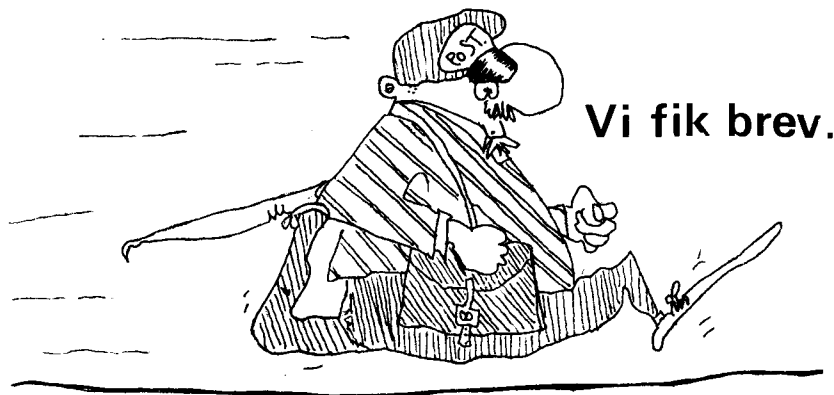


SVÆVENYT



Nr. 3
Marts 1983
22. årgang



Vi fik brev.

Nu nærmest strømmer brevene ind til Svævenyt fra fjerne verdensdele. Sidst fra Vorherres eget Land, - d.v.s. U.S.A. Frank Bech Nielsen er for tiden derovre på et uddannelsesophold under sit arbejde i Hærens Flyvetjeneste. Efter endt flyveuddannelse på bl.a. T 17 herhjemme skal Frank nu have kørekort til de store helikoptere, og dette foregår i Alabama, USA.

De fleste i vores klub kender Frank fra tidligere, men for ny medlemmer kan vi fortælle, at Frank i sin tid som ung pilot i Ålborg Svæveflyveklub var endda meget tidligt fremme. F.eks. havde han allerede før sin 17-års fødselsdag fløjet så meget i klubbens fly, at han aflagde S-prøver i vores Standard-Libelle, - dengang klubbens top-fly.



Siden kom han ind hos flyvevåbnet og skulle egentlig have fløjet jet, - formodentlig de ny F 16, men der kom (efter sigende da) noget i vejen - han mødte sit Waterloo - som så mange andre - i form af en sød pige.

Pludselig var det som om, flyvningen ikke længe var det vigtigste, og hvorom alting er, så blev det ikke til noget med USA-turen i første omgang.

I stedet blev det så til en pilotuddannelse i Hærens Flyvetjeneste. Det har vistnok et par af vore medlemmer også smerteligt måtte erfare, idet Frank ofte har været pilot for politiets fartkontroller!

Med uddannelsen flyttede Frank til Billund (Tirstrup), men det er da rart at se, at han ikke har glemt sin gamle klub. Fra Alabama, USA, skriver han:

"Med nogen forsinkelse fik jeg decembernummeret af Svævenyt her i midten af februar. Så lidt forsinket var juleposten altså! Og da jeg så Flemmings JAMMER angående læserindlæg til bladet, følte jeg, at jeg hellere måtte tage mig sammen.

Og først og fremmest kan jeg meddele, at løsningen på jule-læseropgaven må være 00, idet det er den logiske fortsættelse på rækken af kvadrattal. Men det er vel for sent at deltage?

Dernæst har jeg en kommentar til idéen om at tørlægge tutten om vinteren. Jeg mindes nemlig en politimands udtalelse efter et indbrud, mens jeg var tuttemand. Han mente, at tyve begik indbrud uanset om der var noget at hente eller ikke. Fandt de så ikke noget, var resultatet ofte, at de begik hærværk i skuffelse, og det vil ofte koste meget mere end selve indbruddet. Og at låse døren til lageret, er faktisk det samme som at be! om at få døren smadret i tilfælde af indbrud. Men nok om det, - nu til det væsentlige:

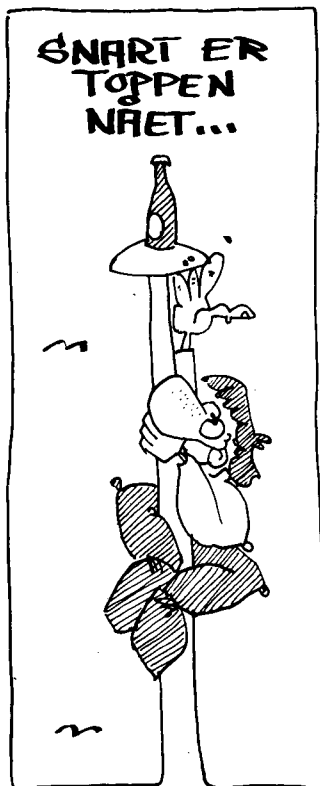
Selvom efterhånden ikke så mange er tilbage i klubben, der kender mig, så er der nogle stykker, der ved, at een eller anden er taget til USA for at flyve helikopter, - og det er altså mig. Sammen med to andre fra Hærens flyvetjeneste tog jeg hjemmefra i oktober sidste år. Hvis der efter den tid er nogen,



TH-55A "Osage" - civilt kendt som Hughes 300.

der er suset ind i en fartkontrol derhjemme, er det i hvert fald ikke min skyld!

Den 20. oktober om morgenen startede vi fra Billund med Maersk til København. Vejret var almindelig dansk standard-efterårsvejr, så svæveflyvemæssigt rejste vi altså ikke fra noget. Fra København gik det videre med KLM til Schiphol i Holland, hvor landingsbanen på en bro går over en motorvej. Lufthavnen



CERES ÅRS

er en del større end Kastrup, - f.eks. var man ved een finger i færd med at laste 11 stk. Boing 747 på een gang !

