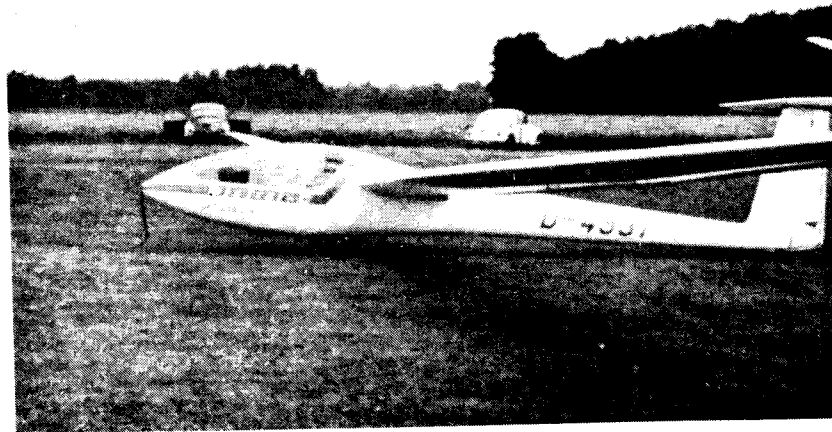


SVÄVENYT



Nr. 8

September 1981

20. årgang

Fra kassereren.

Som tidligere meddelt har vi indført et nyt system til afstraffelse af dårlige betalere - se nærmere herom i april-nummeret - og pr. 31. juni fik alle større skyldnere lagt et større eller mindre beløb til gælden. Jeg beklager, at opgørelsen først kommer nu. Det skyldes, at Svævenyts juli-nummer på grund af trykkeriets sommerferie blev udsendt tidligere end normalt.

Da jeg er ved at drukne i papirarbejde, har jeg besluttet at skære ned på serviceniveauet. Du får ikke, som sædvanligt, en opgørelse over din private gæld og eventuelt gebyr, men en liste, hvoraf alle medlemmers udestående med klubben fremgår. Når du ser på, hvad du skylder, så husk venligst, at der siden da er løbet både juli, august og (næsten også) septemberkontingent oveni.

Næste gang, gebyret bliver lagt på, er pr. 30. september, så det vil være klogt at få en eventuel gæld bragt ud af verden i løbet af september.

Til sidst vil jeg nævne, at jeg vil forsøge at køre en lidt skrapper kurs overfor store skyldnere med hyppigere flyveforbud og med forbud mod omskolinger.

Et lille P.S. Når jeg taler om betalingservice, undskylder mange sig med, at de ikke ønsker at komme under administration af deres betalingsinstitut ved at gå ind i en betalingserviceordning. Til deres orientering kan oplyses, at min egen betalingserviceordning udelukkende består i, at min sparekasse hver måned sender mit kontingent til klubbens girokonto og trækker pengene på min konto - altså ikke på nogen måde administrerer min løn. Ordningen kan anbefales på det varmeste.

Hilsen Gitte

Forsidebilledet:

Klar til første Mistral-start
på Schwarzer Heide ved Gladbeck.

FEST



Årets høstfest løber af stabelen lørdag den 5. september. Det foregår som sædvanlig i klubhuset kl. 19.00. Alle opfordres til at møde veloplagte op.

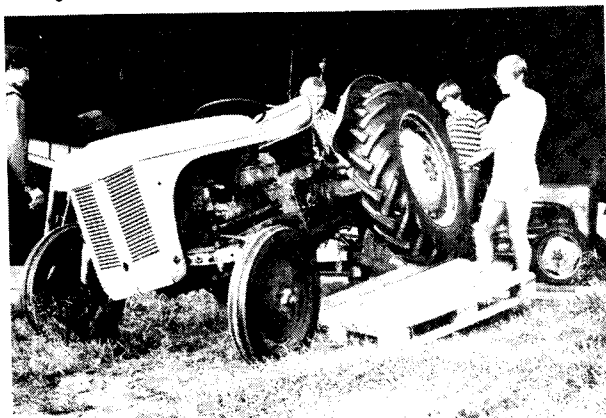
Tilmelding kan foregå snarest til Irene, tlf. 08 463121 eller på listen i klubhuset.

Aftenens menu er ikke endnu helt fastlagt, men formentlig kommer den til at bestå af varm mad samt både forret og efterret. Prisen bliver ca. kr. 35,00.

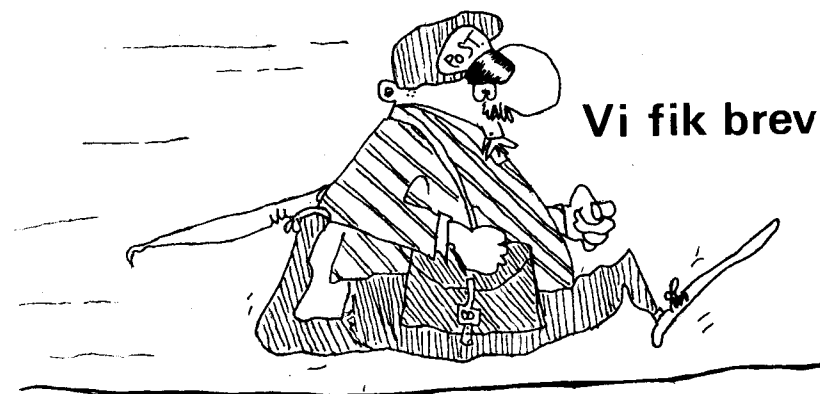
NB! NB! Iøvrigt påtænkes det samme lørdag at iværksætte den officielle indvielse og overdragelse af vort værksted i overværelse af indbudte gæster fra Års Kommune. Det kommer til at foregå engang i løbet af lørdagen, men her $\frac{1}{2}$ time før redaktionens slutning kan der desværre ikke siges noget nærmere. Men under alle omstændigheder skal der i den kommende week-end gøres en sidste indsats med oprydning i og omkring værkstedet. Bl.a. skal grusbunker etc. foran bygningen fjernes. Desuden skal foretages grundig oprydning og rengøring i såvel hangar som klubhus.

SOMMERLEJR 1981

Dette års sommerlejr viste som de foregående år en tendens til at strække sig en del på begge sider af de officielle datcer, hvilket kun er udmærket. Faktisk har der vist været næsten uafbrudt aktivitet på EK-VH de sidste 2 - 3 måneder. Det betyder masser af flyvning for de piloter, der har mulighed for at komme, og det betyder god udnyttelse af klubbens materiel. Desværre er vi ikke i besiddelse af særlige beretninger fra sommerlejren, men et par billeder kan det da blive til. Øverst en traktorreparation på interimistisk vis. Poul Hedemann gemmer sig under traktoren, beherligt overvåget af Ove, Jørgen og den pensionerede flyvechef.



