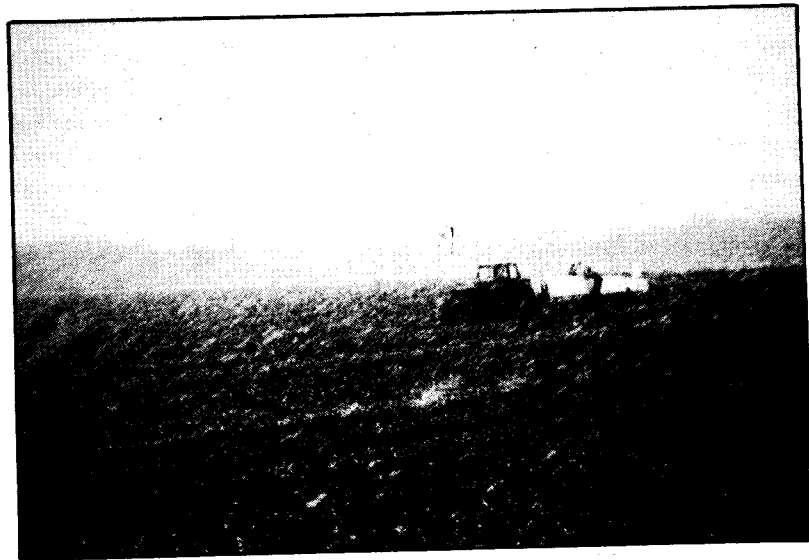


SVÆVENYT



Nr. 4
April 1983
22. årgang

FRA KASSEREREN

Med dette nummer af Svævenyt skulle der have været en stak girokort til alle de trofaste (og mindre trofaste) betalere af kontingent. Desværre er leveringstiden for ny girokort for tiden så lang, at vi endnu ikke har modtaget den forlængst bestilte ny forsyning. Vi må derfor bede de medlemmer, der har betalingsordning med deres pengeinstitut om at benytte de vedlagte kort i første omgang. Vi håber, der snart kommer flere.

Og når vi nu er ved snakken om de ny girokort: Husk, at det ny gebyr-regelement trådte i kraft pr. 1/4!

JENS J. LINDE
Platanvej 67 - 8900 Randers



KOMMUNIKATIONS
UDSTYR

WALTRONIC WALKI-TALKI.

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



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

DATATILBEHØR + alt i ELEKTRONIK

Forsidebilledet:

Forhåbentlig anes mellem de
hvirvlende snefnug en lille, for-
frossen Ka 6'er på en fremmed vogn
og med et fremmed køretøj spændt
for. Årets første udelanding!

Åbent hus lørdag den 30. april

Ideen om at holde åbent hus i Ålborg Svæveflyveklub har tidligere været luftet, og nu skal det gøres til virkelighed. Bestyrelsen mener, at vi med et sådant arrangement vil have god mulighed for at informere om vores virksomhed, og ligeledes vil vi have god mulighed for at komme i kontakt med potentielle ny svæveflyvere.

Det er derfor meningen, at lørdag den 30. april skal stå i publicity'ens tegn med alle sejl sat til i og omkring hangar og klubhus og på flyvefeltet. Alle interesserede indbydes, bl.a. via dagspressen og specielt trykte plakater, og det er så op til os selv at vise det bedste, vi formår.

Det betyder selvfølgelig også, at alle i klubben opfordres til at gøre en indsats, idet der jo slet ikke er så længe til. Der skal bruges masser af folk til at sørge for de praktiske ting, så også DÆG bliver der brug for. Meld dig derfor snarest til Sejstrup, så han ved, hvem der vil hjælpe.

I forbindelse med det åbne hus-arrangement, er en del journalister og fotografer inviteret på besøg på flyvepladsen torsdag d. 14. april. Det lykkes så, hvis vejrguderne ellers vil, sikkert at få nogle gode fotos ud af det samt et grundlag for den tekst, journalisterne vil bruge i avisen. Også til denne dag er der brug for al hjælp. DERFOR: Mød op, hvis du kan!

**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Rådhusvej 13 - Vadum
Telefon 261 24 24 27

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

BP

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!

SÆSONSTART

Sæsonstarten skete som planmæssigt den 26. marts, men det skete ikke uden feberagtige forberedelser i sidste minut. På spillet arbejdedes der til det

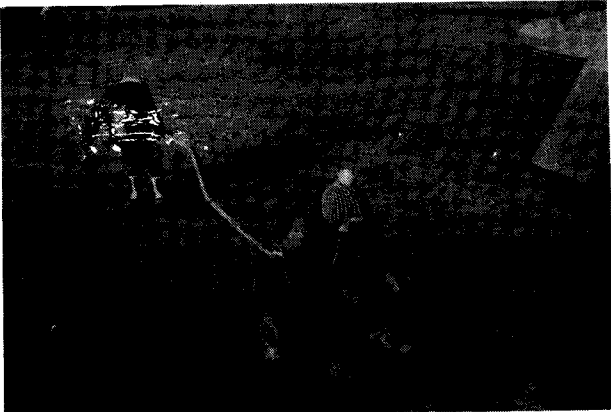
sidste, og også på andet materiel var der nok at se til de sidste hektiske timer.

Endelig hen på eftermiddagen kunne formanden sætte sig i Ka 7'eren og lave årets første check-start sammen med Tage, mens KZ 7-holdet og PIK-holdet stadig knoklede videre.

Forud gik en sidste anstrengelse med at få wirerne flyttet over på spillets nye metalstromler, samt med at få splejset gamle tauritsamlinger fra sidste år. Siden er det gået slag i slag. Hurra !



Også de mindste havde forårskuller og drønede derudaf, så snart det var muligt!



GENERALFORSAMLING

Valg af dirigent

Atter i år blev Flemming valgt til dirigent, og han indledte med at konstatere, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet og gav derefter ordet til formanden.

Formandens beretning

Beretningen dækker klubbens 20. sæson - heraf 12 på EK-VH. En sæson med et temmeligt stort fald i medlemstallet fra 67 til 58 aktive. Vi må derfor alle mand gøre en indsats for at skaffe nye medlemmer.

