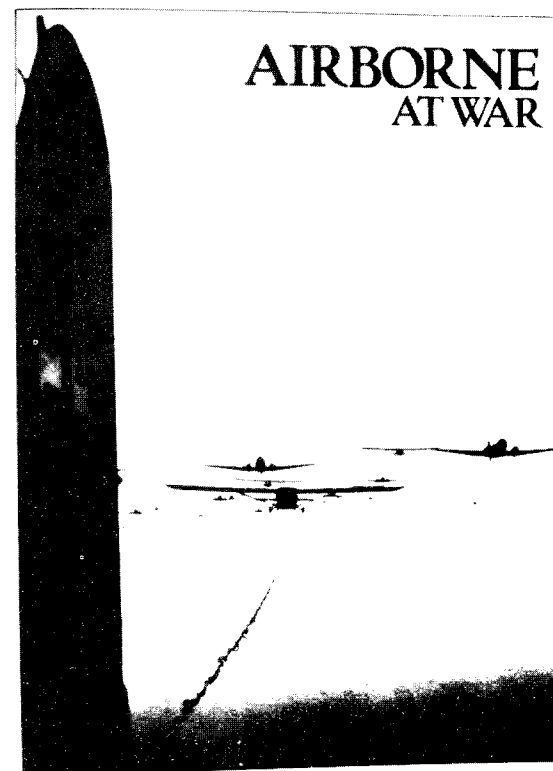
Har De
psykiske lidelser:
lyt telefonsvarer
(06) 43 88 55

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

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



Jean Duthies.
Tlf. 06 436141



Efter en lille pause tager vi nu atter et par eksempler på, hvordan svæveflyene (eller gliderne) blev udviklet til krigsindsats før og under 2. verdenskrig.

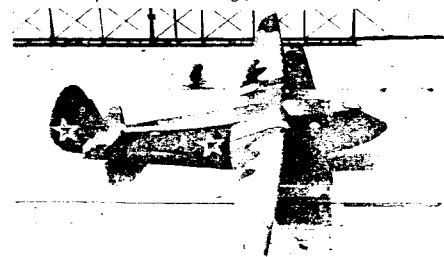
Mange af de lande, der var omfattede af krigen, gjorde omfattende studier angående transportgliderens anvendelighed, således også Sovjetunionen. Og de sovjetiske fly udmærkede sig ofte ved et ganske nydeligt design, - flere af de tunge fly kunne endda rent faktisk svæveflyve!

Een af de tidligste udgaver var Antonov A 7, designet af een af Rus-

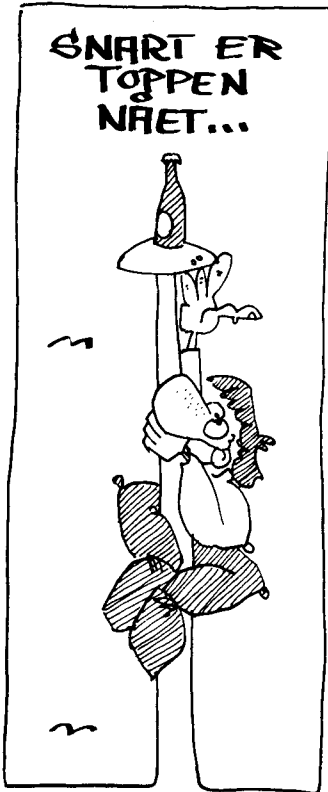
lands berømteste flypionerer, Oleg K. Antonov. De første eksemplarer var færde nogenlunde samtidig med krigens udbrud i 1939, og de var faktisk en videreudvikling af egentlige svævefly, hvorfor de også havde bevaret mange af disses gode flyveegenskaber. Som det forhåbentlig kan ses på dette ikke alt for gode foto, var der således tale om et ganske smukt fly.

Spændvidden var 19 meter, kropslængden 11,50 meter. Flyet kunne bære en last på ca. 500 kg, hvilket i praksis ville sige 8 fuldt udrustede soldater foruden piloten. Udover direkte indsats i angreb blev flyet også i vid udstrækning anvendt til at forsyne russiske guerillatropper, der opererede bag de tyske linier.

