

SVÆVENYT



Nr. 4
April 1982
21. årgang

Redaktionen flyttet.

Ja, - som det fremgår af billedet er redaktionen denne gang flyttet til ny omgivelser. Trykning af dette nummer skal ske umiddelbart efter påske, så skal alt være færdigt, må påskeaftenerne også tages i brug. Og hvis ellers alle de skvaddehoveder, der lige skal kigge i alle redaktørens papirer, fotos etc. ellers kunne lade være med at rode i det hele, så kunne jeg måske komme igang.



Store-Anders har lige væltet en stak færdige papirer på gulvet, Ib kommer med dumme kommentarer og Bette-Bent sætter fedtede fingre på mine fotografier. Så, - kære læser -, hvis dette blad ikke helt lever op til sædvanlig standard, så er det altså ikke redaktørens skyld!

Annonce:

Anders M. Andersen beder os gentage efterlysningen af en hjælper med bil med krog til Arnborg Open. Det haster efterhånden!

Forsiden:

En lidt forsinket hyldest til Finn Jonassen for hans fuldførte Guld-C. Det andet i klubbens historie.

VIGTIGT: Medlemsmøde d. 24/4

Som meddelt i sidste nummer er der indkaldt til en speciel "forlængelse" af den ordinære generalforsamling vedrørende spørgsmålet om en ændret flyfordelingspolitik. I sidste blad stod angivet tidspunktet kl. 19.00, men kulegravningsudvalget har fundet det bedre at sætte tidspunktet til kl. 9.00.

ALTSÅ KL. 9.00

Det skal gentages, at kun forslag om flyfordeling skal behandles på dette møde, at kun forslag, der var indkommet inden 12/4 kan behandles og at mødet i dette ene spørgsmål har samme besluttende myndighed som en ordinær generalforsamling.

Herunder følger samtlige indkomne forslag.

Det forslag, Steener havde fremsat til generalforsamlingen havde følgende ordlyd:

"Generalforsamlingen nedsætter et 3 eller 4 mands udvalg til fordeling af de 18 flyvedage i week-enderne i juni og juli (1 dag er fra august) på en sådan måde, at hvert medlem kun må flyve på halvdelen af det antal dage, der er i de to måneders week-ends."



Til forslaget var knyttet følgende kommentarer:

I: Forslaget er ikke stillet for at begrænse noget medlems flyvetid.

II: Hverdagsflyvningen fortsætter som hidtil.

III: Forslaget modvirker, at vi på de gode flyvedage møder 30 medlemmer, hvoraf nogle måske kører halvskuffede hjem. (Var det ikke bedre, hvis vi kun var mødt 15 og så fik det dobbelte ud af det ?)

IV: Forslaget er familievenligt og modvirker altså "Gennemtræk" i klubben.

V: Bliver forslaget en succes, kan vi jo udvide det til at gælde een eller to måneder mere.

VI: Er der medlemmer, som absolut "VIL" flyve hver week-end, så lad dem betale et forhøjet kontingent.

VII: Der nedsættes et 3-4 mands udvalg som skal indhente eventuelle ønsker fra medlemmerne om deres flyvedages placering.

VIII: Opslag om medlemmernes flyvedage i de to måneder skal være i klubhuset mindst tre uger før 1. juni.

IX: Instruktørordningen holdes uden for denne aftale.

Steener M. Pedersen.



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



62 19 88
... Deres direkte
olieledning!



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

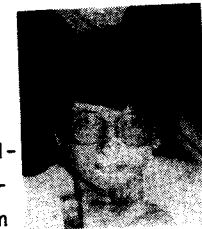
BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Fra Poul Erik Thomsen er der kommet et forslag til flyfordeling, der i al sin enkelhed lyder:

"Lad os fortsætte som hidtil".
Kortere kan det vel ikke siges.



Fra Anders M. Andersen har vi modtaget følgende forslag:



"Allerførst vil jeg gerne gøre op med de præmisser, nogle af de forslag om flyfordeling, jeg har set, er stillet ud fra. Det påstås, at vi alle betaler det samme kontingent (hvorfor alle skal have samme flyvning). Skal man absolut regne i kroner og ører, må man nødvendigvis også have vinterarbejdet med i beregningerne. Lad os forudsætte et medlem, der kommer hver lørdag og søndag vinteren igennem (hvilket der rent faktisk er nogle, der gør) og at vedkommende effektivt arbejder 6 timer om dagen. Det giver et ekstra månedligt kontingent på ungefær $6 \times 2 \times 4 \times 40 = 1.920$ kroner (timelønnen er sat til kr. 40,00). Hvem kan stadig med god samvittighed påstå, at alle betaler det samme kontingent?

Det påstås også, at det man har betalt for er et antal starter og timer, der svarer til gennemsnittet for, hvad hver enkelt flyver. En kæmpe misforståelse! Man har ikke betalt for en eneste start over kontingentet. Det, man har betalt for, er, at klubben stiller et vist antal fly, spil, klubhus og hvad deraf følger til rådighed. For at flyve skal der "betales" væsentligt mere, nemlig en stor arbejdsindsats. Man kan med sorg i sindet konstatere, at der efterhånden er en del, der har den opfattelse, at svæveflyvning drejer sig om 90% flyvning og 10% arbejde. Hvis man bytter tallene om, passer de bedre! Det er bemærkelsesværdigt, at de, der har denne forkerte opfattelse af fordelingen flyvning/arbejde også er de, der brokker sig over, at de ikke får flyvning nok. O tempora, o mores!

Sagen er den, at hvis folk ville brokke sig lidt (eller rettere: meget) mindre og i stedet bruge tiden på at tage sig til noget fornuftigt arbejde, der kan gavne klubben, så kunne alle få tilfredsstillende deres flyvebehov uden problemer, men det er åbenbart blevet for nemt at benytte "brokkemetoden".

Nå, til det egentlige: forslag om flyfordeling. Præmisserne i nedenstående forslag er, at vil man nyde, så må man også yde (en præmis, man alt for ofte ser blive skubbet til side til fordel for den mere behagelige: jeg vil nyde, ergo skal I andre yde):

Hvert år opdeles medlemmerne i 4 kategorier med følgende rettigheder:

- A: Ret til at flyve de typer, ens flyveerfaring berettiger til, dog ikke Astin, LS 1 og Pil 20
- B: Ret til at flyve de typer, ens flyveerfaring berettiger til, dog ikke LS 1 og Pil 20
- C: Ret til at flyve de typer, ens flyveerfaring berettiger til, dog ikke Pil 20
- D: Ret til at flyve de typer, ens flyveerfaring berettiger til.