Flyvemæssigt har vi ikke helt kunnet nå op på sidste år, med undtagelse af strækkilometer, idet vi har næsten fordoblet vore strækkilometer. Og i løbet af 4 år er der næsten sket en tidobling!

Vi vandt atter over Aviator i den indbyrdes 100 km trekantkonkurrence, men deltog overhovedet ikke i FLV-konkurrencen. Som nævnt også foregående

år er det nødvendigt at have en fast hånd til at klare papirkrigen desangående, hvis vi skal deltage. En sådan efterlyses!

I andre konkurrencer deltog vi med veksellende held, - f.eks.

- | | |
|---------------|--|
| DM: | Nr. 5 i standard Niels Sejstrup. |
| NOM: | Nr. 5. i standard Gitte Vasegaard
Nr. 4 i klubkl. Ib Fr. Mikkelsen |
| Arnborg Open: | Nr. 3 i standard Bent E. Thomsen.
Nr. 3 i 15 m.-klassen Anders M. Andersen. |

Det er glædeligt at se, at vi deltager i mange konkurrencer. Det fremmer vort erfaringsniveau.

Sammenligner vi medlemmernes opnåede flyvning i forhold til landsgennemsnittet, ser det således ud:

A.S.:
20½ time/medlem
40 starter/medlem
191 km/medlem

Landsgennemsnit:
16½ time/medlem
37 starter/medlem
165 km/medlem



Vores top-3 lister for piloter ser således ud:

TIMER		STARTER	
Ove Rønbjerg	111:35	Ove Rønbjerg	196
Anders M. A.	98:25	Anders Hansen	113
Hans Andersen	82:10	Hans A. Gitte	
		& Flemming V.	103

Kilometer

Bent E. Thomsen	2854
Anders Andersen	2584
Niels Sejstrup	1277

På fly-sik området blev 1982 et godt år. Ingen større uheld. LS-1'en blev ganske vist ramt på jorden af en nedfaldende wire, men her var nok tale om et hændeligt uheld.

Jordskader iøvrigt blev vi forskånet for.

Vores materiel bliver løbende forbedret og repareret. Især spillet er i den forløbne vintersæson blevet hovedoverhalet, og med ny 390 kh motor og letmetalstromler har vi forhåbentlig et spil, der længe fremover vil kunne køre uproblematisk.

Vor KZ VII'er har fået det helt store eftersyn. Især er vingerne blevet overhalede, så de nu kan vare mindst endnu 20 år.

PIK 20'ens vinger har fået en omgang, men spørgsmålet er, om de ikke næste vinter skal have den helt store tur.

Samme flys transportvogn har fået ny glasfiberbeklædning.

Ligeledes er adskilligt radiomateriel blevet repareret. En del skader er desværre sket ved skødesløshed, - f.eks. har en håndradio ligget ude en uges tid i regnvejre!

Udadtil har vi haft kontakt især med vore tyske venner i Gladbeck. Og formanden nævnte naturligvis også, at han havde haft den ære at blive udnævnt til æresmedlem i vor venskabsklub i Gladbeck. Dette må opfattes som en speciel tak til hele klubben fra Gladbeckkerne, som åbenbart sætter megen pris på at komme hos os.

Til Aviators 50-års jubilæum udsatte vi en venskabspokal, som vi skal konkurrere om i to-sædede fly (Bedste 3 100 km trekanter.)

Hvad fremtiden angår, får vi snart leveret vores AS-K 21, og hvad der derefter skal ske med udvidelsen af vor flypark må fremtiden vise.

Klubben trænger til en vis medlemstilgang, - måske endda en ret kraftig, og vi må nok overveje, hvordan vi bedst muligt holder på vore ny medlemmer.

Til slut takkede formanden alle, der i årets løb havde gjort en indsats for klubben, og han udtrykte ønsket om, at 1983 måtte blive et godt og fremgangsrigt år for klubben.

Formandens beretning blev taget til efterretning af forsamlingen uden spørgsmål.



Herefter kunne kassereren fremlægge regnskabet for 1982. Hun knyttede nogle få kommentarer til tallene og efter et enkelt spørgsmål blev regnskabet godkendt.

Formanden fremlagde herefter bestyrelsens forslag til nyt gebyrreglement for den kommende sæson og opfordrede forsamlingen til at stemme for dette undet eet.

Efter en mindre debat om indmeldelsesgebyrets form og størrelse blev bestyrelsens forslag vedtaget med 34 stemmer for, 2 imod og 2 blanke.

Det ny gebyrreglement findes efter referatet.

Herefter kunne man gå over til valg til de poster, der efter vedtægterne var på valg. I korthed kan det nævnes, at alle poster blev besat ved genvalg, hvorefter bestyrelsen atter ser således ud:

Formand: Niels Sejstrup
Næstformand: Gert Frikke
Kasserer: Gitte Vasegaard
Bestyrelsesmedlemmer:
Poul Richard Kristensen, Børge Nielsen,
Bent Erik Thomsen, Karsten Sjørsløv.

Behandling af rettidigt indkomne forslag omfattede 3 forslag. To af dem var dog i sit indhold ens.

Først behandlede et forslag fra Anders M. Andersen, gående ud på, at forsamlingen skulle pålægge bestyrelsen at bestille et nyt fly senest til sæsonstarten 1985.

Flere bestyrelsesmedlemmer gjorde det klart, at de ikke ville lade sig pålægge noget sådant med en fast tidsfrist, idet de økonomiske konsekvenser på nuværende tidspunkt slet ikke kunne overskues, - specielt fordi vi endnu ikke helt har afklaret finansieringen af AS-K 21'eren.

Forslaget blev derefter ændret til, at bestyrelsen skulle foranstalte køb af nyt fly, så snart det var økonomisk muligt og vedtaget med stort flertal.

