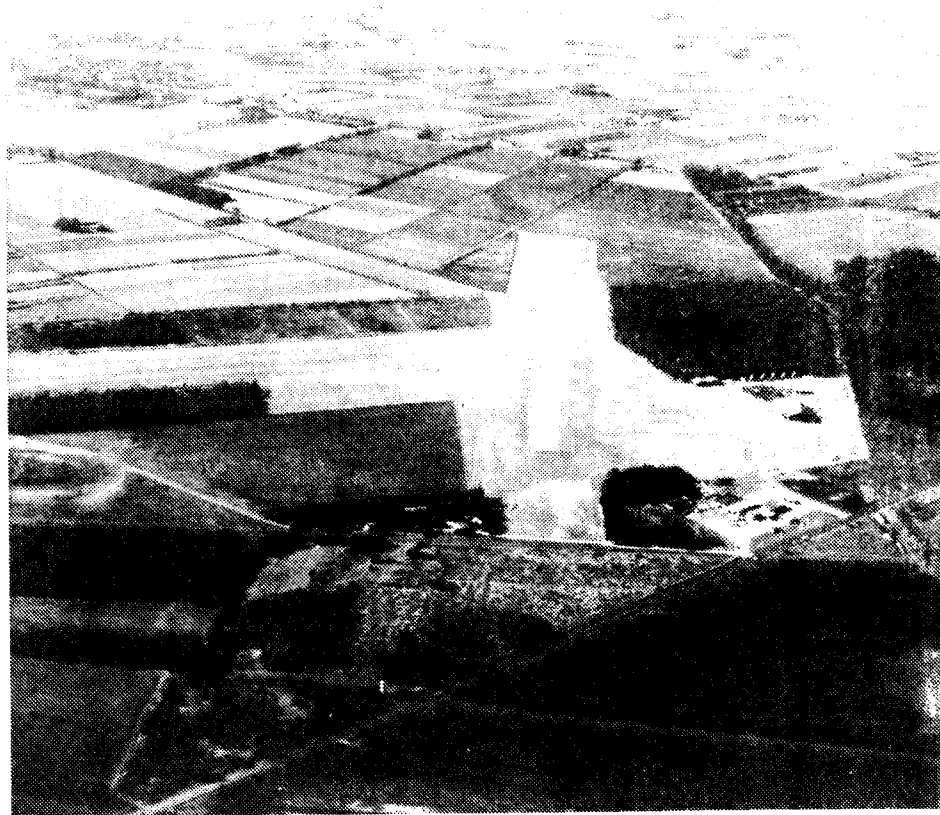


# SVÆVENYT



**Nr. 11**  
**November 1983**  
**22. årgang**

## DU TROR DET NEPPE, MEN

atter i år er der nogen, der gider arrangere julefrokost for dig i klubhuset!

NEMLIG!

Irene gider. Tage slæbet, besværet, bekymringerne, - det hele. Bare for at DU kan fylde din i forvejen alt for store vom med endnu en god, dansk julefrokost. Man tror, det er løgn.

Men det er det altså ikke!

Men skal vi måske hellere prøve på den positive måde? Nåh ja, så...

FESTUDVALGET HAR HERMED DEN UDSØGTE  
GLÆDE  
at invitere dig med frue/dame/herre/mand/andet  
til

JULEFROKOST

i klubhuset på EK-VH lørdag d. 3/12  
kl. 19.00

Er du SA tilfreds?

Det eneste, du herefter skal gøre, er at gribe telefonen og melde dig til hos Irene på tlf. nr. 08 46 31 21. Hurtigst muligt og mindst en uge før arrangementet. Af praktiske årsager kan der ikke - IKKE - laves tilmeldinger i klubhuset. Altså KUN direkte til Irene.



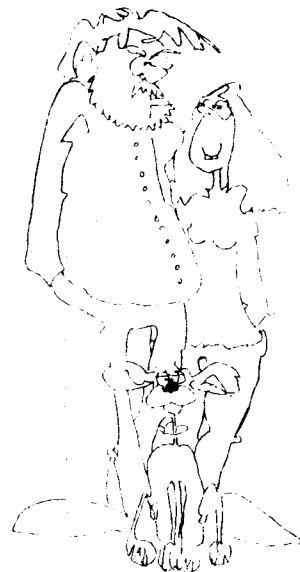
Lars Krull  
Pallisdam 12  
DK - 9430 Vadum

DATATILBEHØR + alt i ELEKTRONIK

Forsidebilledet:

EK-VH fotograferet af Flyvevåbnets rekognosceringsfly. Det originale billede glimrer ved en utrolig skarphed. Ifølge informerede kilder skulle man på forstørrelser kunne genkende ansigtstræk på mennesker på jorden på dette foto!