Opdelingen tænkes foretaget af en gruppe på 5 medlemmer, der ofte kommer på pladsen, både i flyvesæsonen og i vinterhalvåret. Dette for at få en så saglig vurdering som muligt og for at undgå indbyrdes aftaler i denne gruppe, da de på forhånd vil være nærmest selvskrevne til at komme i kategorien D. Udnævnelsen af denne gruppe tænkes foretaget af bestyrelsen.


Det er så meningen, at denne gruppe ud fra den enkeltes aktivitet i flyvesæsonen sammenholdt med aktiviteten ved vinterarbejde og andet arbejde for klubben i øvrigt (bestyrelsesarbejde, klubblad o.lign.) skal vurdere, hvilken kategori vedkommende har gjort sig fortjent til at blive placeret i. forstået på den måde, at en, der flyver 30 timer om året selvfølgelig kun skal yde det halve af, hvad en, der flyver 60 timer om året skal for at komme i samme kategori.

Administrationen af ordningen tænkes foretaget over statuskortene, altså ikke et væld af unødigt papir, som nogle andre forslag kræver.

BEVÆR! Forslaget er ikke stillet som et forsøg på at bremse andres flyvning til fordel for egen, men som et forsøg på at få visse elementer til at indse, at man må sætte tæring efter næring.

Tænk over forslaget! Det betyder, at DU får det, du reelt har betalt for. Hverken mere eller mindre. (Og det kan vist ingen have noget imod, vel?)

Anders M. Andersen

Fra Jens Ole  og Poul Richard

er der kommet følgende forslag:



Nedennævnte bedes optaget i "Svævenyt" som værende ét af de forslag, der er resultatet af det nedsatte kulegravningsudvalgs arbejde:

Formål:

Ud fra den kendsgerning, at vi alle betaler det samme, er formålet at finde et system, der giver alle mulighed for lige meget flyvning, kun begrænset af det enkelte medlems mulighed for at møde op.

Hvem:

Forslaget gælder for alle S-piloter, d.v.s. K7 og en K8 holdes derfor udenfor.

Forslag:

Ved den daglige flyfordeling (der iøvrigt bør tilstræbes at gøres obligatorisk) inddeler de enkelte piloter sig i grupper som hidtil med 1 fly til hver gruppe.

Til erstatning for den før udførte lodtrækning gruppens medlemmer imellem foreslås det at være den enkelte pilots antal flyvetimer i den pågældende periode (1.1. - 31.7. og 1.8. - 31.12.), der er afgørende, d.v.s. den, der har færrest antal timer i perioden, vinder. Næstfærrest nr. 2 o.s.v.

Fordele:

Piloter, der ikke har mulighed for at komme på pladsen så ofte, og dermed ikke lægger særligt stort beslag på flyene, får også, når de endelig kommer, mulighed for et mere rimeligt antal flyvetimer.

Kommentarer:

1. Flyvetimer og ikke antal starter er bevidst anvendt som kriterie idet systemet så ikke vil hindre, at nogen flyver på mindre gode dage. Systemet ændrer således på ingen måde klubbens samlede antal starter og flyvetimer.
2. Den anvendte periodeinddeling (1.1. - 31.7. og 1.8. - 31.12.) er blandt andet valgt, for at ingen skal straffes "for gammel gæld" (= mange flyvetimer), idet "tavlen" nu vaskes ren 2 gange pr. år - én gang den 31.12. og én gang den 31.7. (med vilje val umiddelbart efter sommerlejren).

Jens Ole Sørensen &
Poul Richard Kristensen

N.B. : Poul Richard tilføjer som kommentar OG forslag, at den omtalte periodeinddeling for "renvaskning" af tavlen gøres så kort som f.eks. 3 - 4 uger.

Endelig er der kommet et forslag fra Gitte Vasegaard. Se næste side.

SOLBERG 
Randernevej 42
6800 Fårup 66-45 25 58

FLYFORDELING

Efter at have læst forskellige mere eller mindre horrible forslag til flyfordeling vil jeg gerne komme med et forslag, der ligger meget tæt op ad, hvad vi hidtil har praktiseret i klubben.

Fordelingen tænkes foretaget som følger:

1. Ved briefing deler piloterne sig i grupper på de fly, der er til rådighed. Der skal her være mulighed for at skifte over til et andet fly, hvis der er en meget skæv fordeling af piloter på de forskellige typer.
2. Indenfor gruppen besluttet nu ved flertalsafgørelse, om flyet skal på stræk eller udelukkende skal bruges til lokalflyvning.
3. Hvis gruppen beslutter, at flyet skal bruges til strækflyvning, vurderes det, om en eller flere piloter bør have fortrinsret til flyet, og om andre piloter eventuelt har fløjet så meget for nyligt, at de på forhånd bør trække sig tilbage.
Er der herefter flere piloter, der 'står lige', trækkes lod om rækkefølgen.
4. Det kan endelig besluttet indenfor gruppen, om hver enkelt pilot skal have 1, 2, 3 eller flere forsøg.
5. Gruppen kan eventuelt også beslutte f.eks. udelukkende at flyve 100 km trekanter, således at flere piloter får en chance for at komme af sted, fremfor f.eks. 300 km.

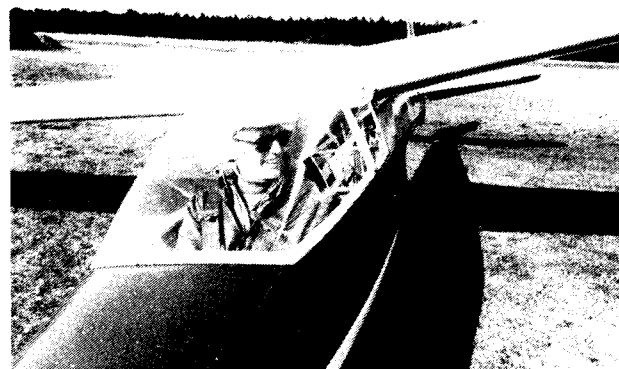
Med hensyn til punkt 3. vil jeg gerne opfordre de piloter, der har været på strækflyvninger mange gange, til at trække sig tilbage til fordel for de piloter, der aldrig har været på stræk eller måske aldrig har gennemført en strækflyvning, også selvom vejret forekommer den dygtige strækpilot at blive spildt på en mindre opgave. Jeg tror, at mange uerfarne strækpiloter er bange for på en god dag at tage flyet fra de piloter, der 'kan'. Tag hensyn, på dette punkt som på alle andre, så vi kan skabe bedst mulige vilkår for flest mulige af vore medlemmer.