De to andre forslag, der i realiteten havde samme indhold, kom fra samme Anders og fra Bent Kirkegaard. De gik ud på, at forsamlingen skulle omstøde den fra tidligere år vedtagne beslutning om, at PIK 20 skal sælges, hvis det er muligt at få en rimelig pris for den.

Bestyrelsen stillede som modforslag, at den tidligere beslutning skål opretholdes, men tilføjede, at hvis det ikke lykkes at sælge i 1983, må man være villig til at beholde flyet og så give det en virkelig stor overhaling i vinterarbejdet 1983.

For bestyrelsens forslag stemte herefter 22, for Anders' og Bents forslag stemte 13.

Under eventuelt blev som sædvanlig diskuteret løst og fast, bl.a. tidspunkterne for klubbens sommerlejr. I år bliver det ugerne nr. 27 - 28 - 29 og 30, idet det understreges, at NOM foregår hos os i uge 29.

Et forslag om en 30-års jubilæumsfest blev sendt i udvalg, idet der er nogen tvivl om, hvornår Ålborg Svæveflyveklub egentlig havde sin start. Når vi har den eksakte dato, vil en jubilæumsfest blive nærmere overvejet.

Efter yderligere forskellige smådebatter og -spørgsmål, kunne dirigenten erklære generalforsamlingen for afsluttet. Han gav derfor atter ordet til formanden, der takkede forsamlingen for opmærksomheden og for god orden.

Ref. Gitte.

KONTINGENTER OG GEBYRER

Følgende kontingenter og gebyrer er vedtaget på den ordinære generalforsamling den 19. marts 1983 og gælder fra 1.4.1983 til 31.3.1984

AKTIVE MEDLEMMER

Senior, pr. måned	kr. 220,00
Junior (under 18 år) pr. måned	kr. 135,00
Ingen flyveafgift	

HALVAKTIVE MEDLEMMER

Pr. måned	kr. 65,00
Spilstart (inkl. 10 min. flyvning)	kr. 25,00
Flyveafgift pr. minut	kr. 3,00

Spilstart fremmede	kr. 20,00
--------------------	-----------

PASSIVE MEDLEMMER

Pr. år	kr. 200,00
--------	------------

OMSKOLINGER m.v.

Omskoling K 8/Solo	kr. 100,00
Omskoling K 6	kr. 150,00
Omskoling, øvrige ensædede typer	kr. 300,00
Passagertilladelse	kr. 200,00
Indmeldelsesgebyr	kr. 600,00
Selvrisiko ved havari, maks.	kr. 700,00
Hangarleje, svævefly - pr. år	kr. 750,00
Hangarleje, motorfly - medlemmer	kr. 1.400,00
Hangarleje, motorfly - andre	kr. 1.800,00

KZ-7

Slæb til 1.500', medlemmer	kr. 45,00
Slæb til 1.500', andre	kr. 60,00
Færgeflyvning klubmedlemmer pr. t	kr. 300,00
Færgeflyvning andre, pr. t	kr. 360,00

FORÅRSFEST



Lørdag den 7. maj kl. 19.00 løber klubbens kombinerede sæson-starts- og forårsfest af stabelen. Den vil som sædvanlig sikkert få på alle kontakter, og i hvert fald den madmæssige side af sagen er i gode hænder. Irene tør ikke på nuværende tidspunkt lægge sig helt fast på en menu, men med hovedretten fastlagt, ser den nogenlunde således ud:

Forret surprise



Kylling Provençale



Efterret surprise

Prisen forventes at ville blive 40 - 45 kroner pr. næse. Vin, øl osv. kan købes til sædvanlige priser.

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

P.S. Hvis vejret arter sig, bliver grillen tændt senere på aftenen.

Fra bestyrelsen

Til stede: Sej, Gert, Poul Richard, Bent Erik, Børge, Karsten, Gitte

Gert Frikke blev igen i år valgt til næstformand. Herefter nedsattes følgende udvalg:

Klubhus/kantine:	Irene med Poul Erik Thomsen som medhjælper og med reference til Gitte og Poul Richard.
Hangar/værksted:	Børge Nielsen/Gert Frikke
Flyvechef/flyveudvalg:	Karsten Sjørslev
Konkurrenceleder:	B. E. Thomsen
Flymateriel:	Sejstrup
Jordmateriel:	Poul Richard Kristensen
KZ-7:	Børge Nielsen
Klubblad:	F. Vasegaard
Hytteudvalg:	Gert Frikke/Børge Nielsen

Endvidere nedsattes, som besluttet på generalforsamlingen, et ad hoc udvalg, der skal kulegrave problemet omkring udmeldelser/mindre mødeaktivitet hos klubbens medlemmer. Udvalget består af Flemming Mikkelsen og Anders Hansen, eventuelt suppleret med andre interesserede.

Det blev endvidere besluttet at invitere journalister fra Ålborg Stiftstidende samt de lokale aviser til at besøge flyvepladsen og få en flyvetur. Dette skulle ske som optakt til Abent Hus den 30. april.

Ansøgninger om fly til DM skal være bestyrelsen i hænde senest den 22. april, hvor næste bestyrelsesmøde vil blive afholdt.

Da datoen for NOM, der blev nævnt på generalforsamlingen, ikke kunne vinde tilslutning ved mødet i Borup, er NOM i stedet flyttet til uge 29, den sidste uge i vor sommerlejr. Den første lørdag/søndag i NOM tæller samtidig i distriktskonkurrencen.

Da der er tvivl om, hvornår vi skal betragte vor klub som værende startet, vil Sejstrup forsøge at finde dokumentation for start på Flyvestationen i 1953, således at vi i år med fuld berettigelse kan fejre 30 års jubilæum.

Gitte

NOM 83

Den 19. marts i år var der i Borup møde om NOM -83 og distriktskonkurrencerne 1983. Da datoen faldt sammen med vores generalforsamlings, var Ålborg Svæveflyveklub ikke repræsenteret på mødet, men følgende kan dog berettes:

NOM 1983 henlægges til Vesthimmerland, - altså hos os, og tidspunktet bliver 16. - 22. juli. Flyvningerne 16. og 17. juli tæller samtidig i distriktskonkurrencen, som vi som bekendt ikke deltager i. Som alternative muligheder for distriktskonkurrencen holdes 10. og 11. september på enten Borup eller EK-VH.