Næste billede viser sidste nyt i hjemhentning. Om det er en kasse øl eller Anders, der bliver hentet hjem, vides ikke.



Fra Tage Havsager har vi fået følgende beretning fra dette års Nordjyske Mesterskaber. Som alderspræsident (ihvertfald fra vores klub) var Tage ubeskedent nok til at løbe med førstepræmien i standardklassen. Desværre bød dette NOM ikke på særlig godt vejr, - faktisk fik kun standardklassen 1 gyldig konkurrencedag ud af det. De endelige placeringer i denne klasse blev således altså fundet efter een dags resultater. I klubklassen blev det vedtaget, at præmierne skulle uddeles til de piloter, der havde udført de bedste enkeltpræstationer, og i denne klasse placerede Ålborg Svæveflyveklub sig særdeles pænt, idet Hans M. Andersen og Anders Hansen besatte hhv. 1. og 2. pladsen i vore to K-8'ere. Poul Erik Thomsen måtte nøjes med en mere beskedent placering i K-6'eren.

Men lad os overlade ordet til Tage:

NOM 81 var arrangeret af Hjørring, som havde gjort alt for at få det hele til at køre; og det kørte som på skinner! En lille flok fik arrangementet til at fungere faktisk 100 %. Det eneste, de havde glemt deroppe, var at tage vejrguderne i ed. Alt i alt: Bravo, Hjørring!

Vi var tilmeldt 16 fly ialt, - 9 i standard- og 7 i klubklassen. Fra Ålborg Svæveflyveklub var vi seks, tre i hver klasse, og vi var så ubeskedent nok at løbe med fem af ialt otte præmier, som Hjørringklubben havde fået som gaver fra deres bankforbindelse, Danske Bank i Frederikshavn.

Mandag startede med regn og stærk blæst, - tirsdag do. Onsdag blev endelig en gyldig konkurrencedag, selvom vi havde ca. 30 knobs vind. Der blev for standardklassen udskrevet en firkant Bøgsted - Åsted Kirke - Skæve Kirke - Vrejlev Klosterkirke - Bøgsted. Klubklassen fik også en firkant med Åsted og Skæve kirker som vendepunkter og et vejkrøds ved Øster Vrå som det 3.

Fra TUTTEN

For standard blev det altså en gyldig dag, uden at der dog var nogen, der gennemførte. Klubklassen fik ingen gyldig dag, men jeg kan fortælle, at der blev slidt brævt i det i den hårde vind. Specielt vil jeg fremhæve vore 2 K-8-piloter, Hans M. Andersen og Anders Hansen, som på grund af deres slid også løb med de første præmier i klassen.

Torsdag, fredag og lørdag vil jeg lade vejrguderne tale om. Søndag blev der igen udskrevet en opgave, men vejret var os i den grad imod, at den heller ikke blev en gyldig dag, - hverken i standardklassen eller klubklassen.



NOM 81 sluttede altså med kun een gyldig dag for standard og slet ingen for klubklassen. Den endelige stilling, - udregnet efter den ene dags points i standard og efter konkurrenceledelsens skøn i klubklassen blev følgende:

KLUB:
Bedste fly: Nr. 1. Hans M. Andersen, Ålborg. K-8.
Nr. 2. 2 K-6-piloter, Hjørring.

Bedste individuelle pilot: Nr. 1. Hans M. Andersen, Ålborg. K-8.
Nr. 2. Anders Hansen, Ålborg. K-8.

STANDARD:
Bedste fly: Nr. 1. Tage Havsager, Ålborg. LS-1.
Nr. 2. J. Ring, Hjørring. PIK 20.

Bedste individuelle pilot: Nr. 1. Tage Havsager.
Nr. 2. J. Ring.

Pointsstillingen i standard efter den ene gyldige dag var:

1. Tage Havsager	LS-1c	60,1 km	711 points.
2. J. Ring	PIK 20	57,7 km	636 -
3. Finn Jonassen	Astir	51,6 km	603 -
4. N.H. Simonsen	Zugvogel	36,7 km	405 -
5. B. Skamriis	Astir	37,2 km	388 -
6. W. Handgaard	Phoebus	30,4 km	286 -
7. Bent Kirkegaard	PIK 20	30,4 km	249 -
8. F.A. Nielsen	Cirrus 18	24,7 km	183 -
9. J. Bach	LS-1c	4,6 km	0 -

Som grund for pointsberegningen lå et handicap-system, - flyene i forhold til deres præstationer og piloterne i forhold til deres flyvetid.

Tage.

Endnu et forsøg på at få vores tutteordning til at køre tilfredsstillende vil nu blive gjort. Som bekendt har det en tid haltet noget, både hvad angår økonomien og hvad angår tuttens serviceniveau. I et forsøg på at få driften ind i faste rammer har Irene (chef i familien Linnemann) tilbudt at gøre en indsats, og mange vil sikkert allerede have bemærket, at der er sket ændringer i tutten.

Således skal al betaling nu ske kontant eller med check. Der er max. 1 uges kredit, og INGEN kan påregne at få specialaftaler, hvis kreditten misbruges. Overtrædelse af kreditfirsten medfører således øjeblikkeligt købestop i tutten! To købeforbud er allerede udstedt, efter at de pågældendes regninger lød på ca. 1.100 kr. hver. Det er selvfølgelig ikke meningen, at regninger skal blive så store.

Der skal som hidtil udfyldes en regning af den type, der sidder i den røde samlemappe, og ved betaling puttes regning og penge i een af de små plasticposer, der findes på tuttens ny pengekasse. (Husk at skrive navn på din regning!) I den gamle sorte pengekasse i tutten findes en beholdning af BYTTEPENGE. Disse skal sætte folk i stand til at veksle, så der kan betales med aftalte penge, - der må således ikke veksles checks i denne kasse. Så løber den jo hurtigt tør for rede penge. Kan man ikke betale med aftalte penge, kan man altid betale for meget. For meget betalt vil blive bogført såvel som for lidt, så der er ingen grund til at være bange for at betale lidt ekstra en gang imellem. Desuden vil der fremover blive pålagt skyldnere et klækkeligt gebyr, hvis Irene konstaterer for stor gæld.

Noget andet nyt er, at der fremover vil være låst af til lageret fra søndag aften til fredag aften. Der vil blive sat et mindre lager af vådt og tørt ud i køkkenet.

I øvrigt har tutten fået konto hos Åges bageri i Søndergade, Års. Det betyder, at morgenbrød, smør etc. købt i denne forretning blot skrives på tuttens konto her. Medlemmernes betaling sker som normalt via regning i tutten.