Hilsen Gitte



SÆSONSTART

Endelig lørdag den 27. marts kunne vinterens støv rystes af fly og piloter. Men på eftermiddagen kunne formanden forårschecke sig selv og K 7'eren, hvilket, som det ses, foregik med et smil. En stribe vinterkulrede piloter fik herefter deres check og var således klar til at udnytte årets første termik dagen efter. Ca. 3000 fod fik de heldige ud af det, og på nogle af de følgende (h)ve(j)rdage nåede klubbens tungeste medlem den fantastiske højde 4400 fod!



Har sæsonstarten således været ganske rimelig, så har påskevejret indtil videre snydt ganske gevaldigt. Mens dette skrives vælter sne og hagl ned fra kampestore CB'ere udenfor klubhuset. Af og til er jorden næsten helt hvid. I stedet må tiden så anvendes til hygge i klubhuset og småarbejde i værksted og hangar.

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

Ingen termik?

De første påskedage var der ingen termik. Det frustrerer som bekendt folk. Men da redaktørens skrivemaskine stod i klubhuset, lod flere frustrationerne få afløb ved at skrive på den. Herunder nogle eksempler på, hvad der indløb i dagens løb.

DDDDdd Der er ingen termik

Sludder, der er masser - 5-meter stængerne står overalt !!!!

Der er ingen termik basta. Alle der går på stræk lander ude.
Vi skal flyve i Østrig alle sammen. Der er der termik.

T E R M I K.

lars knull lkkjjj er et fæ
Ib Friis Mikkelsen er allerede landet ude. Han nåede kun til Binnerup.
Han er en stor torsk.nemlig-----

Bare tænke på et Føhnul.'

FRA KASSEREREN

For at springe lige ud i det - jeg har endnu engang udtænkt en skønne plan til nedsættelse af de løbende kontingentrestancer

I den nye sæson får de medlemmer flyveforbud, der har mere end 3 måneders kontingentrestance (idet det er den samme restance, som giver tab af stemmeret ved generalforsamlingen).

Kassereren (det er mig), udarbejder en liste, der opstilles i klubhuset. Listen kan samtidig sættes sammen med dagkortet, således at den altid findes på startstedet.

Står et medlem på listen, kan der kun gives tilladelse til flyvning, såfremt vedkommende kan fremvise kvittering for indbetaling af hele kontingentrestancen, indtil ny liste fremkommer.

Den nye ordning træder i kraft pr. 1/5-82.

Til KZ-piloterne

For at undgå de store tilgodehavender hos KZ-piloterne, som klubben har haft de sidste par år (ikke på grund af manglende betalingsvilje fra piloterne, men snarere manglende betalingsopfordringer), bedes al flyvning i år betales i postkassen i kontoret, ligesom betaling for flysløb. Der ligger blokke i kontoret, hvorpå anføres navn, dato og flyvetid.

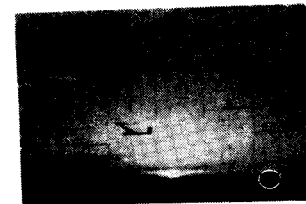
Endvidere vil der snarest blive udarbejdet nogle regninger, der kan bruges, når KZ-7'eren er ude for at slæbe i andre klubber. Disse vil blive lagt ned til KZ-7'erens papirer.

Gitte

**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

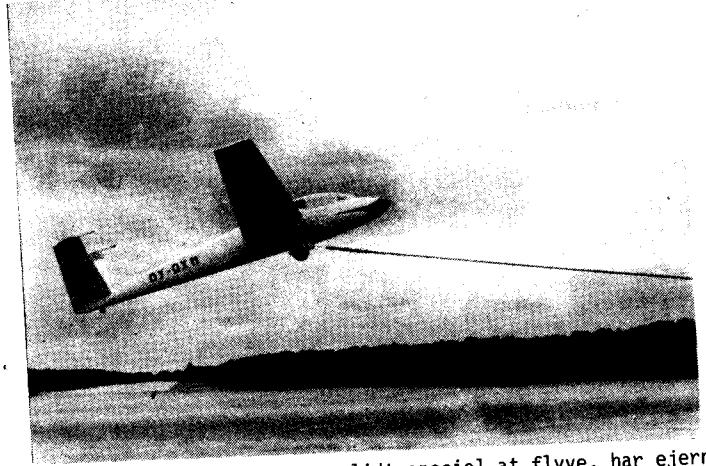
Scheel Poulsen

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



NYT FLY I KLUBBEN

Ja, - selvfølgelig, - når man ser billedet, der ledsager artiklen, er der vel ingen, der bliver narret. Men faktisk har klubben på en måde fået et nyt fly. SH 1-gruppen har nemlig tilbudt klubben, at SH'en på visse betingelser også kan flyves af klubbens piloter. Bestyrelsen har modtaget tilbudet, og betingelserne for at flyve SH 1 følger herunder.



Da SH 1'en unægtelig kan være lidt speciel at flyve, har ejerne stillet som omskolingsbetingelse, at man i forvejen er omskoleet til PIK 20. Ønsker man at starte i flyslæb, må det kun ske med piloter, der har god og "frisk" erfaring i slæb, - det er faktisk i flyslæb SH'en kan vise sine værste unoder. Siderorsvirkningen kan i sidevind være noget utilstrækkelig, - derfor kravet om god flyslæberfaring. Iøvrigt skal omskoling til SH 1 ske som enhver anden omskoling. Der betales intet omskolingsgebyr.

Hvornår må man så flyve SH 1? Når ingen af ejerne er mødt op til normal briefing-tid, kan SH 1'en af PIK-piloterne tages ind som alternativt fly i denne gruppe. Hvis ejerne derimod er til stede ved briefing, disponerer de over flyet som normalt. Blicher SH 1'en senere på dagen ledig, kan omskolede piloter frit flyve den efter aftale med ejerne.