Efter en længere diskussion blev følgende tilføjet/ændret de hidtige regler for NOM:

Handicap for ny typer

Mistral C	0,90
LS 4	0,86
SF 34	0,90
Nimbus 2	0,70

Personlige handicap

Mere end 200 t, men mindre end 500 t :	- 0,02
Mere end 500 t, men mindre end 1000 t :	- 0,04
Mere end 1000 t :	- 0,05

Desuden vedtog man, for at forøge antallet af 'konkurrencedage' i sæsonen, at indføre en ny, uformel konkurrence, - uden den ulempe det jo er, at skulle køre mange kilometre til andre flyvepladser og uden at skulle fjerne fly fra hjem-basen. Man har valgt at kalde den lokale flyvedagskonkurrencer, og de går i al sin enkelthed ud på at flyve enten flest kilometre eller flest timer på nedennævnte dage:

Lørdag den 23/4:	Timer.
Søndag den 8/5:	Kilometre.
Lørdag den 11/6:	Timer.
Lørdag den 9/7:	Kilometre.
Søndag den 7/8:	Timer.
Lørdag den 3/9:	Kilometre.

Man konkurrerer på det største samlede antal for den enkelte klub. Håbet er, at denne for-sjov-konkurrence kan jage endnu flere ud på længere flyvninger, og formen vil blive taget op til overvejelse efter denne første sæson.

NYT FLY ?

Vi snakker meget om nyt fly. Selvfølgelig. Og vi snakker også af og til om, om det skal være et NYT fly, eller et brugt fly vi køber, næste gang vi skal udvide flåden.

Der er selvfølgelig meget, der taler for at købe et fabriksnyt fly. Vi får den nyeste teknologi, de nyeste erfaringer med hensyn til finish etc., forøget gensalgsværdi m.m. Men køb af nyt fly har også mindre positive sider: Vi kan f.eks. være sikre på at komme til at betale den højeste pris, markedet for øjeblikket kan bære. Det er selvfølgelig helt normalt. Men vi kan også risikere, at der hurtigt kommer andre fly, der måske er både bedre og billigere. Og der er flere typer undervejs. Det er alt i alt slet ikke nemt at bestemme sig for køb af fabriksnyt fly.

I vor naboklub mod vest, Svævefly, har man gjort sig andre tanker. Hvis man nu f.eks. gerne ville købe et nyt, højtydende standardklassefly som f.eks. LS 4, løber prisen incl. instrumenter og transportvogn hurtigt op over 200.000 kroner. Så er man osse sikker på at få et godt fly. Med et glidetotal på godt 40. Men kunne vi ikke få et så godt glidetotal billigere ?

Hvad nu, hvis vi helt glemte tanken om et fabriksnyt fly ? Hvis vi tænkte lidt utraditionelt i klubforstand og så på den åbne klasse ? For her findes der faktisk gode, brugte glidetotal at få. Og billigere end hvad, de ny super-fly i standardklassen kan opvise.

Faktisk har Svævefly på hånden en NIMBUS 2, ca. 10 år gammel og med transportvogn og instrumenter for ialt ca. 170.000 kroner. Og da Nimmerdregens glidetotal nærmer sig de 50, kan prisen i kroner pr. glidetotalpoint sagtens hamle op med de ny flys.

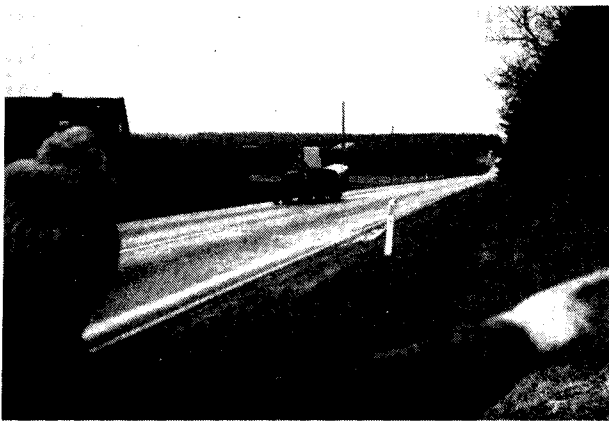
Selvfølgelig får man så et ældre fly, - men gør det så meget i glasfiberalderen ? Man får også et større og lidt mere besværligt håndterligt fly, - men hvis man nu har plads til det, - hvad så ? Og flyvemæssigt er en Nimbus måske nok ikke for begyndere, men det er vel heller ikke LS 1 og PIK 20 ? Vi har i vor klub så mange piloter med høj erfaring, at det overhovedet ikke vil være noget problem at omskole dem på f.eks. Nimbus. Eller AS-W 17. Eller Kestrel 17 - 19. Eller ?

Tænk over det!

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

Bøvlingedans

Årets første udelandinger plejer altid at forårsage en vis munterhed hos vennerne hjemme på pladsen, - men i år vakte de nærmest jubel. Kort og godt vel fordi, tingene ikke kunne gøres mere bøvlet. Den eneste transportvogn,



der kunne tage de to udelandende fly, Ka 7 og Ka 6, stod nemlig stadig på bedding i værkstedet. Desuden var dagen præget af regn og slud, så i hvert fald ved hjemhentningen af Ka 6'eren var vejret ikke nogen udpræget nydelse. (som det også ses på forsidedebilledet.

Desuden skete Ka 7'erens udelanding med en FI'er og en nyudtaget HI-aspirant ved styregrejerne - og under forårscheck!

Imidlertid landede Poul Richard og Ove så tæt hjemme ved pladsen, at hjemhentningen kunne klares ved at køre spillet over på marken og så starte derfra.

Første start fra EK-AL (-ternativ) se til venstre. På øverste billede viser Linnemann Ole og spillet ind på den rigtige mark. I baggrunden anes Vesthimmerlands Flyveplads og hangaren.