Fra Schiphol fløj vi videre til Atlanta. Turen gik over Scotland (vi så et hul i skyerne over Glasgow), Irland og derefter ud over atlanten, indtil vi nåede Labrador. Her så jeg for første gang rigtige flotte lenticularis'er i ca. samme højde, som vi fløj i, dvs. 39.000 fod. Jeg fik et par billeder af dem og mærkede også turbulensen, idet vi fløj lige over en lenni.

Lidt senere var jeg en tur ude i cockpittet, hvor jeg fik en længere snak med 2.-piloten, der også svævefløj på andet år. Han havde fløjet bølger mange gange, men altid i en 747'er. Han sagde, at det bedste bølgeflyningsområde i USA, som han kendte, lå på hans Los Angeles-rute. Det skulle være området omkring Milwaukee, hvor han havde mødt bølger ca. $\frac{1}{2}$ -delen af de gange, han havde fløjet over. Han havde prøvet at flyve i 40.000 fod og stadig have lenticularis'en over sig, - dog kun en enkelt gang. Området omkring New Foundland var også ret hyppigt bølgeområde, og ligeledes havde han af og til mødt bølger over Grønland.

Nå, - videre gik det til Atlanta, een af verdens største lufthavne med ikke mindre end 7 parallelle baner med en helt utrolig

trafik. Lufthavnen er så stor, at man kører rundt med tog fra det ene selskab til det andet. Store forhold! Herfra gik turen videre til Dothan, Alabama, der til gengæld er en lille flække uden særlig leben.

De første dage gik som de bedst kunne, - man jager rundt for at få tingene til at køre bedst muligt. Udlevering af alt muligt stads, - men ikke mindst det at finde et køretøj. Og her er jeg glad for, at Linnemann ikke er her, for så havde det sikkert kostet mig en motor og en gearkasse. Jeg har nemlig købt en 1973 Ford Thunderbird med 460 HK og automatgear! Desuden lykkedes det at finde en rimelig lejlighed, inden Lone ankom den 26. oktober.

Efter den første uge på flyvebasen begyndte vi så med den alvorligere del,

bl.a. flyvemedicin. Men tid blev der da også til en udflugt til Panama-beach, een af verdens bedste badestrande, kun 2 timers kørsel væk. Kridhvid sandstrand, grønt hav på 22-23^o, lufttemperatur på ca. 30^o og solen strålende fra en skyfri himmel. Det var nu bedre end teori, selvom vi kom til at ligne skoldede hummere. Amerikanerne kiggede også mærkeligt på os: At bade her næsten midt om vinteren i det iskolde vand ! ? Senere er det dog blevet køligere. De sidste dage har det været hundekoldt med temperaturer omkring + 10 til 15^o. Ja, man er blevet forvænt med varmen.

Første type helikopter, vi skulle flyve herovre, var TH 55, - civilt kendt som Hughes 300. Den er let genkendelig, idet det indtil dato har været den eneste bunke rør, påmonteret en motor, der har været i stand til at flyve! Vi startede med at flyve på den midt i november og gik solo først i december efter 12 timers flyvning. Vi afsluttede flyvningen på den den 20. januar, hvor vi havde fløjet ca. 50 timer. Samtidig med flyvningen har vi haft teori omfattende aerodynamik, helikopter-teori og -opbygning, meteorologi samt motortlære og opbygningen af den næste model, vi skulle flyve, UH-1.



UH - 1.

Hvert fag afsluttes med en eksamen, så det er efterhånden blevet til et par stykker. Den daglige rutine foregår således, at vi har flyvning en halv dag og teori den anden halve. Hvis vi har flyvning først, starter dagen kl. 5 og slutter ca. kl. 17. Har vi teori først, mødes vi så sent som kl. 7.30 og fortsætter til kl. 18. Det lyder måske slemt, men det er faktisk til at med, når man lige har vænnet sig til det.

For tiden flyver vi så på UH-1, som vi skal flyve ca. 25 timer på i første

omgang. Vi startede den 26. januar og gik solo efter godt 5 timer. Fredag den 18. februar står den så på check-ride første fase på UH-1, og derefter går vi i gang med næste fase, der omfatter yderligere 25 timer og dernæst sidste fase, - instrumentflyvning. Denne omfatter både simulatorflyvning og aktuel instrumentflyvning, og omkring 10. juni er det hele overstået, hvorefter vi drager hjem til de vante omgivelser i Danmark.

Rent svæveflyvemæssigt er det ikke blevet til noget herovre, selvom vejret ellers har været til noget stort et par gange. Der har været enkelte dage i efteråret med 6000 fods skybase og 3 meters stig eller mere, og idag, et par dage efter at dette brev blev påbegyndt, har vi det fineste forårsvejr.

Det giver skønne cumuli og buldre-termik til 5-6000'. Der er bare det ved det, at der ikke er nogen, der udnytter det. Et kig på et flyvekort fortæller, at der ligger en svæveflyveplads ca. 50 km herfra. Problemet er bare, at der ingen er på den, og at ingen ved, om nogen benytter den. Så hvis man vil flyve, må man tage til Tennessee eller længere op i Appalacherne, og i så tilfælde må man være rede til at lægge en hel del \$ på bordet i form af depositum, leje af fly og udstyr samt til forsikring, før man flyver. Med udcheckning på tosædet fly, flysløb (op til 40 \$ pr. sløb) osv. løber det let op i 1000 \$. Her var Finn mere heldig med sin flyvning, - men det kræver altså også, at man kender een, man kan låne fly af. Svæveflyvning hjemme i forhold til herovre er ganske simpelt til foræringspriser. Til gengæld er der store muligheder herovre, hvis man kommer de rigtige steder.