SH 1'en må ikke uden særlig aftale flyve fra andre pladser end EK-VH.

Så vidt betingelserne for at flyve SH 1. Som det ses, gælder tilbudet altså kun klubbens mest erfarne piloter, hvilket først og fremmest er aftalt for at sikre mindst mulig risiko for skader. På den anden side er den pris, klubben skal betale for at få et ekstra sæde til rådighed en hel del dage, også lav.

310-92

STATUS	NAVN	TILGÅBET	KONTANT	TIL DRUKNING AF
	Anders Mathias Andersen	150	0	0
	Steen Mathias Andersen	0	0	0
	Preben Christensen	0	0	0
	Poul Erik Døvelund Jensen	50	0	0
	Jørgen Christensen	0	0	0
	Øve Rønne Christensen	0	0	0
	Peter B. Christensen	0	0	0
	Steen Lee Christensen	10	0	0
	Toasts Christensen	0	0	0
	To J. Fr. von Clausen-Kaas	0	0	0
	Stenit Als-Eriksen	30	0	0
	Per H. Eriksen	10	0	0
	861 Fogh	11	0	0
	Erling Frederiksen	150	0	0
	Beet Eriks	150	0	0
	Erik Eriks	35	0	0
	Claus Christensen	0	0	0
	Anders Graae Rasmussen	130	0	0
	Anders Rasmussen	170	0	0
	Tage Hovgaard	80	0	0
	Poul Frederiksen	140	0	0
	Herman Høgelund	20	0	0
	Tereng Peters	0	0	0
	Fredrik N. Høgelund	150	0	0
	Bent Jensen	50	0	0
	Harry Jensen	1980	0	0
	Kim Jensen	0	0	0
	G. d. Johansen	120	0	0
	Claus Vesterg. Jensen	0	0	0
	William Vesterg. Jensen	20	0	0
	Finn Jørgensen	280	0	0
	Poul Kristensen	235	0	0
	Chr. Emil Nørdens	4190	0	0
	Jens Klæstrup	0	0	0
	Lars Knudsen	0	0	0
	Herman L. Kristensen	0	0	0
	Linden Kristensen	20	0	0
	Poul A. Kristensen	100	0	0

STATUS	NAVN	TILGÅBET	KONTANT	TIL DRUKNING AF
	Poul E. Larsen	33	0	0
	Chr. Lomborg	15	0	0
	Jan Buch Hansen	48 53	0	0
	Per Lassen	0	0	0
	Ed Fris-Hikelsen	0	0	0
	Jørgen Røhede	700	0	0
	Borge Nielsen	0	0	0
	Kenneth Nyforde	0	0	0
	Finn Hernød Odensekov	0	0	0
	Kaj Olesen	170	0	0
	Poul Olesen	1160	0	0
	Henrik Overbye	170	0	0
	Stenur Housten Pedersen	0	0	0
	Jørgen Steen Petersen	150	0	0
	Denny Rytter	400	0	0
	Niels S. Seistrup	0	0	0
	Karsten Søstner	0	0	0
	Jens Ole Sørensen	400	0	0
	Johannes Sørensen	30	0	0
	Gudrun Teilmann	0	0	0
	Bent Erik Thomsen	135	0	0
	Finn W. Thomsen	20	0	0
	Poul Erik Thomsen	0	0	0
	Gitle Vasegaard	15	0	0
	Flemming Vasegaard	595	0	0
	Finn Vestergaard	0	0	0
		3.076-	14.072	

Aftalen er, at ejerne fritages for at betale hangarleje. Øvrige udgifter, - så som forsikring, radiolicens og indregistrering, betales af ejerne hhv. klubben i forhold til det antal flyvetimer, de to parter har på flyet i løbet af sæsonen.

Når klub-piloter flyver SH 1, hæfter klubben for såvel forsikrings-selvrisiko som ved totalskade. Det forventes desuden via en gentlemens-agreement, at de klubpiloter, der flyver SH 1, giver en hånd med ved vinterarbejdet på lige fod med ejerne.


Så sådan op, lyder aftalen måske lidt stram. Læs den så igen, - så vil du se, at der faktisk ikke er det. De aftalte regler er blot af SH 1-gruppen udformet således for at undgå ærgelser og/eller udgifter ved at stille flyet til rådighed.

Den eneste virkelige grund til, at tilbudet er givet er, at vi gerne ser medlemmerne flyve så meget som muligt.

Det skal dog ikke nævnes, at besparelsen for ejerne nok højst kan beløbe sig til 1000,- om året. Det er altså ikke for pengenes skyld heller.)

På SH 1-gruppens vegne
FV

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



- så vi siger velkommen i

Brugsen TH 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Dalkøfrossafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

Det sker på

Restaurant

Wilo

HORNUM





Hvor skal sommerferien gå hen i år? Ja, - for mange medlemmer er svaret EK-VH, men for dem, der gerne vil udenfor landets grænser og alligevel have mulighed for lidt flyvning, er Svævenyts ferietjeneste på stikkerne!

De fleste af os har vel en drøm om at prøve flyvning i bjerge, og muligheder er der såmænd osse masser af. Fælles for mange af stederne i Alperne er desværre bare, at de er temmelig dyre. Men det ser dog ud til, at der alligevel er mulighed for at komme til at flyve i bjerge for rimelige penge. Fra det Østrigske "Arbeitsgemeinschaft für Sport und Körperkultur" (!) har vi fået indbydelse til at flyve fra en plads i Salzkammergut, i en lille by der hedder Scharnstein mellem Linz og Salzburg. Køreafstanden fra EK-VH er knap 2000 kilometer, - langt, men vel alligevel ikke mere end hvad mange kører på deres sommerferie.

Pladsen ligger i godt 500 meters højde, og bjergene umiddelbart i pladsens nærhed er op til 1400 meter. Hang kan normalt altid nås fra spilstart, og med flyslæb er der altid mulighed for at slæbe ind over bjergene. Termikken ved pladsen går normalt til 2000 - 3000 meters højde, guldhøjder kan opnåes

og i vintersæsonen findes bølger. Ca. 20 km fra pladsen er bjergene op til 2500 meter høje, og her skulle termikken være særdeles god.