Flyet havde optrækkeligt understel, og det blev tidligt udstyret



med moderne instrumentering, der tillod flyvning i næsten al slags vejr.
Der blev ialt bygget 400 fly af denne type.



**CERES
ÅRS**



BP AARS DEPOT
BENT KROGH
Vestre Boulevard
PETROLEUM
FYRINGSGASOLIE
MOTORGASOLIE
TRAKTORBENZIN
SMØREOLIER
OLIEFYR
VÆRME UNIT'S
BP GAS
RENGØRINGSMIDLER



62 19 88
... Deres direkte
olieledning!

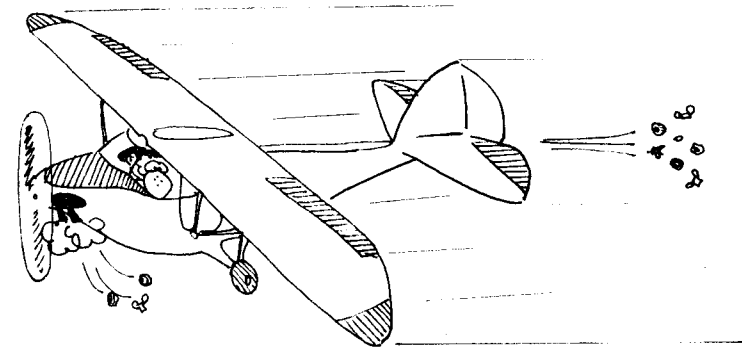


**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Røllikevej 13 · Vodskov
Telefon (08) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Smånyt.

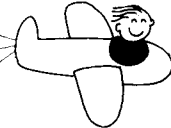
Vor KZ - 7'er er atter flyvende efter det ret omfattende motorhavari. Faktisk var havariet så stort, at vi måtte have en anden motor i flyet. Det har vi nu fået, - endda med minimale omkostninger. Ved velvillig hjælp fra de rette instanser lykkedes det at skaffe en motor, der kun havde gået ca. 800 timer, og således skulle have nogenlunde lige så mange tilbage. Tage Havsager har gjort et stort arbejde ved udskiftningen, og Knud D. Johansson har været behjælpelig med indflyvningen. Også andre har gjort en indsats, men det forlyder, at flere af de garvede KZ-piloter ganske har glimret ved deres fraværelse under reparationen!!



Noget helt andet: Pas godt på vore spilradioer! De tåler ikke at blive tabt. De har heller ikke godt af, at man svinger mikrofonen rundt i ledningen for at holde fluerne væk etc. Faktisk er disse radioer et ganske raffineret stykke elektronisk værktøj, der kræver, at man betjener det med omtanke. F.eks. må radioerne ikke hænges på knagerækken. Læg dem istedet på kontorets hylder.

Sidst har Gert netop repareret den ene af radioerne for ca. 1000 kroner, - formentlig fordi den har været en tur på gulvet!

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
Delikatessafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

SMÅNYT fortsat.

Vi har her fornøjelsen at byde endnu en ny annoncør velkommen i Svævenyt. Restaurant WIL0 i Hornum anbefaler sig med både god mad og stemning og bægertklang!



Tirsdag den 23. juni fik vi så vort obligate sommerhavari! Under sin første udelanding på LS 1 fik Anders M. Andersen problemer på en ujævn mark. Flyet tog jorden på hjulet, sprang op og landede dernæst på næsen med næsten øjeblikkelig standsning til følge. Mærkværdigvis skete der tilsyneladende ikke noget med kroppen, men forkanten på den ene vinge gik op i limningen fra vingeroden og ca. 1 meter ud. Forhåbentlig er der således kun tale om en ret ukompliceret reparation, men dette kan kun afgøres efter en grundig inspektion. LS 1'en kørt til Skive, hvor Karsten Thomassen i bedste fald håber at have den klar i løbet af et par dage.

Det er altid ærgerligt, når den slags sker midt i flyvesæsonen, - specielt lige før NOM og sommerlejr. Men forhåbentlig har vi altså snart atter den elskede LS'er hjemme igen. Og endnu engang må vi prise os lykkelige for, at uheldet kun fik materielle følger!