Denne hjemhentning blev således nogenlunde let klaret, - men noget vanskeligere stillede det sig for Ka 6'eren.

Bent havde måttet nøjes med en stor, blød pløjemark nord for skoven. En bil kunne umuligt køre ud på marken, så et talstærkt hold blev rekvireret som bærere. Men des-

uden var der jo problemet med transportvognen. Dette kunne heldigvis klares



ved Aviators hjælp, idet de gerne, - omend lidt ondsksfuldt grinende - lånte os deres Ka 6-vogn.

Vel ankommet til marken begyndte Bent og hjælpere at skille Ka 6'eren ad. I den begyndende regn var det ikke nogen behagelig tanke at skulle til at bære flyet styk for styk de ca. 400 meter over

til transportvognen, og heldigvis foreslog den rare ejer af marken da så, at vi kunne låne hans traktor til den transport. Og mens regnen tog til, sendte han sin søn hjem i gallop efter køretøjet. Det viste sig også muligt at fastgøre transportvognen forsvarligt bag traktoren, og herefter var kørslen ikke noget problem. Heldigvis var marken heller ikke tilsået endnu.

Så mens regnen under den optrækkende CB'er udviklede sig til en regulær snestorm, kunne Rhönsegleren overføres til Bents trækrog og køres det sidste stykke vej hjem. På sidste del af turen udvistes særlig tapperhed af Birgit og Termikkelsen, der hele vejen opholdt sig på transportvognen for at støtte flykroppen, der ikke havde kunnet gøres særlig godt fast. De var nærmest mørkeblå, da de kom hjem.

Iøvrigt skal der ikke siges eet ondsksfuldt ord om de to udelandinger. Under de givne omstændigheder med stændigheder med flyvning på forkanten af en fremrullende CB, var det absolut det rigtige at vælge den sikre udelanding fremfor at løbe en stor risiko under selve CB'en. Men mon ikke den rummelige Bøvlinge-klub på EK-VH er blevet en 2-3 medlemmer rigere ?



ÆV-BÆV væddemål

Under den løse snak omkring "eventuelt" på generalforsamlingen blev der fremsat et forslag om, at vi adopterede en tradition, der kendes fra flere andre klubber. Den går i korthed ud på, at der kan indgås officielle væddemål mellem een eller flere piloter om opgaver eller resultater, som man mener at kunne nå i den kommende seson. Væddemålene løber til afflyvningsfesten i forbindelse med landingskonkurrencen, og flere typer væddemål kan indgås. F.eks. kan to piloter vædde om, hvem der først flyver 1 time i 1983. Taberen giver den anden f.eks. en rejemad på Hornum Kro. En anden type gives for enkeltpersoner: Jeg flyver mindst en 200 km opgave i 1983, - i modsat fald giver jeg ½ kasse øl til afslutningsfesten. Der er således faktisk frit slag med hensyn til væddemålene, indbyrdes eller een for alle. Selvfølgelig er det blot meningen, at man skal holde sig indenfor rimelighedens grænser!

Indtil nu er følgende væddemål officielt indgået (og de er officielle, når de har været offentliggjorte i Svævenyt!):

Anders M. Andersen 1 ks. øl	Flyver en 100 km opgave med mindst 100 km/t i 1983.
Bent Kirkegaard 1 ks. øl	Flyver mindst en 300 km opgave i 1983.
Flemming Vasegaard 1 ks. øl	Flyver mindst en 300 km opgave i 1983.
Anders M. Ahdersen 5 kg. æbler	Bent flyver ovennævnte før Flemming.
Gudrund Theilmann 1 ks. øl	Flyver solo i 1983
Gitte Vasegaard ½ ks. øl	Flyver mindst en 300 km opgave i 1983.
Anders M. Andersen/ Termikkelsen 1 laksemad på kro	Flyver indbyrdes hurtigste 100 km trekant.
Poul Erik Thomsen/ Anders Hansen 12 øl.	Den, der laver den første udelanding i 1983 betaler.
Anders Hansen 1 ks. øl	Flyver mindst 300 km opgave i 1983.

Ansøgningsfrister for fly

HUSK HUSK HUSK

Ansøgninger om fly til DM skal være bestyrelsen i hænde senest den 22. april, hvor næste bestyrelsesmøde vil blive afholdt.

NYT PÅ STARTSTEDET.

Sidste år var der ofte tvivl om, hvor startlinien burde lægges, når der startedes i den nordlige sikkerhedszone i retning mod vest. Indhakked i skoven frister til, at man starter helt tilbage i den nordlige begrænsning, men faktisk er dette ikke forsvarligt. Sidder pilot og radiomand nemlig helt tilbage i indhakked, kan de faktisk ikke se, om der kommer tværgående trafik langs med skovbrynet ved signalgraven. Og der kan, som vi af erfaring ved, komme både taxiende motorfly, faldskærmsspringere med skyklapper på, biler, cyklister, turister m.m. Og da oversigten er så ringe, som den er, er der slet ingen tvivl om, at vi ikke må starte helt nede i "hullet" i den nordlige begrænsning.

For helt præcist at fastslå, hvor vort startsted ligger, er der derfor blevet gravet en hvid flise ned udfor startvognens position. Og bag denne linie må der ikke startes! Alle instruktører bedes nøje overse, at denne bestemmelse overholdes. Og den gælder selvfølgelig ligeså strengt ved hverdagsflyvning. Overtrædelser af reglen vil ikke blive tolereret.

Instruktørudvalget.



FØRSTE INDENLANDSKE 300 KM TREKANT

Sejstrup, der ifjor udførte den første danske 200 km trekant, fortæller her, hvordan det endelig lykkedes at lave den eftertragtede på 300 km

I sidste nummer af Svævenyt bragte vi Cowboys artikel om den første danske 300-kilometer trekant, der jo blev fløjet i Texas i 1959.