I øvrigt kan vi få bragt morgenbrød ud lørdag morgen, hvis der bestilles inden kl. 20,00 fredag aften. Desværre gælder denne ordning kun lørdagens morgenbrød. Søndag må vi hente selv.

Endelig: Øvrige varer til tutten må i princippet kun bestilles af Irene. Mangler der noget, kontakt da Irene, tlf. 08 463121.

Besøg fra Tyskland

For tiden har vi på flyvepladsen besøg af ikke mindre end 7 tyske piloter. Som tidligere nævnt er Werner Kohlwey fra Gladbeck kommet herop med et fly og en flok af sine elever. Oprindeligt regnede man med at have klubbens ny Mistral med, men problemer med at få den hjemmebyggede transportvogn godkendt af de tyske myndigheder gjorde, at tyskerne i stedet måtte tage deres Astir med.

Flokken tager først tilbage den sidste week-end i august, men de beder os allerede nu takke for et rart ophold og godt kammeratskab. Udover flyvningens glæder har de unge mennesker også haft lejlighed til at udforske diverse diskoteker etc. i omegnen.

Vejret under den første uges ophold har efter vore forhold været ganske rimeligt, men tilsyneladende er de unge tyskere ikke helt venner med den danske termik. Det har rent ud sagt knebet gevaldigt med at blive hængende. De af os, der har haft lejlighed til at iagttage den tyske måde at skole elever på undrer det måske ikke så meget. Øjensynligt satser man meget på at få lært eleverne lige netop tilstrækkeligt til at styre flyet, hvorefter de i nogen grad overlades til sig selv. Det kan f.eks. også undre os, at elever, der allerede flyver Astir, tilsyneladende endnu ikke har lært at flyve termik. Men her stiler man åbenbart også mod blot at få omskølet eleverne til de forskellige flytyper. Nogle af eleverne flyver således Astir med kun 13 - 15 timer i logbogen, og selvom deres skoling til de's foregår på Twin Astir, så tyder en del på, at den flyvemæssige kunnen ikke er tilstrækkelig. I hvert fald er det redaktørens opfattelse, at vi bør være glade for de skolingsnormer, vi efterhånden har fundet os tilrette med herhjemme.

Werner har ind imellem også haft lejlighed til at flyve lidt, - bl.a. en 100 km trekant sammen med vor PIK 20 og Astir. Ganske vist fløj han lidt forkert på sidste ben, hvilket resulterede i, at han måtte udelande ved græspillefabrikken, men han var alligevel tilfreds med at have set lidt mere af Danmark fra oven.

Forhåbentlig får vore venner i den sidste uge af deres ophold lejlighed til at udnytte vejret lidt bedre. Men under alle omstændigheder beder de os altså allerede nu overbringe en hjertelig tak for opholdet.

(P.S.: Dette stykke skulle have været ledsaget af et foto eller to, men desværre nægtede redaktørens kamera at fungere netop i den forløbne week-end. Beklager.)

ULYKKEN PÅ ARNBORG

Mange af Svævenyts læsere har på nuværende tidspunkt sikkert haft lejlighed til at læse om flyveulykken på Arnborg under Arnborg Open. Alligevel bringer vi her en artikel fra Århus Stiftstidende om uheldet. Bl.a. også fordi denne artikel er et eksempel på, at de ulykker (som jo desværre nærmest er det eneste, der kan påkalde avisernes interesse) der sker, KAN behandles på en nogenlunde sober måde uden for megen indlagt dramatik. (Billederne er fra Ekstra Bladet.)

Af Peter Thomassen

De første tilskuere var på stedet nogle minutter efter nedstyrtningen. En af dem forsøgte at løfte det knuste svæveplan, som lå over en udfoldet faldskærm.

— Piloten må ligge under vraget, råbte han.

Redningsmanden tog ikke notits af en lille, midaldrende herre, der stod i nærheden og bakkede på sin pibe. Ikke før manden

tog piben ud af munden og bemærkede:

— Slap bare af — piloten, det er mig.

Piberygeren var den 53-årige værkfører Peder Kjeldsen, Skovvejen 4 a, Århus, og scenen en kornmark et par kilometer øst for Svæveflyvecenter Arnborg ved Herning i sidste uge.

Peder Kjeldsen var netop styrtet ned fra knap en kilometers højde, da hans svævefly havde fået revet



Dette var engang et Astir-cockpit. I baggrunden kan anes halefinne og højderor.

Flyvning i Skotland

halen og den ene vinge af I et sammenstød. Vildt roterende var flyet styrtet mod jorden, mens Peder Kjeldsens hustru og klubkammerater forfærdet fulgte dramaet fra svæveflyvecentret.

Peder Kjeldsens polskbyggede »SZD Cobra« blev ramt skråt bagfra af et andet svæveplan, ført af den 20-årige Finn Okholm Lambæk, Kollegiebakken 9, Lyngby. Den unge mands fly var stadig i ét stykke efter sammenstødet, men helt ude af kontrol, og derfor sprang han straks ud i stor højde, udløste sin faldskærm og svævede sikkert ned.

Imens kæmpede Peder Kjeldsen for at komme ud af sit smadrede og »halverede« svævefly.

Jord og himmel roterede vildt

— Sammenstødet kom helt bag på mig. Vi var mange oppe i samme område, fordi vi netop var startet på en konkurrenceflyvning. Men jeg havde ikke bemærket noget faretruende, siger Peder Kjeldsen.

— Pludselig kom braget, og derefter begyndte jord og himmel at rotere vildt omkring mig. Jeg havde ingen sikker fornemmelse af, hvordan flyet faldt. Det hele kørte rundt så hurtigt, at det var umuligt at se detaljer. Jeg tænkte bare på at komme ud i en fart, men det var svært.

I sekunder, der føltes som minutter, kæmpede Peder Kjeldsen mod voldsomme centrifugalkræfter og et besværligt nådgreb. Grebet skulle øjeblikkeligt have fået den kuppelformede førerskærm af plexiglas til at falde af flyet — men det gjorde det ikke.

— Jeg har måske gjort noget forkert i første omgang. Men da jeg spændte mig fri af sikkerhedsseleerne og lagde kræfter i, røg skærmen af — og så kom jeg ud, selv om centrifugalkræfterne pressede mig ned mod sædet.



— Gudskelov, nu er du reddet, tænkte jeg, da jeg gennem øjenkrogen så flyet forsvinde — og så kom jeg faktisk først i tanke om, at jeg også skulle udløse faldskærmen. Jeg fik fat i håndtaget.