## BULDER OG BRAG



Landingskonkurrencen 1983 blev een af de største succes'er nogensinde. Ikke mindre end 21 piloter deltog i det fine efterårsvejr, og selvom dagen startede med lidt spildrilleri, så kom vi hurtigt godt i gang og nåede udover konkurrencestarterne også en del skoleflyvning, så vi ialt kom op på godt 70 starter den pågældende dag og endda alligevel fik pakket sammen i god tid inden aftenens kombinerede konkurrence- og pokalfest.

Som det vil fremgå af følgende billedreportage, var festen (som altid) fornøjelig. Ikke mindst fordi sæsonens mange væddemål her fik deres endelige afgørelse og afregning. Der var således fri fadøl til alle hele aftenen, - og så var der endda ikke engang gjort rent bord, da de sidste deltagere gik til stræet ud på morgenen.

Vinderen af landingskonkurrencen blev Tage Havsaager (så lykkedes det endelig!), der herunder lykønskes af den anden halvdel af konkurrenceledelsen. Santlige resultater kan se i tabellen efter artiklen.

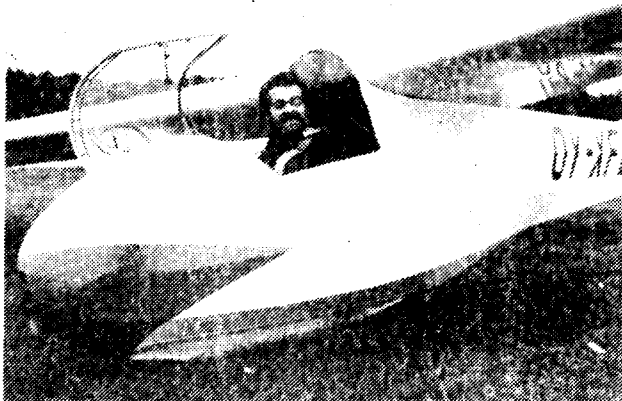
**DISKOTEK** på

**Haubro Kro**

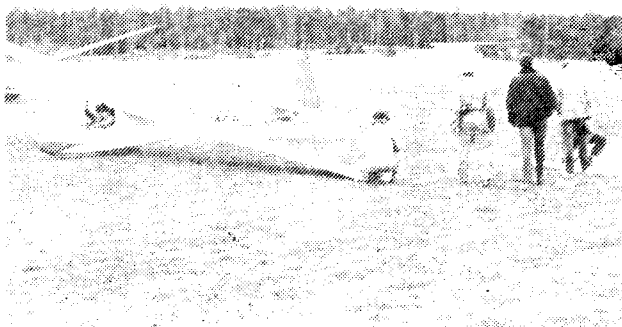
- stedet, hvor man hygger sig og spiser godt. Tlf. 66 40 26

**hver fredag fra kl. 21-02.**

Det kan være svært at finde en grimasse, der kan passe! Her Bo, der i sit førsteforsøg ødelagde alle chancer for en topplacering ved at skyde godt 7 meter forbi landings-T-et.



Dernæst måles AMA,s første landing omhyggeligt til 2,60 meter, hvilket jo er ganske pænt, men alligevel ikke nok til at sikre ham en plads i top-pen.



## FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 131339

Resultater fra landingskonkurrencen lørdag den 22. oktober 1983:

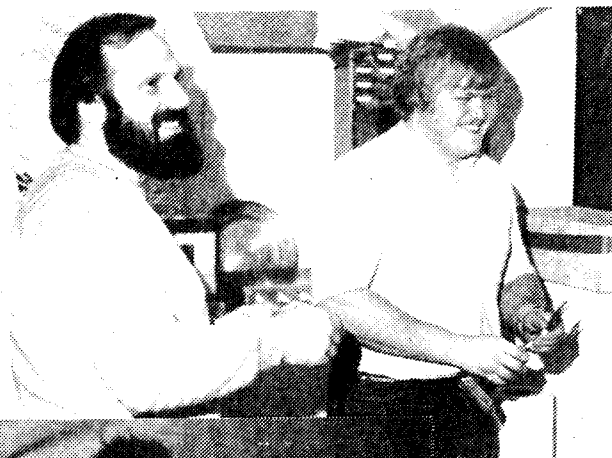
Nr.	Navn	Første	Andet	Gn.snit.
1.	Tage Havsager	1,51	1,50	1,50
2.	Per H. Eriksen	1,25	2,66	1,95
3.	Bent Erik Thomsen	2,30	1,95	2,12
4.	Linneman Kristensen	2,27	2,30	2,28
5.	Tommy Hjeds	2,05	2,58	2,31
6.	Henrik Bo Jensen	2,05	4,19	3,12
7.	Anders M. Andersen	3,67	2,60	3,13
8.	Anders Hansen	1,60	4,82	3,21
9.	Hans Bo Poulsen	7,10	2,08	4,59
10.	Børge Nielsen	8,85	4,05	6,45
11.	Birgit A. Eriksen	4,09	9,90	6,99
12.	Flemming Vasegaard	13,05	1,60	7,33
13.	Ib Friis Mikkelsen	13,65	2,68	8,17
14.	Ole Holm	1,98	17,75	9,86
15.	Carsten Ullerup	19,63	2,95	11,29
16.	Gitte Vasegaard	19,50	3,75	11,63
17.	Poul R. Kristensen	2,40	21,20	11,80
18.	Flemming Mikkelsen	18,90	10,19	14,55
19.	Ivan Hansen	7,08	23,80	15,44
20.	Berit Olesen	41,00	3,78	22,39
21.	Kjeld Hjorth	51,10	6,19	28,65