Heldigvis er der andre forlystelsesmuligheder, som koster knap så meget. I juleferien tog vi således bilen til Florida, De Tusind Appelsinens Land. Vi besøgte Disney-world, Sea-world og Kennedy Space-center. Disney-world har vel de fleste hørt om, - som noget nyt er bygget et kompleks til, som hedder Epcot-centeret. Det drejer sig om verden af imorgen + en samling af bygninger fra de gode, gamle dage før alting gik af lave.

Kennedy Space-center er lidt mere specielt. Det første, man ser, er en hel bunke gamle raketter, der er stillet op (sikkert alle fuserne). Mest imponerende var nok samle- og afprøvningshallen til rumfærgen. På siden af bygningen var der malet et lille flag, som vi senere fandt ud af, var på størrelse med en halv fodboldbane!

Der var også lavet en helt ny landingsbane på 15.000 fod, hvor rumfærgen skal lande i fremtiden.

På vejen hjem fik vi lejlighed til at stifte bekendtskab med politiets radarkontrol (Hidr! red.), men som de dumme danskere vi var, kostede det heldigvis ingenting. (Kopi af denne artikel ER sendt til Alabama State Police, Traffic-department, 93983 Birmingham, Alabama, USA. red.)

Senere var vi i Smoky Mountains, hvor det skulle have været vinter, men på grund af det usædvanlig gode vejr var der ikke spor sne. Det eneste vinterlige var en indendørs skøjtebane, som Lone selvfølgelig fik mig lokket ud på. Det griner hun af endnu, men jeg er da heldigvis kommet mig over min ømme r...! Iøvrigt så vi deroppe i bjergene et par lenticularis'er, omend de nok ikke var i mere end 20.000 fod. De eneste, der tilsyneladende benyttede sig af dem, var en F-6 store ørne, der stod helt stille i luften og efterhånden forsvandt ud af syne.

Det var vist alt, hvad jeg havde at berette i denne omgang. Vi sender mange hilsener til bøvlingene på Vesthimmerland og ønsker god vind i 1983!

Mange hilsner

Lone & Frank



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



Knap nok havde vi nået at trykke Poul Olesens sidste brev fra Australien, før vi atter fik brev fra ham ! Som enhver læser sikkert vil forstå, er Poul på denne måde alle redaktørens ønskedrøm om en korrespondent i fremmede egne! Faktisk bør det vel siges her: TAK, FORDI I GIDER SKRIVE ! ! (Det gælder selvfølgelig alle flittige læserbrevs-skrivere i svævenyt.)

Siden de foregående strækforsøg har Poul været på guld-jagt i form af en højdevinding. Om sit forsøg på guldhøjden skriver han:

"En søndag kom jeg ud i svæveflyveklubben ca. kl. 10.30, og som sædvanlig var ingen i luften endnu. Da jeg den dag primært var ude efter en guldhøjde,



Ganske vist er det ikke SB 10, Poul har fløjet under sit ophold i Australien, men da vi mangler billeder til artiklen, kan vi vel godt gentage dette foto af SB'eren i Alice Springs, hvor der blev fløjet så mange rekorder.

hjalp jeg med spil, wirehentning etc. indtil en pilot kl. 13. rapporterede om skybase i 10.000 fod. Da den privatejede Ka - 7 netop var landet, monterede jeg en barograf i bagsædet af den og startede.

Starten var een af de sædvanlige til ca. 1600 fod, og efter at have fløjet lidt rundt, fandt jeg en 2 - 3 meter boble til 5000 fod. Jeg besluttede mig da til at prøve, om termikken var god på et sted, der sædvanligvis gav godt over nogle klipper. Der var termik, men ikke god nok, så jeg prøvede at flyve over på den anden side af floden (Murrumbidgee), hvor der var nogle lovende skyer, men de lå ca. 20 kilometer fra pladsen. Jeg nåede derud i ca. 3000 fods høj-

de og fandt en 3-meters, der gik til ca. 9000 fod. Der var stadig et stykke til skybasen, selvom et tykt lag cirrus var begyndt at stoppe for indstrålingen. Jeg fløj videre mod en lovende sky og ramte i 8500' 2 meters stig, som gik til 11.000 fod, hvilket var skybasen.

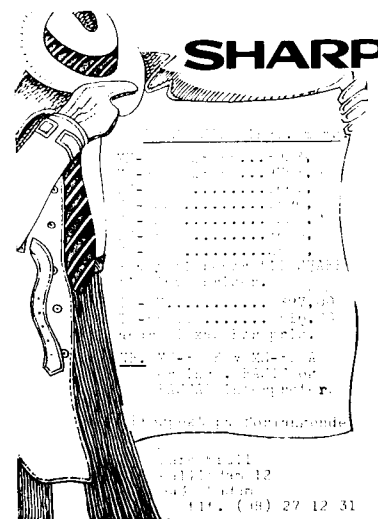
Grunden til den relativt moderate termik var, at det var nær aften, - klokken var 18.00, da jeg nåede skybasen, samt at det faktisk var overskyet, da jeg landede.

Ifølge min højdemåler havde jeg kun haft 9700 fods højdevinding, og vi havde intet udstyr til at kontrollere barografen med. Et af medlemmerne i klubben tog den med hjem, og da jeg ringede til ham onsdag aften, sagde han, at jeg ifølge barografen havde haft ca. 10.000 fods højdevinding. Barografen var imidlertid ikke blevet kalibreret, så han havde derfor sendt det hele til kontrol i South-Australia for at få det check'et. Derfor varer det sikkert mindst et par uger endnu, før jeg ved, om jeg har min guldhøjde.