Det lyder jo alt i alt herligt. Og det lader også til, at man på pladsen virkelig er indstillede på at byde gæster velkomne. Det understreges f.eks. at man ikke ønsker at have overbelagt på pladsen, hvorfor man gerne vil tildele gæstende klubber faste besøgstider. Desuden er man velkommen til selv at tage fly med, - hangarplads kan tilbydes i det omfang, der er ledigt.

Vil man ikke selv medbringe fly, kan der lejes til absolut rimelige priser. Ganske vist er der ikke tale om topfly, men f.eks. 2 kr/ minut for en Blanik kan vel ikke siges at være dyrt. Priserne iøvrigt er nævnt herunder.

Er der interesse for sagen hjælper redaktionen gerne med kontakten til den østrigske klub. Men vil man af sted i år, haster det.

Medlemsgebyr for fremmede piloter kr. 250,- (for een sæson)

Spilstart kr. 22,-

Flysløb til 1000 meter kr. 140,- (eensædet)

kr. 165,- (tosædet)

Lejepriser:

Blanik kr. 2,- pr. minut

L Spatz III kr. 1,5 pr. minut

Som det ses, er flysløb nok ganske dyre, - tilgængæld er spilstarter ikke dyrere end hvad, vi herhjemme må betale på andre pladser for en sådan.

Herudover må der regnes med en udgift til camping ved pladsen. Vi kan ikke give nogen præcis pris, men den skulle i hvert fald ikke være dyrere end almindelig campingpris.

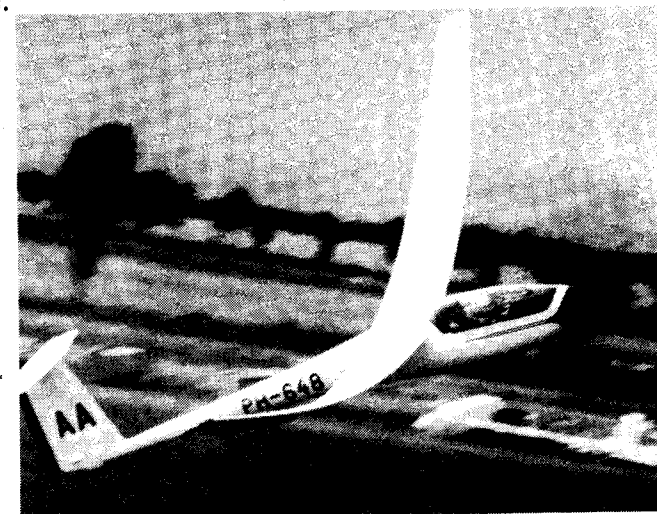


FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastøvej 116
8000 Aalborg
Tlf. 131880

ANSØGNINGSFRISTER

Det er på høje tid, hvis du ønsker at ansøge om fly til deltagelse i sæsonens forskellige konkurrencer. Ansøgning om fly til Danmarksmesterskaberne på Arnborg den 20. til 30. maj skal ske ØJEBLIKKELT! For når du modtager dette blad er vi meget tæt på sidste frist for tilmelding til DM.



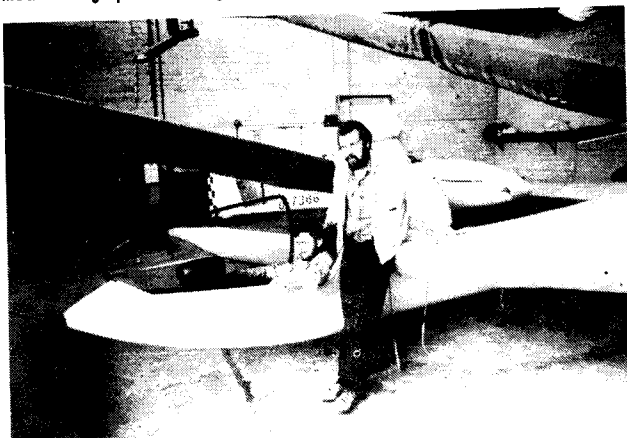
Ansøgningsfristen for deltagelse i NOM, Arnborg Open og vores afdeling af distriktskonkurrencerne er den samme, nemlig senest 15. juni. Som bekendt holder vi distriktskonkurrence 26.-27. juni, NOM foregår hos Svæthy 17.-23. juli og Arnborg Open er 17.-23. juli.

Det er osse på høje tid at få arrangeret sig med hjælpere, vogn med trækrog osv. osv.

Iøvrigt er det måske på sin plads at gentage handicap-listen for de deltagende fly i NOM. Der er kommet et par ny fly med.

K 8	108	Mistral C	90
Spatz	108	Std. Libelle	88
K 7	106	Std. Cirrus	88
Föhn	106	LS 1	88
Bergfalke II & III	106	Astir	88
Mucha Std.	104	Phoebus	88
K 6 CR	100	Twin Astir	88
K 6 E	96	Cirrus 18	86
Sia 3	96	LS 4	84
Club Libelle	92	Mini Nimbus	82
Zugvogel	92	PIX 20	82
SH 1	90		

Det er nu sikkert, at Werner Kolhwey atter til sommer vil gæste vores klub med et hold unge, tyske piloter. Det ser ud til, at der denne gang kommer 8 - 10 piloter, - bl.a. affødt af, at vore hidtidige gæster har gjort kraftig reklame for vor klub. Vi kan altså glæde os til gensynet med de sympatiske tyskere, der i meget høj grad har rost deres ophold



på EK-VH sidste år.

Tyskerne har denne gang fået lovning på at få to fly med til Danmark, - nemlig deres Astir og Mistral C.

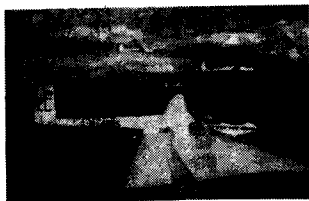
Specielt hvad angår Mistralen, har Werner fået sin klubs bestyrel-

ses tilladelse til, at også danske piloter flyver i dette fly. Werner har specielt bedt redaktøren fortælle, at denne gestus skal ses som en tak for den gæstfrihed, man føler at have mødt hos os.

Det er selvfølgelig ikke alle og enhver, der må flyve Mistral, - men klubben i Gladbeck har dog ikke stillet alt for svære krav. For at måtte prøve dette fremragende klubklasse-glasfiberfly skal man have mindst 50 timers erfaring på glasfiber eller være instruktør. Så enkelt. Omskoling må kun foretages efter gældende regler og kun af Werner eller FV.