Da Peder Kjeldsens skærm foldede sig ud, var han så tæt på jorden, at man fra svæveflyvecentret ikke kunne se den lykkelige afslutning — træbevoksning i området spærrede for udsynet. De fleste troede, at Peder Kjeldsen nu lå død eller kvæstet ude i terrænet. Der blev slået alarm til redningskorpset.

Også hans hustru, Lilly Kjeldsen, frygtede det værste. Hun var netop kommet ud fra en kantinebygning, da hun hørte nogen råbe om en ulykke i luften.

— Jeg så en af vore klubkammerater fra Århus stå og fotografere op i luften. Da jeg spurgte, hvad der var galt, blev han så underlig og kunne ikke rigtig sige noget. Så var der en eller anden, der råbte — »Skærmen foldede sig ikke ud«. Det var forfærdeligt, først senere fik jeg at vide, at Peder havde reddet sig.

Lige til det sidste holdt en nådig skæbne hånden over Peder Kjeldsen. Han havde ikke mere end sat fødderne på moder jord, da vraget af svæveplanet slog ned nær det sted, hvor han var landet. Et par sekunder var han bange for at blive ramt. Stumperne lagde sig over faldskærmen, og Peder Kjeldsen gik hen til vraget og fiskede sin pipe og tobakspung frem

fra en sidelomme i det ødelagte cockpit.

Mens han med let skælvende hænder stoppede snadden, kunne han følge, hvordan det afrevne haleparti fra hans fly flaksede mod jorden langt borte. Andre svævepiloter i området kunne rapportere, at landkort, papirer og andre lette vragester fra de to kolliderede fly holdt sig svævende i lufrummet ved Årnborg lang tid efter ulykken.

Kvalificeret til fornem klub

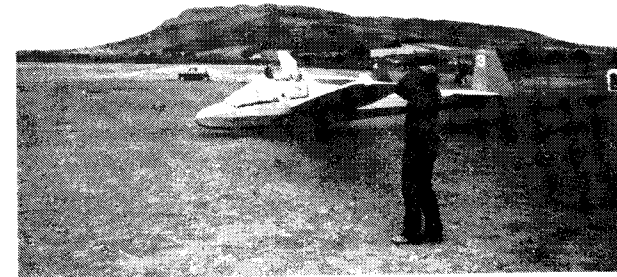
Konkurrencen sluttede i weekenden. Af gode grunde var der ingen placeringer til Peder Kjeldsen, derimod mange blomster og lykønskninger. Og ydermere er han nu kvalificeret til optagelse i den fornemme engelske »Caterpillar Club« for piloter, der har reddet sig ved at bruge faldskærm fra et styrtende fly. Klubben blev stiftet engang i 30'erne.

Da Peder Kjeldsen styrtede var han i gang med sin 1098. flyvetime, og han har mere end 2300 operationer i sine logbøger over mange års svæveflyveaktivitet. Det er første gang han er ramt af uheld.

— Om jeg skal op at flyve igen? På søndag er det efter planen min tur til at være instruktør i Århus Svæveflyveklubs skolefly på Kirstinesminde Flyveplads. Den slags aftaler plejer jeg at overholde, siger Peder Kjeldsen.

Redaktørens og kassørens sommerferie gik i år bl.a. til Scotland. Det er selvfølgelig ikke i sig selv specielt interessant, — men da vi naturligvis ikke forpassede chancen til at se på lidt flyvning i det skotske højland, skal den gode læser ikke forholdes lidt information om det, vi oplevede.

Under vort ophold i whiskyens hjemland boede vi en del af tiden hos det rare menneske, der af og til forsyner vort blad med tegninger. Han bor for tiden i Edinburgh. Og ca. 50 km nord for Edinburgh ligger Portmoak svæveflyveplads. Det er Scotlands største svæveflyveklub med næsten 200 medlemmer. På pladsen er stationeret ca. 50 fly, — langt de fleste private. Klubben har en skoleafdeling, der opererer med 2 K 13, 1 Bocian et par K-8'ere og en K-6. (Måske var der flere, — vi nåede ikke at se det hele.)



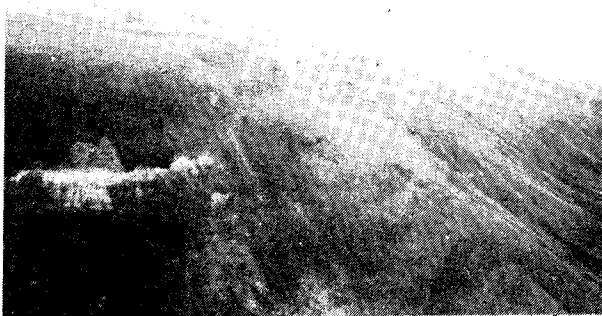
Umiddelbart nordøst for pladsen ligger en ca. 400 meter høj skrænt — se billedet herover. På denne skrænt kan der flyves, når blot vinden fra den rigtige retning når op på ca. 5 m/s. Skrænten kan nåes fra en almindelig spilstart, — hvilket vil sige ca. 1200 fod. Den dag, vi var der, var skydækket lavt, ca. 2000 fod og vinden ca. 10 m/s fra vest. Altså fin vind for skræntflyvning. Vi kom ved middagstid, og på det tidspunkt var skrænten velbefolket med ca. 8 svævefly og 4 - 5 Rogallodrager, der startede fra toppen. Vi blev straks lovet en tur, når der blev plads mellem eleverne, men vi kom alligevel til at vente temmelig længe, inden det blev vores tur. Men det må man jo indstille sig på.

Omkring kl. 17 kunne Gitte sætte sig tilrette i K 13'eren sammen med instruktøren Colin og få en start. Umiddelbart efter at have sluppet wiren sagde Colin: "To the hill", — og afsted derover! I ca. 900 fod an-

flyves skrænten, og næsten øjeblikkelig skifter variometeret fra synk til stig. Den del af skrænten, der denne dag kunne bruges, var ca. 5 km lang, og allerede inden vendepunktet var nået, steg man over kanten af bakken - væk fra skrænten. Afstanden til bjergsiden skulle helst ikke være over 50 meter, - så var stiget bedst. Måske er det svært at se på billedet herunder, - men faktisk fløj vi ofte mindre end 20 meter fra skrænten - jeg så indtil flere kaniner, der forskrækket fór afsted, når vi fløj forbi. Så tæt på skrænten fløj man med en pæn overskudsfart, - vel ca. 130 km/t. (Alle instrumentvisninger var i fod pr. min. eller knob, så det kneb lidt med at vænne sig til det.)