Desværre får jeg nok ikke fløjet så meget mere her i Australien, - både på grund af tid, arbejde og penge, men jeg glæder mig allerede til at komme hjem til den danske forårstermik.

Mange hilsner til vennerne hjemme med ønsket om en god sæsonstart sendes her fra den australske sommer.....

Poul.



300 km

På nuværende tidspunkt, hvor vi skal til at begynde sæsonen 1983, er der ikke noget usædvanligt over 300 kilometersflyvninger mere. Så snart vejret ellers tillader det, forsøges så lange flyvninger fra adskillige klubber overalt i landet. Selvfølgelig mærker vi alle vort lands lidenhed, - og som følge deraf jo også, at det trods alt ikke er så tit, vi får mulighed for disse længere flyvninger. Og således også for 25 år siden. Dengang ventede man stadig på den første, danske 300-kilometer, og der var spænding om, hvem der ville blive den første. Sejstrup havde flere gode bud på rekorden, men det blev alligevel en anden dansker, der først rundede mærket.

Det skete ikke i Danmark, men i USA, hvor Harald Wermuth Jensen, kaldet Cowboy, huserede i de sydlige stater med sine svævefly. Cowboy var inden sin emigration til USA også en førende skikkelse i dansk svæveflyvning, og han fortsatte i sit ny hjemland med en række gode flyvninger. Efter nogle forsøg klarede han de 300 kilometer, og vi har fra FLYV 1960, hugget beretningen om den første danske 300-kilometers nogensinde. Den blev fløjet i Arizona 1959, og året efter fulgte så Sejstrup med den første indenlandske 300 km. Beretningen om den tur kommer i næste nummer af Svævenyt.

DET var i Texas i august 1959, at Dick Schreder og jeg lå og fløj trekantflyvninger på 1-, 2- og 300 km-baner. Dick gjorde det for at sætte nye verdensrekorder, og det gjorde jeg også; men jeg kunne bare ikke.

Jeg startede ud fra Odessa ved middagstid med et ordentlig sus og holdt en god fart på de første 60 km, 90 km/t beholden fart, og arbejdede mellem 1000 og 1700 meter, og jeg var lige ved at tro, at jeg kunne have det hele overstået på under fire timer, så jeg begyndte at ærgre mig over, at have sagt til min hjælper, at han ikke behøvede at være tilbage på flyvepladsen før 4½ time efter starten. Jeg ærgrede mig nu sjældent så længe ad gangen, og det behøvede jeg heller ikke her, for få minutter senere lå jeg og fiskede efter termik nede mellem boretårnene; og tro mig, det er ikke sjovt at kigge op på dem, når man ligger og cirkler.

Det varede 20 minutter at komme op til 300 meter, så døde den boble, og jeg stak ud efter en ny og fik en, som varede i 5 mi-

nutter. Da så jeg pludselig en skygge på jorden, som ikke havde været der for et øjeblik siden (skyggen altså), og jeg kiggede op og så, at en sky var ved at danne sig en lille smule syd for mig. Så jeg stak mod den, og efter et par gange mere at have udnyttet små pust for at holde højden kom jeg ind i en god og jævn opvind på 5 m/sec, som bragte mig op til over 2000 m.

Det hele passede meget godt med mine erfaringer fra Californien og Nevada i 1958, nemlig at det er ikke så farligt at komme langt ned over en ørken, for der er altid nogle små udløsninger, som man kan hænge omkring og vente i, og en af dem vil efterhånden bygge sig op og blive til noget. Det, der var sket i det ovenfor beskrevne tilfælde, var sikkert, at en af dem havde bygget sig op, og ved at trække overfladeluften ind til sit centrum, afskar tilførelsen af ny varm luft fra de bobler, jeg hang omkring i.

Så gik det videre til det første vendepunkt, som lå lige over grænsen til New Mexico. Jeg var klar over, at det var den rigtige by, for der var ikke andre at vælge

imellem så langt jeg kunne se, men jeg kunne ikke finde flyvepladsen, som jeg skulle fotografere.

Alle luftfartsmyndigheder, korttegnere og regeringens trykkeri i Washington fik sig en omgang, inden jeg fandt ud af, at jeg lå lige over pladsen, og at den var lavet af samme farve sand som resten af Texas og New Mexico.

De næste hundrede km gik nemt, jeg blev hængende højt og havde skyer nok til at indikere opvindene, og vejret var så godt, at de 20 til 30 km modvind ikke generede for meget. Opvindene var så gode, at jeg kunne »krydse« 130 km/t mellem boblerne. Navigationen var let, for der var et par store udtørrede søer i midten af trekantbanen, og de kunne ses på ethvert tidspunkt af flyvningen. Efter det andet vendepunkt havde jeg lidt vrøvl med at komme i vej, nærmest fordi jeg lå og cirklede i for svage opvinde og drev ud af kurs; men der var ingen rigtige problemer, og de sidste 50 km tog jeg i glideflugt fra ca. 2000 m og kom ind over tærskellinien med 2-300 m i behold.

Min hjælper var tilbage på pladsen og stod og tog vingetippen, da jeg landede. I Odessa er den slags flyvninger ikke nogen større begivenhed, man spørger ikke efter, om man var omkring vendepunkterne, men efter hvor lang tid man tog, og om man skal prøve og gøre det hurtigere i morgen.