Nu ved alle nok, at vejrforholdene og dermed mulighederne for lange flyvninger i Texas er noget bedre end i Danmark, så faktisk må det siges at være en væsentlig større præstation at flyve den herhjemme end i staterne. Flyvningen foregik den 27. august 1960 i samme Ka 6, som vi nu kender som OY-XFN, - altså den selvsamme som stadig indgår som et kært medlem af fly-parken i vor klub. Og specielt for Sej knytter der sig nok utallige gode minder til Drønsegleren, som han engang spøgende kaldte flyet. For ud over adskillige Danmarks-mesterskaber, havde han netop samme år, altså 1960, opnået den hidtil bedste danske placering ved et verdensmesterskab nogensinde. En 4.-plads blev det til ved VM i Köln, - kun ganske få points fra en medaljegivende 3.-plads.



OY-XAD, - nu XFN klar til start, Köln 1960.
I midten bagest Sejstrup.

Beretningen om den første, indenlandske 300-kilometers har vi lånt fra FLYV nr. 9, 1960.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

EFTER at der nu gennem nogle år har været luret på chancen til en 300 km trekant i Danmark, og også været gjort en del forsøg på at lave den, besluttede jeg at gøre et nyt forsøg d. 27. august.

Vejret den pågældende dag tegnede meget godt, både ifølge vejrkortet og rent visuelt. Udsigten lød på $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$ cu i 2500-3000 fod og toppe til omkring 6000 fod med enkelte byger, hvor toppene ville løbe op i ca. 12000 fod. Vinden ville blive vestlig 8-10 knob med sydøstlige tendens.

Ud fra disse oplysninger valgtes ruten Alborg-Vildbjerg-Arhus-Alborg for derved, ganske vist, at få en smule modvind på første ben, men til gengæld medvind på andet ben tværs over Jylland, og mulighed for svag medvind på sidste ben nordpå. Det skulle dog komme til at gå en del anderledes end beregnet.

Efter at have fået Rhønsegleren trukket frem fra sit hjørne af hangaren, hvor den havde stået og græmmet sig siden VM på grund af vejrudernes ugunst, udløstes kl. 10.49 over Limfjorden øst for øen Egholm, og med det samme sattes kursen sydvest mod en sort cumulus med et tillokkende udseende. Det viste sig også, at den gav 3-4 m/sek. og 8000 fods højde, hvilket jo var en særdeles god begyndelse, men det skulle rigtig nok også vise sig at være dagens bedste »fangst«. Herfra fortsattes så på kursen mod Vildbjerg til midtvejs mellem Ars og Alestrup, hvor det var på tide at finde den næste »boble«. Det lykkedes også efter nogen tids søgen, men jeg måtte tage til takke med 1-2 m/sek., så efter den lovende start blev man pludselig bragt ned på jorden igen, og 1-2 m/sek. viste sig at skulle blive normen for resten af turen.

Det gik dog forholdsvis støt videre, omend med lidt mere forsigtighed og nedsat hastighed, og uden nævneværdigt besvær rundedes Vildbjerg i godt 3000 fods højde ca. 2½ time efter starten, hvilket gav omkring 50 km/t. Det var ikke en særligt op-

sigtvækkende gennemsnitsfart, men dog så-
lelig forholdende taget i betragtning, og nu
gik det hurtigt videre mod andet vende-
punkt, Kirstinesminde ved Arhus.

Termikken blev ikke bedre, men skybasen
lidt højere, og det gav, takket være jævn
vind fra NNW en gennemsnitsfart på ca.
70 km/t.

Uventet modvind på hjemvejen

Efter at have passeret Kirstinesminde og
observeret et meiselignende flødegult »appa-
rat« 600 m lavere, forsatte jeg mod Al-
borg, kurs NNW og nu begyndte tingenes
tilstand at ændre sig - desværre ikke til det
bedre - tværtimod. Den håbede og bereg-
nede vindretning mod SW blev i stedet til
næsten stik modvind fra NW med en styrke
på ca. 20 knob, og da termikkens styrke hel-
ler ikke bedredes, begyndte nu en sejt kamp
for hver km terræn.

Men »Drønsegleren« lader sig ikke sådan
slå af marken, og langsomt åd vi os hjemad
mod målet. Skyerne blev nu mere spredte,
og boblerne mere utilbøjelige til at give no-
get fra sig. Mellem Rold skov og Ålborg var
der kun nogle ganske få forrevne tjavser, og
basen sænkede sig til ca. 2500 fod, men vi
fik os listet op til et par km øst for Rørdal
cementfabrik, hvor den sidste boble gav
2100 fod, som jeg, trods modvinden, regne-
de med lige kunne »slå til« til at nå hjem
til pladsen, så jeg »stak«. Det var sikkert
også lige gået, hvis ikke der på vejen havde
været en masse synk. Nu måtte jeg lande
på et gammel »kødbens« et par hundrede
m fra den egentlige flyveplads, efter at
være »hoppet over« et par pigtrådshegn og
diverse kreaturer.

Men 300 km trekanten var hjemme. Ud-
målingen på et generalstabskort viste, at
der var en afstand mellem udløsningspunkt
og landingssted på 900 m, så det lykkedes
alligevel tilsidst.



Sejstrup og Ka 6 med militære kendings-
bogstaver Z - 964 klar til start ved Nor-
diske Mesterskaber på Gardemoen, Norge.

Aalborgenser satte ny svævefly-rekord

Overfenrik Seistrup fløj 300 km paa
trekantbane som den første i Danmark

Den 32-aarige overfenrik Niels Seistrup, Flyvestation Aalborg, kan fejle en ny rekord til sine mange tidligere. Han landede i aftes i Aalborg Lufthavn i et svæveplan efter paa cirka syv timer og i delvis modvind at have gennemfløjet en 300 kilometers trekantbane Aalborg-Aarhus-Vildbjerg-Aalborg.

Det er første gang, at en svæveflyver har præsteret det i Danmark. Det er sket uden for landets grænser, men svævepiloterne er herhjemme blevet handicappet af landets snævre grænser. Det er vanskeligt at lægge en trekantbane over land uden at komme over vand.