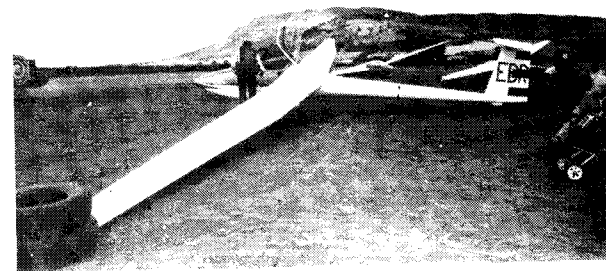


Som nævnt bruges skrænten også af mange drageflyvere. Måske kan en Rogallodrage anes på næste billede. Mens vi fløj var der hele tiden en 5 - 6

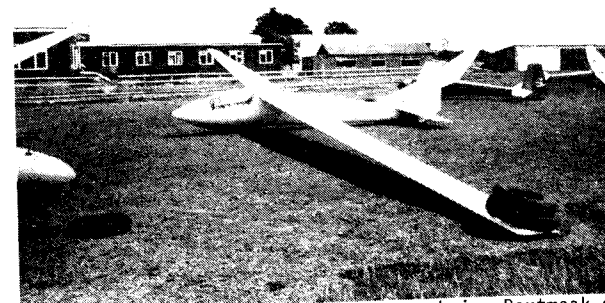


stykker af dem i luften, så det gjaldt hele tiden om at holde godt udkig efter disse langsomt flyvende objekter.

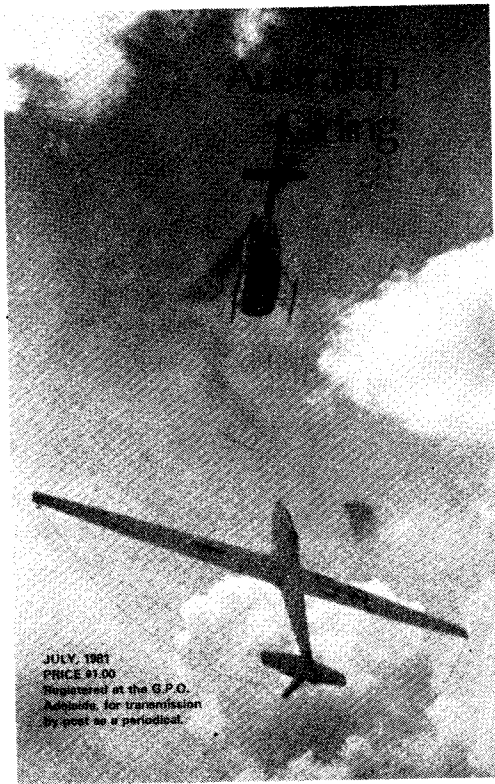
Et par andre billeder fra Portmoak: Øverst en 17 meters DG 200 med ekstratipper og flaps. I baggrunden Portmoak Hill. Afstanden derover er ca. 4 km.



Dernæst en hæderkronet, gammel engelsk konstruktion, - en 18 meters Skylark 4. Bygget helt i træ var den en forgænger for de forskellige Kestrel-typer i glasfiber. I baggrunden Portmoaks kontor og klubhus.



Iøvrigt bør vi også fortælle, at bakkerne omkring Portmoak også kan give bølger. I vinter sattes således en ny engelsk rekord med udgangspunkt på pladsen: Godt 36.000 fod absolut højde! Er der nogen, der har lyst til at prøve lykken derovre, - så kontakt redaktionen. Vi har adressen. Desværre må klubben nok siges at være temmelig dyr efter danske forhold. Vi betalte således ialt kr. 250 for 2 x 25 minutters flyvetid på K 13. På den anden side var det det værd. At prøve skræntflyvning er visse lig sjovt.



En noget speciel hjemhentning!

Ganske vist er vi i vor klub specialister i minderværdige hjemhentninger, men denne situation, - hentet fra forsiden af det australske svæveflyveforbunds blad, - kan vi vist alligevel ikke vise magen til. Historien bag billedet er følgende:

Den privatejede K-6 på billedet blev via den lokale klub lejet ud på almindelige udlejningsbetingelser. En erfaren RAF-pilot tog en forårsdag afsted i flysløb, skønt vejret absolut ikke så lovende ud: Skybase ca. 1200 fod og truende regn! 5 minutter efter udkoblingen forsvandt K-6'eren da også i tæt tropisk

regn med en sigtbarhed på mindre end 50 meter med vindstød på op til 35 kts! Men piloten havde nu een gang besluttet sig til at flyve stræk, - og det gjorde han så.

I ca. 800 fod over en nærliggende vandkraftdæmning kom han ud af skyerne med lige netop tilstrækkelig højde til at klare en forceret landing midt i den sump, der lå langs den øde vandkraftsøes breder. Hele flyvningen, incl. slæbet havde varet 24 minutter og strakt sig over 25 miles. 4 timer senere blev flyet lokaliseret, men tilsyneladende var det forladt. Endnu 3 timer senere, kom piloten, der var en hærde og trænet sportsmand, vandrende ind på flyvepladsen, netop som man var blevet enige om, at han sikkert var druknet.

Det syntes imidlertid umuligt at få bjerget flyet fra sumpen, hvorfor man overlod det til forsikringsselskabet og tage stilling til en eventuel bjergning. Man bestemte sig til at forsøge en bjergning med en Jet Ranger-helikopter. K-6'erens sideror blev afmonteret for at undgå skade, når flyet skul-

le løftes lodret op, pinden blev surret fast og bremserne ligeså i åbnet stilling. Et par reb blev trukket fra tipperne ned omkring haleslæberen, så man kunne holde lidt styr på sagerne.

Selve løftet gik smertefrit, og flyet hang straks stabilt under helikopteren i næsekoblingen. 6'eren kunne herefter let landsættes på den anden side af søen, hvor det var muligt at komme til med en trailer.

Men det sjove var ikke forbi dermed! Så snart flyet stod sikkert på jorden, blev helikopterpiloten vinket af. Han kvitterede promte med at smide sit løfteudstyr (som han sikkert var vant til), og det gik ret igennem 6'erens vinge tæt ved vingeroden. Heldigvis dog uden at beskadige hovedbjælken. Men ikke nok med det: Kort efter at helikopteren havde sat kursen hjemad, fik den motorvanskeligheder og styrtede ned på en lille ø i Darwins havn. Piloten slap næsten uskadt, men Jet Rangeren totalhavarerede. Og til slut fandt det stakkels forsikringsselskab ud af, at det også forsikrede helikopteren!

(Australian Gliding.)