I år vil amerikanerne for første gang holde deres nationale mesterskaber i Odessa, og

der er en masse snak om at prøve på at få VM derned i 1963. Man skal dog ikke tro, at al svæveflyvning i Texas er så let, som det lyder til. Fra 1949 til 56 var der tørke i hele sydvest-U.S.A., og i de år ville alt, hvad der ikke var bundet fast til jorden, svæve omkring i atmosfæren, og skybasen ville normalt være på 3000 m. Men i de sidste tre år har de fået så meget vand, at skybasen er gået ned til 2000 m, og farmerne avler så meget på deres jord, at regeringen må betale dem for at lade være.

Det var det. Cowboy.

Trekantens tre ben var hhv. 98,5, 121,6 og 99,0 km, ialt 319,1 km, og Cowboy brugte nøjagtigt 4 timer 26 min. 18 sek. til at gennemflyve banen, hvilket gav en en hastighed på 71,9 km/t, og det blev den første nationale danske 300 km trekantrekord. Flyvningen fandt sted den 11/8-1959, 12-årsdagen for den første danske svæveflyvning på lukket bane, også udført af Cowboy, nemlig Vandel-Esbjerg-Vandel i Mü-13d.

Schreder, der havde sat verdensrekorder over 200 km den 6. og 300 km den 7. august og derved lokket Cowboy til Texas, fløj den 11. august sin 100 km trekantrekord. Han fløj først banen rundt på 65 min., hvilket var over den gamle rekord, men han syntes ikke, det var nok og gjorde derfor endnu et forsøg, som gav de 107 km/t. Han kredsede kun under tre skyer på vejen, ellers fløj han blot under skygader og enkelte skyer i ligeudflyvning, og mellem boblerne fløj han op til 200 km/t og passerede mållinien med 240 km/t i sin FIP-8.

KØBMANDEN Oustrupvej

v/ Rosa og Leif Larsen

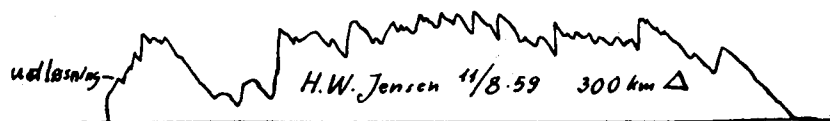
Tlf. 62 22 40

Billig med
dagligvarer!



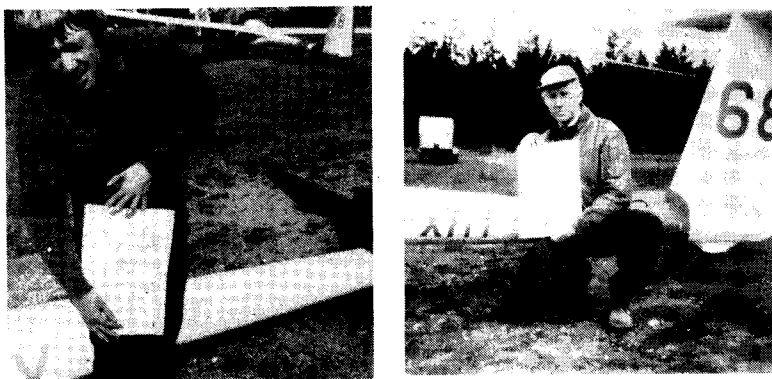
SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO

Tlf. 08-66 10 01

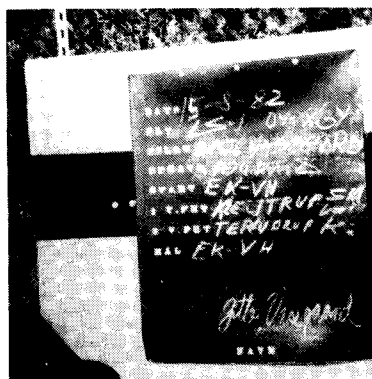


Om at fotografere

Tiden, hvor vi skal ud og aviere over fædrelandet, nærmer sig hastigt. Det vil også sige, at de første vendepunktsfotos snart skal tages, OG - de første fotografier af starttavlen. Hvad angår det sidste, kan der vist være god grund til at nævne et par ting om, hvordan man IKKE skal gøre. Alt for mange starttavlefotos er ubrugelige, fordi fotografen har stået alt for langt fra motivet, - altså starttavlen. Se blot de to eksempler herunder. Faktisk er meningen jo ikke, at det er piloten, der skal portrætteres ! Og på den her viste afstand kan man på fotoet overhovedet ikke skelne, hvad der står på tavlerne.



I stedet skal man gå så tæt på, at starttavlen fylder næsten hele negativet, og desuden helst sørge for ikke at fotografere med solen lige i ryggen, - i hvert fald når det er papir-starttavlerne, man fotografierer. Gør man ikke det, fås let reflekser fra papiret, og så kan man heller intet se.



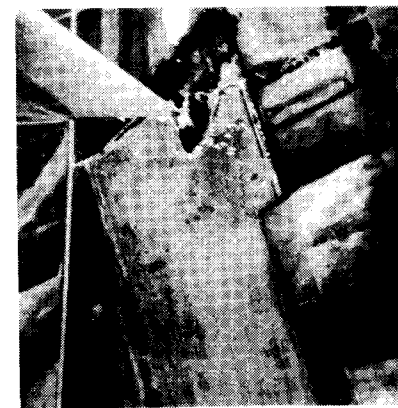
Sådan !

Om fotografering af vendepunkterne er der tidligere skrevet, og det skulle vel kunne være tilstrækkeligt at henvise til Svæveflyvehåndbogen, hvad dette angår. Blot kan lige nævnes, at mange piloter er tilbøjelige til at trykke for tidligt af, når vendepunktet skal i kassen. Desuden flyver enkelte meget langt udenomkring vendepunktet, hvilket kan gøre det svært at skelne det tydeligt.