For yderligere at være imødekommende har Werner meddelt, at flyet i weekend'erne på EK-VH primært vil stå til rådighed for vore piloter. Han mener, at hans kulier kan få fløjet tilstrækkeligt på hverdage!

Desværre er det atter i år først muligt for Werner og vennerne at komme midt i august. Den tyske industriferie for Nordrhein-Westfalen ligger så sent. Men mon ikke det atter vil være tilfældet, at vore unge medlemmer vil have mulighed for at sikre flyvning også udenfor den danske ferisesæson?

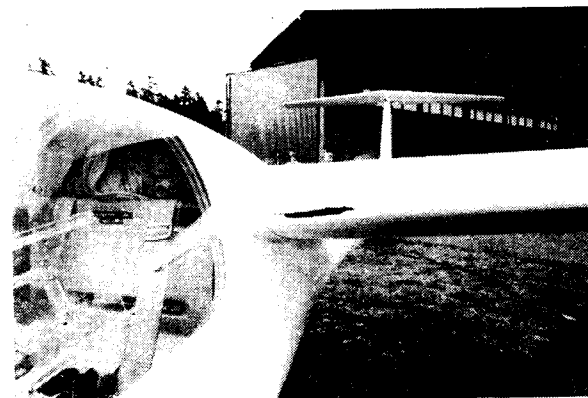


LS 1'en vingeskudt !

Allerede nu har vi haft sæsonens første havari/hændelse, der har gjort LS 1'en ukampdygtig for en tid. Et uheld, der ikke burde være sket. Og desværre også et uheld, der er en indirekte følge af de mildest talt uheldige baneforhold, vi har, mens øst/vest-banen ikke er færdiggjort.

For at give det netop nu spirende græs i sikkerhedszonerne en fair chance, var det besluttet at starte på nord/syd-banen, til trods for, at dette ville give en del sidevind. Selve flyvningen gav ingen problemer, men det viste sig, at spillstarterne til gengæld gav nogle.

Umiddelbart efter, at LS 1'en var landet helt normalt på hovedbanen, startedes en spilstart med K 7 i den vestlige begrænsning. Spilstarten



forløb unormalt, hvorfor K 7'erens pilot udkoblede i lav højde og landede lige frem. Imidlertid fortsatte spillføreren, der ikke var opmærksom på LS 1'ens placering, med at køre wiren ind, og under indkørslen drev wirefaldskærmen i side-

vinden ind over hovedbanen. Her fangede den den øverste vingetip på LS'rn, der ved trækket blev drejet 180° rundt. Denne hårdhændede behandling medførte kun en lille skade på det krængeror, der blev fanget af skærmen, men påvirkningen af vingeroden var så kraftig, at denne revnede i ca. 20 cm^s længde. Ikke blot revnede men faktisk blev revet helt op. Det kan måske anes hvordan på billedet.

Resultatet er en ret dyr tur til Carsten Thomasen i Skive og nogle uger uden LS 1.

Læren af hændelsen er: For spillføreren gælder det først og fremmest: Ved wirebrud - kobl ud og brems wire og skærm hurtigst muligt. Det minimerer risikoen for skader fremkaldt af en wire, der køres ind med ca. 100 kilometer i timen.

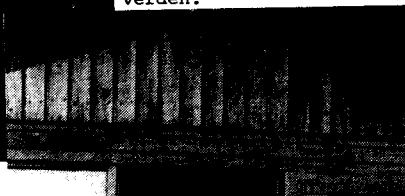




PASKEBILLEDER:

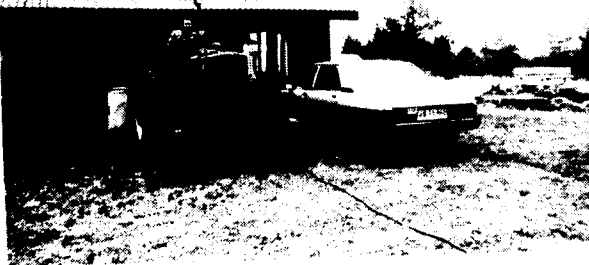
Ove demonstrerer sidste model i termikhatte. Bemærk ventilationshullerne !

Klubhusets yngste brugere ser ud i den store verden.



Redaktøren klipper PET.

Klubbens nyeste dieselhakkere: Super-International og Peugeot 604 Turbo Diesel!



Fra årets første mange udelandinger i den kraftige blæst, der snød selv erfarne piloter, følgende billeder:

Hans på pløjemark.

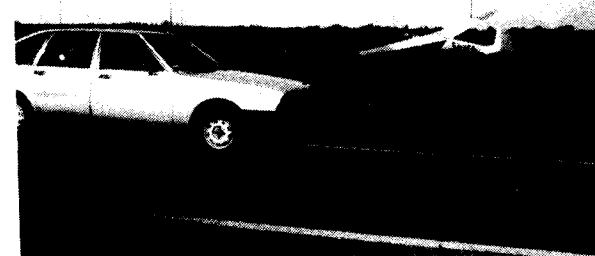


AMA på pløjemark.



Finn på pløjemark.

Ib på eng.



Gitte på græs.





HVAD ER DET ?

Ved sydenden af pladsen er der til mange medlemmers forundring lavet et par store bassiner, der er fyldt op med en yderst ildelugtende slam. Hvem har dog fået den idé?

Forhåbentlig er der kun tale om en midlertidig foranstaltning, for det er mildest talt ikke rart hverken at lugte til eller at se på slampølene.

Bliver vejret alt for slemt, kan man jo altid optræde lidt.

Børge blærer sig nær med baglæns spurt på damecykel!



JENS J. LINDE
Platanvej 67 - 8900 Randers



KOMMUNIKATIONS

UDSTYR

WALTRONIC

WALKI-TALKI.

Markedsgade 38 . 8900 Randers . Telefon 06 - 41 33 67

Særlige præstationer

Det gode vejr, der ellers plejer at kendetegne april, har i år ladet vente noget på sig. Specielt påsken er traditionelt god, men helt som det ellers har været, blev det ikke i denne omgang. Ganske vist kom de første stræk allerede kort efter sæsonstarten, men de blev fløjet under ret vanskelige forhold. Og det var selvfølgelig godt klaret af de pågældende piloter.