Tlf. 62 11 22

• • • • •

Himmerlands største center for



BYGNINGSARTIKLER

Chr. Hjortkjær & Co. a/s
HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9500 AARS · TLF. 62 11 22

Vi har her fornøjelsen af at byde hele to ny annoncører velkommen i Svævenyt. Flauenskjolds Farvehandel i Ålborg er een af vore gode forretningsforbindelser og behøver næppe nogen videre introduktion.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Ålborg
Tlf. 13 13 39

Solbjerg Radio & TV kommer til vor klub via den utrættelige Bøgelund. Vi håber at se vor annoncør fra Fårup på pladsen og byder gerne på en flyvetur og en flyvesnak. Velkommen til begge.

SOLBERG  **Radio TV**
Randersvej 42
8990 Fårup 06 - 45 25 59

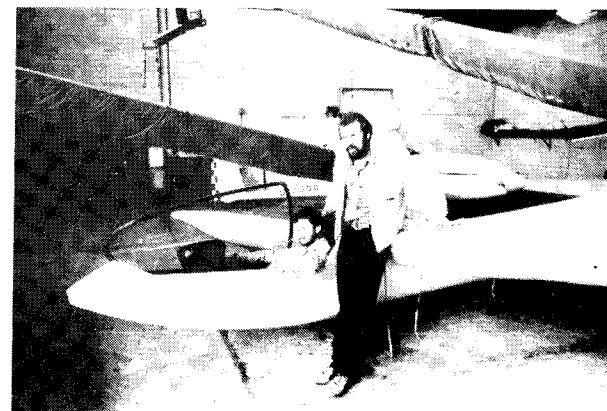
Finn Jonassen drager i denne uge til det store udland, - i dette tilfælde U.S.A. Han skal besøge bekendte i Ohio i det midt-østlige område. Her burde der være masser af mulighed for flyvning, omend der næppe er de store muligheder for vi fladlændinges ønskedrøm, bølgeflyvning.

Opholdet skal strække sig over 3 - 12 måneder, - lidt afhængigt af, hvordan tingene udvikler sig. Finn har lovet at sende flyveberetninger, når han når så langt, og han vil også blive glad for at få en hilsen fra vennerne herhjemme. Hans adresse er:

Finn Jonassen
co/ Ulla Rusch
441 E. Kenwood Dr.
Euclid
OHIO 441 23
U.S.A.

MISTRAL - C.

I begyndelsen af sommerferien var Store-Anders og redaktøren et smut i Tyskland. Egentlig skulle vi have hentet vore ny wirer, men to dage før vi skulle køre, fik vi fra Gustav Wolff i Gütersloh besked om, at wirerne alligevel ikke kunne leveres som først lovet. Ærgerlige over at måtte ud-sætte turen med så kort varsel besluttede vi os til alligevel at køre af sted. Også fordi vi vidste, at Werner i Gladbeck allerede havde arrangeret forskelligt i anledning af vores planlagte besøg dér. Vi kørte da direkte til Gladbeck og havde i et par dage god lejlighed til at snakke med tyske svæveflyvere, se på deres flyveplads (som ikke måtte fotograferes på grund af visse militære forskrifter !) og endelig havde undertegnede fornøjelsen af at prøve Gladbeckernes nyeste fly, den frank-konstruerede, men nu tyskbyggede Mistral - C.



Først lidt hangar-flying inden disen lettede så meget, at det blev muligt at se den anden ende af flyvepladsen på Schwarzer Heide.

Da vi kom til flyvepladsen, var vejret efter de lokale forhold rimeligt. Sigtbarheden var vel 5 - 6 kilometer, og vi blev lovet, at den nok skulle blive helt fin lidt længere op på dagen. Og lidt over middag var der vel også efterhånden tale om en sigt på hele 10 kilometer. Det tillod i det mindste, at man kunne se de nærmeste af de 150 - 350 meter høje skorstene, der rager op rundt omkring pladsen.

Efter en kort briefing om landingsmønstre etc. kunne vi slæbe flyet op til pladsens fjerneste ende. Al flytransporthet foregår normalt pr. håndkraft, men vi fik lov til at få wirehenteren spændt for.

Efter at jeg havde sat mig vel tilrette i flyet, fortalte Werner ganske

kort om dets indretning og flyveegenskaber, hvorefter slæbet kunne starte.

Flyet var i høj grad en positiv overraskelse. Der var overhovedet ingen problemer med at få etableret sig i den rette slæbe-position, Mistralen lå særdeles stabilt og komfortabelt efter det kraftige slæbefly, der drønedede opad med 4 meter/sek. Alle ror virkede harmoniske og velkoordinerede, og der var overhovedet intet at sige flyets opførsel på under slæbet. Kun kunne man brokke sig over trimmet, der nærmest er en slags Libelle-trim. Jeg finder det i hvert fald ikke bekvemt at skulle trimme med pindbevægelser, men måske kan man vænne sig til det.

Under selve flyvningen fandt jeg ligeledes flyet yderst let og behageligt at flyve. Jeg mærkede ingen lumskerier under langsom kurvning, og ved højere fart var der heller intet at bemærke. Hvad der imidlertid især slog mig var flyets totale tysthed. End ikke PIK 20 flyver så lydøst som denne Mistral, og det endda til trods for, at det som klubklasse-fly har fast hovedhjul.

Desværre fik jeg ikke rigtig lejlighed til at prøve flyet i termik, - kun lidt formindsket synk og 0. Men fornemmelsen af, at det i alt var et



Landing på Schwarzer Heide fra vestenden af banen.

godmodigt og letfløjet fly, forblev uforstyrret. Jeg mener i hvert fald, at man udmærket kan bruge det som første glasfiber-type i en blandet klubflåde, - ja jeg er sikker på, at det egner sig bedre til dette end f.eks. Astir.

Af negative ting ved flyet må desværre ubetinget nævnes den håndværksmæssige finish. Den var ringe. Nogle steder virkede det som om, maling og

gelcoat var tjæret på med fingrene, - andre steder var der næsten ingen maling. Og da klubben i første omgang modtog flyet fra fabrikken, var der så meget slup (kendt Linnemann-udtryk!) i hovedbjælkernes beslag, at man sendte flyet tilbage igen. Det blev ordnet, og man er nu i det store hele udmærket tilfreds med det.

Ifølge Werner flyver Mistralen ligeop med f.eks. deres LS-1c, - måske endda lidt bedre. Stigeegenskaberne i svag termik bedømmer han som værende på højde med LS-eren og egenskaberne ved høje hastigheder som nok lidt bedre. Under alle omstændigheder må også jeg sige, at jeg alt i alt blev glædeligt overrasket over flyet. Og kommer fabrikken over, hvad der kan håbes at være børnesygdomme med den dårlige finish, så mener jeg absolut, Mistralen er en type, der må regnes med, hvis man ønsker at anskaffe et fly i klubklassen. Desværre husker jeg ikke nøjagtigt prisen, men den skulle være konkurrencedygtig sammenlignet med hvad, der ellers findes i klassen.