Selvfølgelig skal man heller ikke flyve så tæt forbi vendepunktet, at man dårligt kan krænge tilstrækkeligt, til at få det med på filmen, men man kan ganske roligt krænge ganske alvorligt med flyet, idet man fotograferer. Der sker såmænd intet, selvom man i et par sekunder flyver lidt urent, selvom krængningen er stor. Altså op på højkant med kassen ! Des mere man nærmer sig en position lodret over vendepunktet, des mindre tid spilder man.



Lunderskov
jernbane - Y.



Arnborg
flyveplads.



Vendepunktsmappe.

Hvad angår vendepunktsfotos iøvrigt: Vi håber ved sæsonstarten at have en mappe klar med fotos af de mest benyttede vendepunkter. Det er tanken at indklæbe et foto af vendepunktet sammen med et lille udsnit af et lokal-kort over det pågældende område. Man kan så, når man har bestemt sig for en rute, slå op i mappen og se, hvordan de pågældende vendepunkter ser ud fra luften. Det vil sikkert i mange tilfælde kunne spare een tid, når punkterne skal findes.

Endnu har vi desværre ikke fotos af alle de vendepunkter, vi gerne ville have med, så vi må bede læserne være os behjælpelige med at skaffe flere. På nuværende tidspunkt har vi følgende:

Lunderskov jernbane - Y.
Arnborg flyveplads.
Jyllandsringen.
Sydvestenden af Tjele Langsø.
Vej-Y nord for Støvring.
Vej-Y nord for Hobro.
Bregning-krydset.
Terndrup Mølledam.
Fyrkat.
Astrup Kirke.
Kølkær Station.
Vejkryds i Bækmarksbro.
Tangeværket.
Christianshede flyveplads.
Ålestrup Station.
Nørlund Gods.

Har DU fotos eller negativer af flere gode vendepunkter, så vil vi gerne låne dem. Send dem da straks til Svævenyt med angivelse af, hvilke lokaliteter, der er tale om.

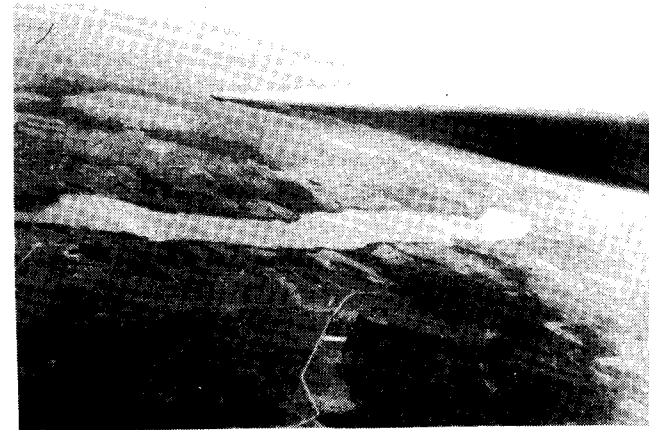


Jyllandsringen.

Gode historier er altid velkomne, - også selvom den værste agurketid vel skulle være ved at være overstået. Vi vil derfor gerne opfordre vore læsere til at bidrage med en god historie i Svævenyt. F.eks. kunne man fortælle om en sjov udelanding, muntre tildragelser på flyvepladsen, verbale "bøffer" over radioen, en god tur-beskrivelse etc. etc. Faktisk skulle der være muligheder nok. Så fat pennen og gå i gang, - eller ring til redaktionen.

Hver indsender kan regne med et mindre honorar, og så fremt der kommer mindst 3 indlæg, trækkes der lod om en rar præmie blandt indsenderne.

(Som sædvanlig er redaktionen gerne behjælpelig med formuleringer etc.)



Over Tjele Langsø, 6000 fod! Det bliver skønt, forhåbentlig snart at kunne afgive lignende meldinger igen.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

smånyt

Vi har købt en ny kompressor til værkstedet. Den gamle fungerede sådan set godt nok, men brugerne af den har længe savnet et apparat, der kunne give en mere konstant og kræftig luftstrøm. F.eks. har trykket ofte været for ringe til sprøjtemaling. Da vi fik et godt tilbud på en større model, slog man altså til og købte. Prisen på 2600 kroner vil sikkert vise sig at være rimelig.

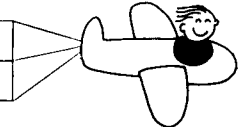
I de sidste 5 - 6 år har venlige mennesker sørget for, at FLYV blev indbundet med to årgange pr. bind og stillet på klubhusets bogreol. De syntes imidlertid ikke, de havde råd til at blive ved med at betale dette, hvorfor bestyrelsen nu har accepteret at betale udgiften fremover. Og da man nu var igang, blev det også besluttet, at samtlige årgange af SVÆVENYT skal indbindes på forsvarlig vis. Det er klart, at redaktionen hilser denne gestus velkommen.

Vi har på nuværende tidspunkt en meget stor del af samtlige udkomne numre af bladet, men der mangler alligevel mange. Forhåbentlig kan det lykkes af få, hvad der mangler, så vi kan få en komplet samling af bladet.

I løbet af et par måneder vil vi sikkert kunne bringe en liste over, hvilke numre vi mangler, og vi vil så meget gerne høre fra medlemmer, der måtte kunne hjælpe med at supplere beholdningen. Selvfølgelig er vort håb, at vi tilsidst vil kunne mønstre en komplet samling af Svævenyt over alle årene.

Vor KZ-7'er er påny blevet inspiceret. Nu går det vist bedre. Holdet håber i det mindste på, at karetten flyver igen ret kort efter sæsonstarten.