Men endelig kom 2. påskedag med tju-bang vejr og muligheder for store stræk. Belært af de foregående dages erfaringer blev de udskrevne opgaver dog ikke alt for store, - synd, da vejret viste sig at blive rigtig godt. Tirsdagen efter påske var vejret stadig godt, og her blev årets første store opgave fuldført, idet Bent Erik Thomsen hjemførte sin første diamant på en flyvning Lunderskov/retur. Selvfølgelig skal den lige godkendes, men Bent Erik er sikker på, at dokumentationen er i orden. TILLYKKE.

Sæsonens første flyvninger ses iøvrigt herunder. Billeder af de mange udelandinger på næste side!

9/4: Ib Friis Mikkelsen udelandet efter 8 km under forsøg på sølv-stræk på K 8.

Anders M. Andersen 106 km trekant på LS 1 2 timer 16.

Bent Kirkegaard 106 km trekant på PIK 20 1 time 43.

Gitte Vasegaard udelandet ved Torup under forsøg på 106 km trekant.

Finn Jonassen udelandet ved Nørager under forsøg på at nå hjem!

10/4: Finn Jonassen udelandet ved pillefabrikken under forsøg på ???

Hans M. Andersen udelandet nord for skoven under forsøg på at lande.

12/4: Bent Erik Thomsen 106 km trekant på PIK 20 82,6 km/t.

Flemming Vasegaard 106 km trekant på SH 1 67 km/t.

13/4: Bent Erik Thomsen 306 km ud/hjem på PIK 20. Ca. 65 km/t.

Medlemsnyt

Henrik Kristensens nøjagtige adresse
og telefon-nummer er:

Siamvej 9
2300 København S.
Tlf. 01 558650

Tommy Hjeds har fået telefon:
08 135675

Hans Ole Hansen er udmeldt pr. 1/4.



Tlf. **62 11 22**

• • • • •

**Himmerlands største
center for**



BYGNINGSARTIKLER

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

Forår



Når man kommer gående hen ad stien og ser solen titte ned gennem de overgrønne blade, og man så får det så varmt at man må smide trøjen og sige til Gitte, at hun skal holde isen imens og man så binder trøjen om livet og smører ærmerne op og det er lige før man ville ønske, at man havde korte bukser på, så er det nok ved at være forår.

Og når man så har fået isen tilbage og går videre med opsmøjede ærmer og fløjter en melodi man vist ikke kender mens man plukker de der hvide blomster som man egentlig heller ikke ved hvad hedder, men bare lissom holder af, samtidig med at man leder efter et godt sted at sætte sig, så må det næsten være forår:

Ja, og når man så har fundet et sted og man har bredt tæppet ud og sat sig og det ikke engang bli'r vådt, der hvor man sidder, og man så pakker kopper og kaffe og tallerkener og kage ud og man så spiser kagen mens man sidder og pjatter og nyder lugten af kaffen og skoven og Gittes fugtighedscreme, så kan det vist kun være forår.

Og når man så er færdig og har pakket det hele ned og går tilbage igen gennem skoven næsten den samme vej, fordi man har ondt i maven af al den kage, men man alligevel køber en is i kiosken og man så ska' spise den inden man må ta' bussen og man så gør det og så køber en flaske vin og 1 bakke israelske jordbær, selvom de er dyre, så må det være fordi det er forår!



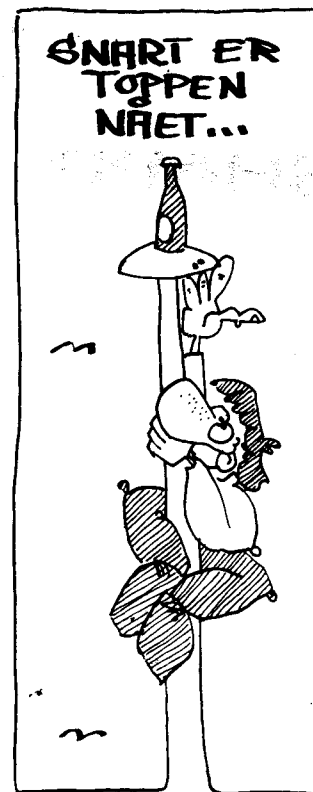
Her et hold vendepunktsfotos, - både for at vise, hvordan man helst ikke skal gøre, - og for at vise hvordan man kan gøre. Første vendepunkt



er sydvest-enden af Tjele Langsø, og den ses da også tydeligt på billedet. Men fotoet er IKKE taget inde i fotosektoren. I konkurrencer kan man risikere at få straffpoints, hvis billederne ikke er taget inde i fotozonen, så der er god grund til at øve sig på denne kunst. I dette tilfælde er placeringen af flyet god nok, - fotografen har bare trykket af lidt for tidligt.

Næste billede af Astrup Kirke (det er nok svært at se den på billedet) er derimod godt nok. Kirken ligger præcis ud for vingetippen. OK med det.

Sidste billede viser flyvepladsen i Arnborg, hvor hangaren er brugt som vendepunkt ved en ud/hjem-flyvning. Og heller ikke dette foto er da taget inde i fotosektoren. Derfor, kære strækflyvere: Øv jer gerne i god tid med at snuppe billeder af markante punkter i nærheden af pladsen hjemme.



CERES
ÅRS

Nyt fly i hangaren.

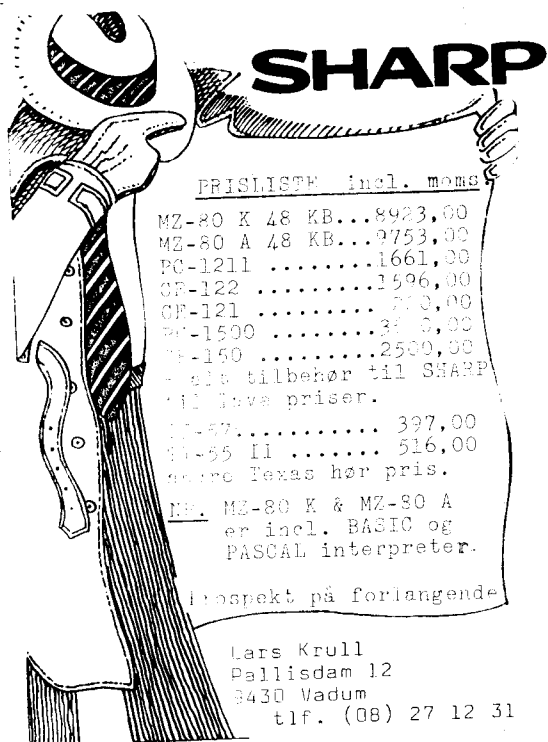
2. påskedag fik vi et nyt fly i hangaren, - en Tandemfalke. Flyet tilhører P.V. Franzen fra Aviator, der altså har købt sig en motorsvæver. Det har været et problem for Franzen at skaffe hangarplads til det ret store fly, men vor bestyrelse har altså besluttet at hjælpe ham på visse betingelser. Bl.a. skal der snarest indrettes en hejseanordning, så Polytten kan hænges op under hangartaget på lignende måde, som vi har set det i Tyskland. Det vil så kun tage et par mand to - tre minutter at hejse flyet op og ned i flyveklar tilstand.