Turen gik fint, fortæller overfenrik Seistrup, men lidt langsomt. Jeg var seks timer og 54 minutter om turen, og det giver en gennemsnitshastighed paa knap 43 kilometer i timen.

Turen begyndte ved 11-tiden, da jeg i flyvevaabnets Rhönsegler blev slæbt op i cirka 400 meters højde af en af flyvestationens KZ-VII maskiner. Her slap jeg slæbetrossen og satte kursen mod Aarhus, hvorfra jeg bojede ind i landet mod Vildbjerg ved Herning. Jeg var ikke paa noget tidspunkt højere oppe end 2,5 kilometer, men da der var et ret tæt skydække, som jeg ikke saa komme ind i, var mangværingen ikke saa ligetil.

Som kontrol for at styvningen er gennemført korrekt, anvendte overfenrikken et fotoapparat, idet han med det tog luftbilleder af karakteristiske bygninger ved vendepunkterne. Naar filmen er fremkaldt, har Kongelig Dansk Aeroklub ogsaa beviset for, at rekorden er sat.

Aalborg Stiftstidendes notits om rekordflyvningen.

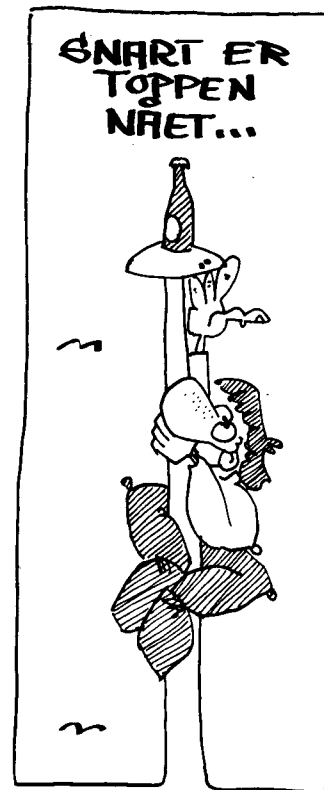
KØBMANDEN Oustrupvej

v/ Rosa og Leif Larsen

Tlf. 62 22 40

Billig med
dagligvarer!

Frikøb
-3 bedre sted at handle



CERES ÅRS

Fra unionen er der kommet et nyt sæt materiel-normer. De omhandler alle forhold i forbindelse med vort materiel og dets vedligeholdelse. Alle ansvarlige materielchefer bedes se de ny normer igennem, så vi kan være sikre på, at vi overholder dem. De ny papirer skulle kunne findes i klubhusets kontor på nuværende tidspunkt.

Gert har nu også haft vores jord-radio til eftersyn. Mærkværdigvis var den vist ikke blevet mishandlet i videre udstrækning. Men udover det almindelige eftersyn har Gert nu modificeret radioen, så dens rækkevidde skulle være en del bedre end før. Og det kunne jo nok ønskes. Men husk nu som før: Radioer er følsomt materiel. Og dyrt. Behandl det derefter!

SMÅNYT

Kassøsen har bedt os UNDERSTREGE at udmeldelser af klubben SKAL ske skriftligt. Det samme gælder anmodninger om ændret medlemsstatus.

En tilfældig bemærkning om, "at man da vist godt kunne tænke sig at blive halvaktiv eller passiv" gælder altså slet ikke som noget bindende.

Og specielt for de direkte udmelders vedkommende: DET SKAL SKE SKRIFTLIGT! Bestyrelsen eller kassøsen kan ikke påtage sig noget ansvar for mundtlige aftaler.

Og i den forbindelse kan det vel også være på sin plads at nævne, at det er op til medlemmerne selv at neddele, hvis de ønsker deres status ændret. Er man f.eks. aktiv, bliver man ved med at være det, til man har meddelt kassøsen, at man gerne vil ændre status. Ændring med tilbagevirkende kraft er der ikke noget, der hedder.

GIK DEN IND ?

SMÅNYT. fortsat.



Blandt de ting, der ikke nåede at blive færdige til sæsonstarten, var Schleichervognen. Det vil altså sige vore transportmuligheder for ikke mindre end fire af klubbens fly, - nemlig 2 stk. K 8, Ka 6 og Ka 7.

Vi har allerede mærket savnet, jvf. de andetsteds omtalte udelandinger med Ka 6 og Ka 7. Og da netop K 8 og Ka 6 normalt bliver hyppigt brugt til 50 kilometersstræk lige fra sæsonstarten, må vi nok bede om en hurtig indsats for at få vognen klar.

Denne indsats er for så vidt også igang, jvf. billedet. Men en fuldstændig nedslibning af alle rør samt udskiftning af nogle gen-

nemtærede har krævet en stor arbejdsindsats. Og inden vognen atter er klar til indsats, går der nok endnu nogle uger.

Herunder kan vi byde en ny annoncør velkommen i Svævenyt. Og Haubro Kro er jo ikke netop ukendt af mange af vore medlemmer. Man spiser godt og får god betjening.

Velkommen i Svævenyt !

DISKOTEK på

Haubro Kro

- stedet, hvor man hygger sig og spiser godt. Tlf. 66 40 26

hver fredag fra kl. 21-02.

Smånyt fortsat.



Efter sidste indbrud i klubhuset var der en del småskader på døre og inventar.

Vor tømrermand Børge ses her i fuld krigsmaling igang med at reparere dørbeslag m.m. ind til lagerrummet.

Kan det ikke ses klart på billedet, kan vi oplyse, at Børge i munden har en almindelig blyant, i venstre hånd et stykke pind og i højre hånd øjensynligt en flaske pølsesennep.

Hvis limningen af dørlisten derefter skulle vise sig lidet holdbar, findes årsagen måske her!

På nuværende tidspunkt kan vi stadig kun benytte en af hovedbanerne på EK-VH. Nord-syd banen er stadig lukket på grund af den megen væde. Faktisk er sydenden af banen een stor sø. Også resten af flyvepladsen er opblødt og sart, så forsigtig kørsel med traktorer, fly og spil er yderst påkrævet. Specielt er det vigtigt, at man ved kørsel med wirehenteren varierer kørslen, så græsset belastes mindst muligt.