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



- så vi siger velkommen!

Brugsen Tlf. 82 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Delikatessedeling
Cafeteria »Spisekrogen«

SMÅNYT. fortsat.

Finn Hougaard har afsluttet sin flyver-uddannelse til B-certifikat. Han håber nu indtil videre på at kunne udnytte det til bl.a. fotoflyvning etc., men hvis tingene ellers flasker sig, er det Finns agt at fortsætte med opnåelse af I-bevis samt Twin-rating. Formentlig vil det så ske med Kirstinesminde som basis. Vi ønsker ham al mulig held og lykke!

Når dette skrives, er forhåbentlig det meste vinterarbejde overstået. MEN du kan sikkert sagtens nå at gøre en indsats i sidste minut. Der er mange småting, der skal klares, før vi kan sende første fly i luften.

HVIS du nu skulle være een af dem, der pludselig dukker op til sæsonstarten efter at have ligget i hi hele vinteren, så vær det måske en idé, hvis du i det mindste gav en (stor) hånd med, når vi skal gøre klar til første flyvedag. Så kan du måske trods alt lidt bedre overfor dine kammerater motivere din pludselige opdukken nu, hvor de andre har gjort alt arbejdet for dig?

Werners klub, Gladbeck-Kirchellen, vil gerne sælge deres Twin Astir. De har fundet ud af, at de hellere vil have en AS-K 21, - og det kan vi jo kun bekræfte dem i.

Klubben sætter nu Twin'en til salg for kun DM 38.000 MED lukket transportvogn, basisinstrumenter etc. Det vil sikkert for mange klubber være et ganske godt tilbud, idet det åbner mulighed for at gå ind i den tosædede glasfiber-generation med en rimelig udgift.

Skulle læsere af Svævenyt være interesserede, kan henvendelse rettes til redaktionen.





**MODERNE MÅLETEKNIK
FOR NØJAGTIG
BRILLE-TILPASNING**

tilsluttet OPTIKER RINGEN

Scheel Poulsen

BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

Fra bestyrelsen

Referatet fra sidste bestyrelsesmøde blev gennemgået - der var intet at bemærke.

Herefter blev situationen omkring vinterarbejdet gennemgået - det ser fint ud. Kun på KZ-7'eren er der endnu meget at lave, men den skulle nu være klar til påsætning af lærred og maling.

Gert meddelte, at den bærbare radio, der blev vandskabet sidste år, endnu ikke har kunnet repareres. Reserveradioen er imidlertid klar til brug. Endvidere vil der på spillet blive installeret en ny og bedre radio, ligesom den bærbare først på sæsonen vil blive udskiftet med en bedre.

I hyttesagen har vi midlertidigt fået inddraget byggetilladelsen, men regner med atter at få den i løbet af 4 uger.

Det kunne konstateres, at der ikke på daværende tidspunkt var kommet forslag til Generalforsamlingen.

Det blev besluttet at sende 1-2 repræsentanter til Repræsentantskabsmøde i Ebeltoft.

Der skal den 11. marts afholdes møde om NOM 1983. Da Aviator eventuelt gerne vil bede sig fritaget for at holde NOM i år, vil vi tilbyde at afholde NOM hos os.

Det blev besluttet at investere kr. 2.600,00 på en ordentlig kompressor. Denne skulle ved udgivelsen af klubbladet være leveret på pladsen.

Der blev nedsat et kulegravningsudvalg, bestående af P. E. Thomsen, Irene, Gitte og P. R. Kristensen, til at udarbejde forslag til en bedre tuteordning. Er der nogen, der har gode forslag, er de velkomne til at kontakte een af ovenstående.

Det blev besluttet at afholde Abent Hus lørdag den 23. april kl. 11.00. Som optakt hertil vil vi forsøge at invitere journalister fra dagblade i Ars og Ålborg til at komme til en informationsdag lørdag den 9. april, med henblik på at få gjort opmærksom på vort åben hus arrangement gennem artikler i aviserne.

Det blev endvidere besluttet at indkøbe et glasskab til vore pokaler. Det pålægges tuten at foretage denne vældige investering.

Til slut enedes man om at sende brev til Ars Kommune med vore ønsker for pladsen: Fjernelse af faldskærmsfolkenes springgrav, udjævning og færdiggørelse af sydenden af banen, samt fjernelse af flere træer i udskæringen i østenden.

Gitte

REPRÆSENTANTSKABSMØDE

Efter registrering af stemmeberettigede og valg af dirigent fulgte formandens beretning. Der var i forvejen udsendt årsberetning til klubberne, og formanden overlod derfor klogeligt læsningen af denne til den enkelte og nævnte blot enkelte punkter, der efter hans mening burde fremhæves fra året, der var gået.

Allerførst blev G. Sommerlade fra Svævefly, der afgik ved døden i 1982, mindet med 1 minuts tavshed.

Derefter nævnte formanden et par af de ting, der havde været arbejdet med og der var indført i 1982: en vejrudsigt for svæveflyvere, betaling af afgift på blå bensin, aftale om en ny forsikringsmulighed hos GF m.m.

Endvidere gav han en kort statistik over de 10 år, der er gået, siden Dansk Svæveflyverunion blev stiftet den 1/7-73. Der var dengang 1.800 medlemmer - i dag 2.100. I 1973 var der indregistreret 226 fly, i dag er tallet 382. Starterne er steget fra 68.200 i 1978 til 80.500 pr. 31/12-82, og timerne fra 18.300 i 1973 til 35.650 i 1982.