Iøvrigt undersøges muligheden for, at klubbens medlemmer kan købe flyvetid på Tandemfalke. Der er imidlertid nogle forsikringsmæssige spørgsmål, der først skal afklares.

SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO

Tlf. 08-66 10 01

Vi kan her atter byde en ny annoncør velkommen i Svævenyt. At det er en klubben bekendt person, der står bag, fremgår af annoncen!



SHARP

PRISLISTE incl. moms

MZ-80 K 48 KB...	8923,00
MZ-80 A 48 KB...	9753,00
PC-1211	1661,00
CP-122	1596,00
CP-121	210,00
PC-1500	310,00
CP-150	2500,00
Alle tilbehør til SHARP til lave priser.	
CP-57.....	397,00
CP-95 II	516,00
Andre Texas hør pris.	
NB. MZ-80 K & MZ-80 A er incl. BASIC og PASCAL interpreter.	
Udspekt på forlangende	

Lars Krull
Pallisdam 12
8430 Vadum
tlf. (08) 27 12 31

Vi har ikke fået bragt et referat fra generalforsamlingen i Fsn. Alborgs Svæveflyveklub, men vi kan her bringe et billede af forsamlingen. Undskyld kvaliteten. (Af billedet, altså!)



Om føring af dagkort og journaler.

Efter at have gennemset samtlige fly-journaler i vinter har jeg konstateret et stort behov for at få indskærpet, hvad man skal, og hvad man ikke skal gøre ved udfyldningen af disse.

A: Dagkort.

Bag på dagkortet er der rubrikker for hvert fly, startantal, timeantal og særlige præstationer. Udfyld disse med LÆSELIG håndskrift. Og husk også at udfylde rubrikken "instruktører".

B: Journaler.

Overfør tallene fra fra dagkortet, men undlad at lægge tallene for timer og starter sammen, medmindre du er absolut sikker på, at du kan gøre det korrekt. Talrige eksempler viser, at det ikke KAN lade sig gøre, at lægge timer og minutter sammen i hovedet korrekt!!

Endelig:

Det henstilles til folket at udfylde dagkortet med læselige navne og tal, ikke med forkortelser eller kælenavne. Husk desuden altid at overdrage din tjans med føring af dagkort til en anden, inden du selv flyver en tur, går over i klubhuset, kører spil osv.

På forhånd tak!

AMA.

KØBMANDEN
Oustrupvej
v/ Røsa og Leif Larsen
Tlf. 62 22 40

Billig med dagligvarer!

Frikøb
Et bedre sted at handle

Smånyt.

I stedet for vore to affaldssække ved klubhuset har vi nu fået opstillet en 600 liters container. Det skulle spare os for problemerne med overfyldte papirssække og problemer med katte, ræve og pindsvins gnasken i affaldet. Containeren bliver tømt hver uge.

Vort hytte-projekt har været til udtalelse hos flyvepladsudvalget. Det er herfra videresendt med en anbefaling om tilladelse til et ikke nærmere fastlagt antal hytter efter Lomborgs udkast. Så langt, så godt. Men endnu en del udvalg og styrelser skal høres, inden godkendelsen er i hus. Det må dog nok ses som et vigtigt skridt på vejen, at vi nu har fået denne anbefaling.

Det har på det sidste knebet en del med at få indsendt klubnyt til FLYVs rubrik "Nyt fra klubberne". Ganske vist har FLYV løbende fået tilsendt Svævenyt, men ikke altid har vores "klubnyt" fundet vej til FLYVs spalte. Det har en del medlemmer spurgt om årsagen til, og vi kan nu berolige disse med, at sagen nu skulle være i solide hænder, idet Ove Rønbjerg har lovet fremover at tage sig af sagen.

PIK-20 vognen har i vinter fået ny glasfiberbeklædning og hovedoverhaling hos Kaj Fogh. Den er tillige blevet malet, så den ny fremstår som ny overalt. Desuden er også LS 1-vognen gjort færdig og malet, så vi nu har to flotte vogne at have fly i.

Der har været en del problemer med tilslutningen af Astir'ens vandballast-system. Dette er nu ordnet, og i den forbindelse skal der mindes om, at man ved samling af flyet er påpasselig med koblingerne mellem krop og vingerod.

OY-FIX, vor Olympia har fået ny folk med i sin "backing-gruppe". Udover familien Frikke er nu også Tømmer-Bent og Maler-Steen med. Gruppen håber at have FIX'en flyveklar i løbet af et par uger.



KUN FOR SPØG....

Hvad rager det den,
som er sikker på sit,
at resten af verden
er ude af trit ?



Hugget fra Hjørring Svævenyt:



Husk det så, Karsten: Præcis kl. 15!
Og hvis een af os bliver forsinket.....

Så venter jeg, min ven!



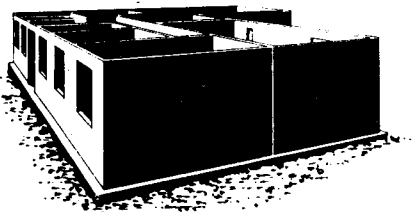
En helt ny elev kommer ud fra klubhusets kontor og siger:

Jeg tror, der er telefon til formanden!

Formanden: Det er vel for pokker ikke noget man TROR ?

Jo, - æh - men han bad om at komme til at tale med den forstokkede, gamle idiot!

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 Aarhus 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 Aarhus N, tlf. 06-10 33 36

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

Klubhuset:

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