FV.

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

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

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

- så vi siger velkommen i

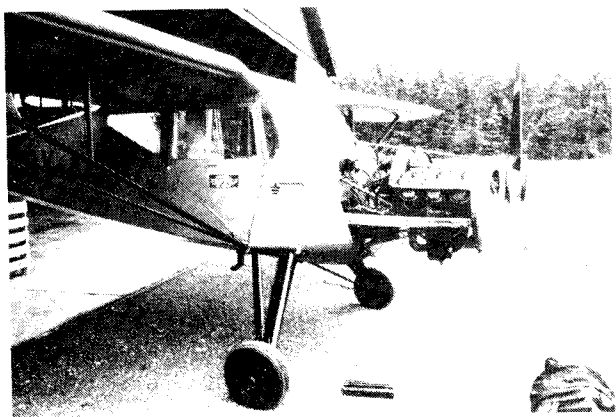
Brugsen Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Delikatessafdeling
Cafeteria »Spisekrogen»

Smånyt.

Efter årelang venten kunne Mie og Gert Frikke endelig i begyndelsen af juli tage af sted mod Sri Lanka for at hente den lille pige, de havde fået at vide ventede på dem der. Turen var ikke uden ubehagelige oplevelser, - bl.a. var børnehjemmet, hvor spædbarnet opholdt sig, en chokerende oplevelse. Men heldigvis gik alt, inklusive flyveturen til Danmark nogenlunde som det skulle. Efter et længere ophold på Ålborg Sygehus skulle de på nuværende tidspunkt kunne glæde sig over at være blevet en lille familie med deres Maria (og Bølle). Vi ønsker tillykke!

David Cecil er som nævnt andetsteds meldt passiv. David har fået arbejde i Odense og får dermed rigelig langt til EK-VH. Men han har lovet at kigge ind ved lejlighed.



Som tidligere omtalt har vor trofaste KZ-7'er fået ny motor. Vi nærede ikke at få et billede af den lidt tandløst udseende veteran med i sidste nummer af Svæve-nyt, - men her er det!

Og en gammel nyhed: 2/6 bestod Flemming Mikkelsen, David Cecil, Kim Jensen og Steen Lee Christensen prøven til internationalt VHF-bevis. Endnu engang kunne kursusdeltagerne og deres lærer, Benny Svendsen, notere en 100% succes, idet også den enlige deltager fra Borup bestod. Tillykke!

Tine har taget en ny-indrettet sandkasse ved siden af bålpladsen i brug. Hun meddeler nådigst, at også stressede elever, S-piloter og instruktører kan få lov til at låne spand og skovl, hvis de skulle føle trang til at beskæftige sig med noget helt elementært og jordnært. Specielt er også bestyrelsen velkommen til at holde møder her!

SMÅNYT. fortsat.

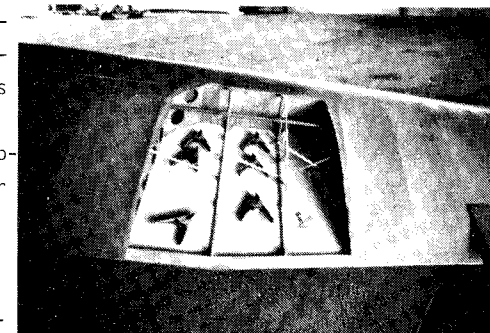
Prisen som Årets Sologilde bæres vist af Poul Hedemands. En autentisk bemærkning fra den glade soloist: "Ingen skal fgm.... gå tørstige fra mit solo-øl." Det kom vist så rigeligt til at holde stik!!



Sommerlejr og hangarmaling hører vist på en måde sammen. Det store arbejde er nu ved at være afsluttet. Her er Gitte og Per Eriksen i sving, men mange andre har gjort en god indsats.

Også vort værksted er nu endelig malet færdigt både ude og inde. Dog tales der nu også om at male gulvet i selve flyværkstedet. Det vil sikkert være en god idé, - så vil problemet med støv og malerarbejde på flyene sikkert være elimineret.

Det er sket før - og nu igen: En faldskærmsspringer igennem hangartaget. Heldigvis for springeren kom han intet til, - og heldigvis for os opstod der udover et par huller i taget kun mindre skader på fly i hangaren. SH-1'en fik et lille hul i lærredet på det ene haleplan, mens Polytten fik knækket 3 spanter i den højre vinge. Begge dele skyldtes nedfaldende tagpladestumper. Bogelund m.fl. har nu repareret Polytten og den uheldige springer har vist efterhånden også fået lappet hullerne i taget.



Et mindre uheld med spillet truede een af de første dage, vi havde vore tyske venner på besøg, med at standse flyvningen. I hydrauliksystemet, der bruges til at hæve og sænke spillet med, gik en bundprop i een af trykcylindrene løs, mens spillet blev flyttet. Al olien forsvandt øjeblikkeligt, og spillet faldt ned med en drøn. Heldigvis kunne sagen ordnes, idet Ove fik lavet i hvert fald en midlertidig løsning.

Det bør i denne forbindelse understreges, at spillet KUN må flyttes, efter at trykket er taget af nævnte hydrauliksystem.

Særlige præstationer

(Ganske vist er der på denne liste over "Særlige præstationer" resultater fra to måneder, - alligevel må der siges at være mange. Nice work, fellows!!)

- 23/6: Anders M. Andersen udlandet v. Hobro med LS 1.
- 28/6: Lars Knudsen solo.
- 7/7: Ove Rønbjerg Christensen solo.
- 9/7: Finn Jonassen omskolet til PIK 20.
- 8/7: Hans M. Andersen sølvstræk til Randers samt 5 timer 25 på K 8.
- 9/7: Lars Krull solo.
- 9/7: Poul Hedemand solo.
- 11/7: Poul Olesen solo.
- 21/7: Bent Kirkegaard EK-VH - Skive samt Skive - Møldrup på PIK 20.
- 21/7: Bent Erik Thomsen EK-VH - EK-SV (Skive) samt EK-SV - Vognsild på LS-1.
- 22/7: Birgit A. Eriksen omskolet til LS-1.
- 23/7: Kaj Fogh Omskolet til Astir.
- 24/7: Anders Hansen omskolet til Astir.
- 28/7: Steen Pedersen solo.
- 1/8: Henning Hegelund solo.
- 2/8: Ove Rønbjerg 6 timer 35 til sølv-C på K-8.
- 2/8: Børge Nielsen sølvstræk til Randers på K-6.
- 2/8: Henning G. Christensen S.
- 2/8: Lars Krull S.
- 2/8: Jens Ole Sørensen 106 km trekant på PIK 20 med 59,4 km/t.
- 2/8: Tage Havsager 106 km trekant på LS-1 med 70,6 km/t.
- 2/8: Niels Sejstrup 106 km trekant på LS-1 med 74,8 km/t.
- 2/8: Poul R. Christensen 106 km trekant på PIK 20 med 55,3 km/t.
- 3/8: Bent Erik Thomsen 5 timer 05 til sølv-C på LS-1.
- 15/8: Bent Erik Thomsen omskolet til SH-1.
- 15/8: Hans M. Andersen omskolet til Astir.
- 17/8: Bent Erik Thomsen landet på Randers efter forsøg på 300 km u/hj. Nåede ca. halvvejs men fik istedet sølv-stræk!
- 21/8: Poul R. Kristensen 106 km trekant på LS-1 med 48,9 km/t.
- 21/8: Bent Erik Thomsen 106 km trekant på PIK 20.
- 22/8: Finn Odderskov solo.
- 22/8: Bent Jensen S.
- 2/8: Birgit A. Eriksen 106 km trekant på K 6.