De tidligere meget omtalte nye BL'er er under udarbejdelse og skal træde i kraft sammen med de nye skolingsnormer. Disse er ligeledes under udarbejdelse, og D.Sv.U. har foreslået, at begge dele sættes i kraft fra 1/11-83, således at klubberne har tid til at sætte sig grundigt ind i de nye regler, inden de skal anvendes i praksis.

Det blev ligeledes nævnt i beretningen, at D.Sv.U. har ansat Finn T. Andersen, der på det sidste har fløjet som instruktør i Spanien og Australien, til at stå for undervisningen på Arnborg i sæsonen 1983. Der vil blive afholdt de sædvanlige HI og FI-kurser, og herudover vil der

JENS J. LINDE
Platanvej 67 - 8900 Randers



KOMMUNIKATIONS
UDSTYR

WALTRONIC WALKI-TALKI.

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

blive grundskolingskurser, strækflyvningskurser og talentkurser for særligt udvalgte.

Formandens beretning blev godkendt med akklamation, hvilket også regnskabet blev under næste punkt på dagsordenen.

Fra Svæveflyverrådet var der forslag om at indføre nye amatør- og ordensregler. Disse blev vedtaget i delvist ændret form. Ligeledes blev Svæveflyverrådets forslag om kontingent for næste år vedtaget, sammen med næste års program og budget.

Herefter gik man over til valg. Her skal blot nævnes, at J. Mølbak fra vor naboklub Aviator blev valgt ind i Svæveflyverrådet.

Ref. Gitte

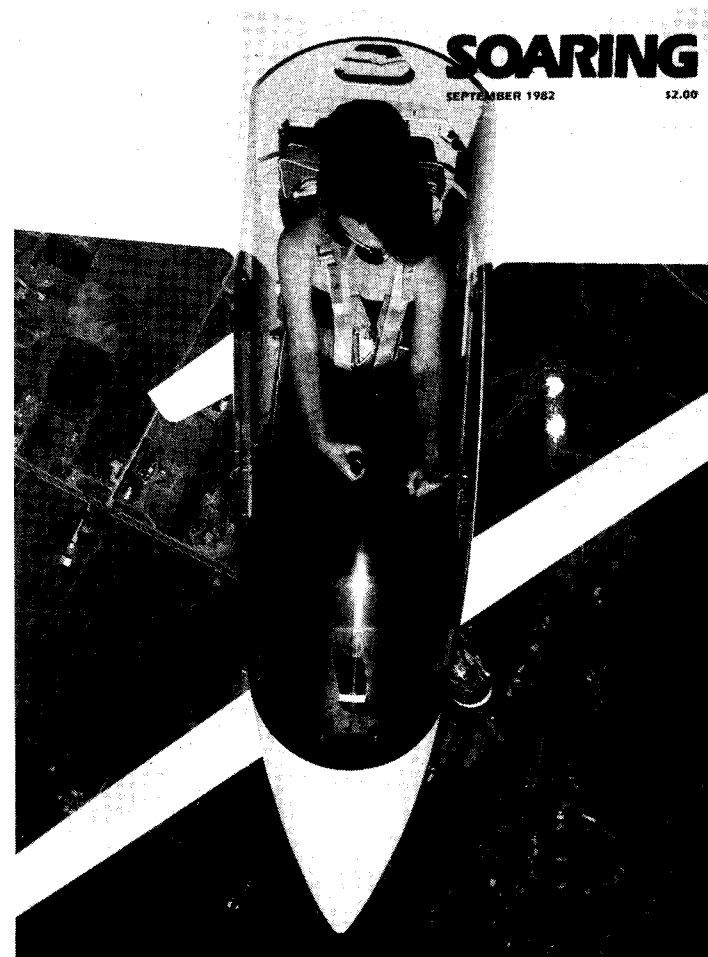


Tlf. 62 11 22
.....
**Himmerlands største
center for**



BYGNINGSARTIKLER

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



Hosstående billede har vi, som det ses, hugget fra forsiden af "Soaring", det amerikanske svæveflyveforbunds blad.

Der er ikke tale om en fotomontage. Ann, øverst, har med et kamera monteret på flyets ryg fotograferet sin mand Erik, idet han fløj nedenunder. Hun flyver Schweizer 1 - 35, han Jantar.

HUSK

GENERALFORSAMLINGEN den 19. marts kl. 13.00 i klubhuset !!!

Ny adresse:

Steen Lee Christensen
Backersvej 47, 1. tv.
2300 København S.

Flenning Mikkelsen
Vejlen 68
Vesterhåne
9430 Vadum.
Tlf. 08 272116

Erik Frikke
Bymarken 25
Sørup
9530 Støvring.
Halvakktiv pr. 1/3.

Klaus Nielsen udmeldt.

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

KUN FOR SPØG....



Jo mere et legeme falder langsommere
jo mindre er dets hastighed større !

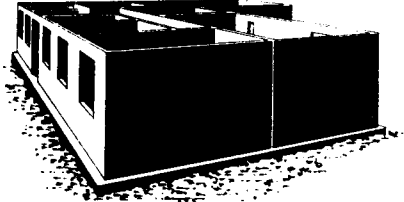
- De seks vigtigste ord:
■ Du har gjort et godt stykke arbejde.
De fem vigtigste ord:
■ Vil du være så venlig
De fire vigtigste ord:
■ Det var MIN fejl
De tre vigtigste ord:
■ Hvad mener DU?
De to vigtigste ord:
■ Vi kan...
Det vigtigste ord:
■ Tak
Det mindst vigtigste ord:
■ Jeg...



Forældrene var pæne mennesker,
- men sønnen blev flyver.



Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres rybyggeri, 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