Nu skulle hyttebyggeriet egentlig have været i gang. Og faktisk havde vi allerede for et par måneder siden fået en skriftlig byggetilladelse fra kommunen. Desværre viste det sig, at man havde glemt at spørge sig for et par steder, hvorfor kommunen måtte tilbagekalde sin egen byggetilladelse i sidste minut. Det var ærgerligt for hyttebyggerne, - men det er vel hvad, der kan ske.

Der er imidlertid intet, der tyder på, at byggetilladelsen ikke skulle komme igen, så hyttebyggerne håber nu på at kunne komme i gang i løbet af et par uger.



GLIDING INTERNATIONAL

It's all in the first International Gliding Magazine.

Et nyt svæveflyvetidsskrift har set dagens lys. I Belgien udgives nu "Gliding International", der lanceres som et internationalt orienteret fagblad for alle svæveflyvere. Adskillige mere eller mindre fremtrædende piloter fra mange lande vil være blandt bidragsyderne til de kommende numre, - f.eks. kan nævnes Sigi Baumgartl og Ernst Gernot Peter (Tyskland), Tor Johannesen (Norge), Tom Knauff (USA), Bill Scull (England), Ake Petterson (Sverige), Leonardo Brigliadori (Italien), Ingo Renner (Australien) og Carl Ulrich (Danmark). Adskillige er endda ikke nævnt her.

De vil hver for sig bidrage med artikler fra deres hjemlande eller artikler om deres specialer, og i første nummer, der udkom i december 1982 er der flere gode ting, - f.eks. om svæveflyvning i Danmark, om de tyske mesterskaber og om 1000-kilometer vejr i Australien.

Bladet skrives på engelsk og foreligger i et udstyr og en trykkvalitet, der minder om FLYV. Prisen for 6 numre (udkommer hver anden måned) er 600 belgiske francs, eller ca. 107 kroner, hvilket med dagens priser på andre flyvetidsskrifter må siges at lyde rimeligt. Så efter at have set første nummer, tør vi godt anbefale "Gliding International" til de læsere, der ønsker endnu et renlivet svæveflyvetidsskrift!

Vi aftrykker bladets bestillingsformular herunder.

SUBSCRIPTION ORDER FORM

Send your order direct to: Gliding International
Subscriptions
Box 55 B-2400 MOL BELGIUM

Please send me Gliding International for one year

I enclose cash value
 cheque
 int. money order

Please use block letters

NAME:

ADDRESS:

One year subscription rates: Europe, 600 Belgian Francs (Euro-cheque) or transfer to: BBL 320-0266639-56.
(6 issues) BRD, 32 D.M. Raiffeisenbank Spfkant eG Kt. Nr. 40491 BLZ 370 693 54
Overseas, US\$ 15 (airmail extra US\$ 5)

SOLBERG 
Randersvej 42
8990 Fårup 06-45 25 59

BOCIAN til salg

KUN KR. 7000,00.

Hjørring Svæveflyveklub ønsker at sælge sin tosædede Bocian 1 D. Prisen er så uhørt billig, at vi forestiller os, at denne Bocian ville være alle tiders tilbud til et par unge mennesker, der ville lægge et stykke arbejde i at få den flyveklar.

Flyet havde luftdygtighedsbevis til august 1982, hvor der kom nogle bulletiner fra fabrikken (medfølger) om noget arbejde, der skulle udføres før videre flyvning.

Beskrivelse af flyet:

Bocian 1 D, 1966

Total starter 5800

Total timer 1660

Udstyret med standard instrumenter og trailer.

Alle modifikationer er udført frem til august 1982.

Henvendelse til Ole Ring Nielsen

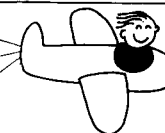
Regulusvej 10

9900 Frederikshavn.

Telefon week-ends på Bøgsted flyveplads 08 965216.

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

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



- så vi siger velkommen i

Brugsen Tlf. 82 15 33 **Aars**

Egens egen største supermarked
Delikatessafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

Særlige præstationer

- 31/3: Poul Richard Kristensen/Ove Rønbjerg udelandet 400 øst for pladsen under forsøg på at nå hjem på Ka 7.
- 31/3: Bent Jensen udelandet 5 km nord for pladsen under forsøg på at nå hjem på Ka 6.
- 10/4: Anders Hansen omskolet til PIK 20.

T I L L Y K K E !

Medlemsnyt

Erik Frikke nyt tlf.nr.: 08 373443



Tlf. **62 11 22**

• • • • •

Himmerlands største center for



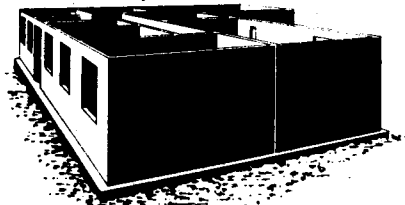
BYGNINGSARTIKLER

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

Instruktørturnus

Dato	Poul R. Christensen	Birgit A. Eriksen	Kaj Fogh	Gert Frikke	Tage Havsager	Linnemann Kristensen	Per Madsen	Børge Nielsen	Kaj Olesen	Hans Bo Poulsen	Ove Rønbjerg	Karsten Sjørøsløv	Bent Erik Thomsen	Finn W. Thomsen	Flemming Vasegaard	Gitte Vasegaard	Finn Østergaard
søn 27/3																	
tor 31/3	X																
fre 1/4																X	
lør 2/4					X										X		
søn 3/4																	
man 4/4									X								
lør 9/4								X							X		
søn 10/4		X															
lør 16/4					X												X
søn 17/4			X									X					
lør 23/4	X					X											
søn 24/4									X					X			
fre 29/4		X		X													
lør 30/4										X						X	
søn 1/5			X					X									
lør 7/5						X	X										
søn 8/5												X	X				
tor 12/5	X																X
lør 14/5		X			X												
søn 15/5				X										X			
lør 21/5							X						X				
søn 22/5								X							X		
man 23/5									X	X							

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.

Skivevej 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