TILLYKKE.

Lidt statistik

Anders Hans har opgjort vor flyvestatistik pr. 21/8 - 1981. Og den må middelst talt siges at være strålende! Vi har på nuværende tidspunkt fløjet væsentligt flere strækkilometre, flere timer og næsten ligeså mange starter som i hele 1980. Faktisk kan vi allerede nu sige, at 1981 slet ikke kan undgå at blive alle tiders rekord-år for vores klub. Se selv tallene herunder:

Fly	Antal starter	Antal km.	Flyvetid
Polyt XFA	73	0	10;10
K 7 MNX	1161	307	211:45
K 8 XFG	282	259	127:45
K 8 XFL	423	91	155:45
K 6 XFN	282	691	144:00
Astir XDJ	263	997	167:20
LS 1 XBY	196	2273	174:20
PIK 20 XHT	157	1394	136:35
IALT	2837	6012	1127:40

Til sammenligning de totale tal fra 1980:

IALT	3055	3799	1108:00
------	------	------	---------

Som det ses er vi i år særdeles fint med, - men desværre må antallet af strækkilometre (som sædvanlig) tages med en del forbehold. For som sædvanlig har det kunnet konstateres, at folk sløser med at få ført de forskellige flyvninger korrekt i dagkort og journaler. For slet ikke at tale om, at de glade journalførere overhovedet ikke kan lægge sammen! Ved sidste gennemgang af journalernes start- og timeantal kunne det nemlig som sædvanlig kun bemærkes, at man heri kan finde de mest mærkværdige eksempler på anvendt regnekunst!



**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

Scheel Poulsen

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

Medlemsnyt

Henrik Overbye
Nygade 12, blok C 12, nr. 175
9681 Ranum.

Gudrund Teilmann
Ndr. True 23
Vebbestrup
9500 Hobro.
Tlf. 08 554196.

Henrik har hidtil fløjet i Nordjysk Svæveflyveklub i Frederikshavn. Han har S og har fløjet en hel del på den nørrejske klubs diverse Astirs.

Med Gudrund glæder vi over at hilse en ny pige velkommen i klubben. Så er der 3 blandt de aktive piloter!

Meldt passive:

David Cecil.
Flemming Mikkelsen.

David flytter som nævnt andetsteds til Odense, og Termikkelsen flytter til København. Vi håber at se dem begge af og til alligevel.

Udmeldt:

Karl Jakobsen.

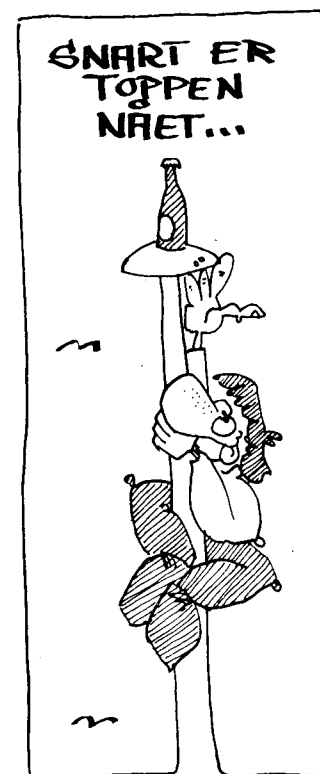


Det sker på
★ Restaurant
Wilo
★ HORNUM
Vei mødt på Wilo
Venlig hilsen Ditte
Tlf. 66 13 01



Det kan bringe barnet frem i enhver pilot m/k, når Gokke kommer med sine radiostyrede stock-cars.

Om Gokkes egen Peugeot tjener som forbillede, skal vi lade være usagt!



CERES
ÅRS



BP AARS DEPOT
BENT KROGH

Vestre Boulevard
PETROLEUM
FYRINGSGASOLIE
MOTORGASOLIE
TRAKTORBENZIN
SMØREOLIER
OLIEFYR
VARME UNIT's
BP GAS
RENGØRINGSMIDLER



62 1988

... Deres direkte
olieledning!

SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KR

Tlf. 08-66 10 0



Et udpluk af de præmier, vore NOM-piloter kunne bringe med hjem fra Hjørring efter NOM 1981. De to Pondus'er tilfaldt hhv. Tage Havsager og Anders Hansen. Tinpokalen er ligeledes Tages for hans førsteplads i standardklassen.
Alle præmier var skænket af Danske Bank i Frederikshavn.

Vi beklager:

at Svævenyt ikke udkom som normalt med et augustnummer. Det skyldes ikke problemer med hverken typograf eller journalist. Men i forbindelse med trykkeriets sommerlukning og redaktørens start i nyt job, kom det ganske enkelt til at knibe med tiden.

Glædeligt er det imidlertid at mærke, at bladet har været savnet, idet flere har ringet og spurgt, hvor det blev af. Tak for det!

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

KUN FOR SPØG...

Når man rigtig tænker over livet,
så drejer det sig om et stykke med
leverpostej - -



En kendt formand glædede sig forud til DM og sagde til en ven: Jeg tror, DM i år bliver en hjernernes kamp!

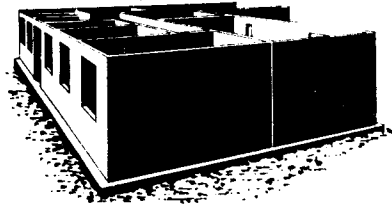
Hvor sportsligt af dig, sagde vennen, - at komme ubevæbnet!!

Hvad synes du om Kipling, Karsten ?

Ved det ikke, - jeg har aldrig kipleet!



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: 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 Års, tlf. 08-66 14 72