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

Særlige præstationer

- 4/6: Finn Jonassen udelandet ved Hobro med Astir.
- 4/6: Anders Hansen udelandet ved Suldrup med K 8.
- 11/6: Bent Kirkegaard 74 km ud/hjem til Tjele gods på PIK 20.
- 11/6: Finn Jonassen samme på Astir.
- 20/6: Anders M. Andersen og Bent Kirkegaard passagertilladelse.
- 20/6: Ib Friis Mikkelsen omskolet til K 6.
- 21/6: Finn Jonassen omskolet til SH 1.
- 22/6: Kenneth Nytofte udelandet ved St. Binderup under 5-timersforsøg.
- 22/6: Bent Kirkegaard landet ved Holstebro under forsøg på 300 km trekant.
- 22/6: Finn Jonassen landet nord for Kolding under forsøg på 500 km trekant. Finn fløj LS - 1'en ca. 350 km af de 500!
- 22/6: Steener Pedersen 6 t.20 på K 6.

T I L L Y K K E .

MEDLEMSNYT:

Ny medlemmer:

Villiam Vestergaard Johnsen
Stærevej 9
9600 Ars.
Tlf. priv. 08 624169, arb. 08 622000.

Claus Vestergaard Johnsen
samme.

Erik Gundersen
Lounsvej 29
9640 Farsø.
Tlf. 08 638385 e1. 638488, arb. 08 638400.

Anders Brandt Rasmussen
Skovbrynet 8
9500 Hobro.
Tlf. priv. 08 521842.

V E L K O M M E N .

Nyt telefonnummer:

Jens Ole Sørensen: Arb: 08 171211 og 145678

Finn Odderskov: Priv: 08 123408.

Nyt navn:

Benny Svendsen hedder nu Benny Rytter.

Af een eller anden grund havde vi på den ny adresseliste glemt Flemming Mikkelsen. Han bor stadig Christiansgade 54 3. tv. 9000 Ålborg og har tlfnr. 08 136164.



Tlf. **62 11 22**

• • • • •

**Himmerlands største
center for**



BYGNINGSARTIKLER

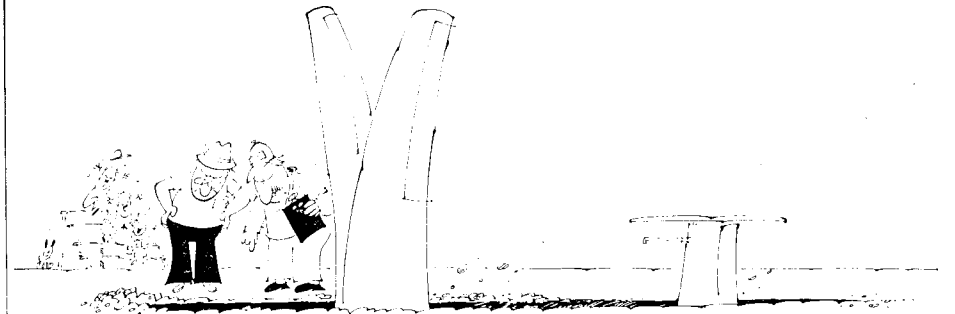
Chr. Hjortkjær & Co.^{a/s}
HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9600 AARS · TLF. 62 11 22

KUN FOR SPØG....



Kunst er det, man ikke kan, -
for hvis man kunne,
så var det jo ingen kunst!

Lave hjemtærsklinger ser måske nok flotte ud,
men man risikerer strafpoints fra ledelsens side!

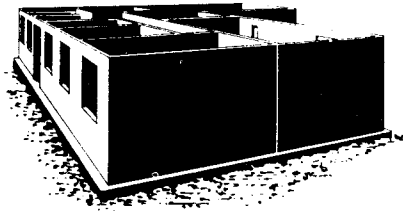


Der står her, at tobaksrøg kan slå
fluer ihjel, Karsten.

Fint, - men hvordan får vi dem til
at ryge ?



Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bøgmur- 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: Niels Sejstrup, Pomonavej 12, 9230 Svendstrup
tlf. 08-38 23 65

Kasserer: Gitte Vasegaard, Jens Baggesensvej 98, 1.th.
8200 Århus N, tlf. 06-10 33 36

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe
tlf. 08-35 19 82

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Jens Baggesensvej 98, 1.th.,
8200 Århus N, tlf. 06-10 33 36

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Ars, tlf. 08-66 14 72