# POKALER



Finn Jonassen distance-  
pokalen for den hurtig-  
ste 300 km trekant.



Ove Rønbjerg  
Santos Dumont-  
pokalén for en  
307 km trekant  
samt en hurtig  
100 km.

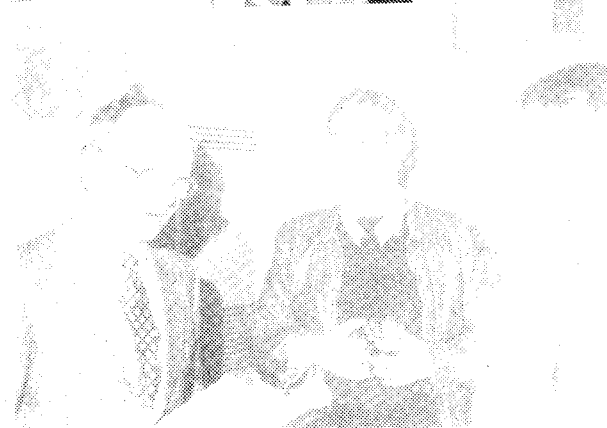
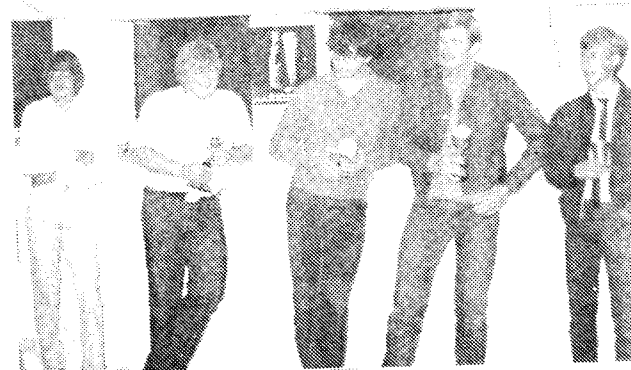


Hastighedspokalen til  
Anders M. Andersen for  
en 136 km trekant med  
82 km/t.



Varighedsfadet Kim  
Jensen med (kun) 7:15.

Peter Bo Nielsens  
mindepokal gik til  
Henrik Bo Nielsen,  
der her ses yderst  
til højre.



Og endelig måtte  
en delegation fra Børup  
endnu en gang kon-  
statere, at 100-km-  
pokalens rette hjem-  
sted er på Sættrup.

## SAR - Search And Rescue

Som det første land i verden kræver Østrig fra januar 1984 en såkaldt "Crash-sender" installeret i svævefly, der bruges til strækflyvning. Senderen er en automatisk nødsender, der på nødfrekvensen 121,5 MHz udsender et identifikationssignal, hvis senderen påvirkes kraftigt ved et styrt. Den kan naturligvis også tændes manuelt.

Det udsendte signal kan opfanges af alle fly, der lytter på 121,5, men det store "øre" sidder nogle hundrede kilometer ude i rummet i form af en speciel satellit, der har denne nødovervågning som specialopgave. Endnu er dette internationale system ikke færdigudbygget, men når det er klart, vil en række russiske og amerikanske satellitter kunne overvåge størsteparten af kloden, - både hav og land. Indtil nu er kun én russisk satellit i om-løb, og selvom projektet stadig er i indkøringsfasen, har det allerede ved flere lejligheder vist sin effektivitet. Signalcentret i Europa ligger i Toulouse i Frankrig, andre stationer ligger i USSR, USA, Australien, Japan m.fl.

Satellitten er ved doppler-måling i stand til at lokalisere nødsenderen med få kilometers nøjagtighed, og herefter er det en relativ nem sag via fly eller helikopter at finde den helt nøjagtige position.

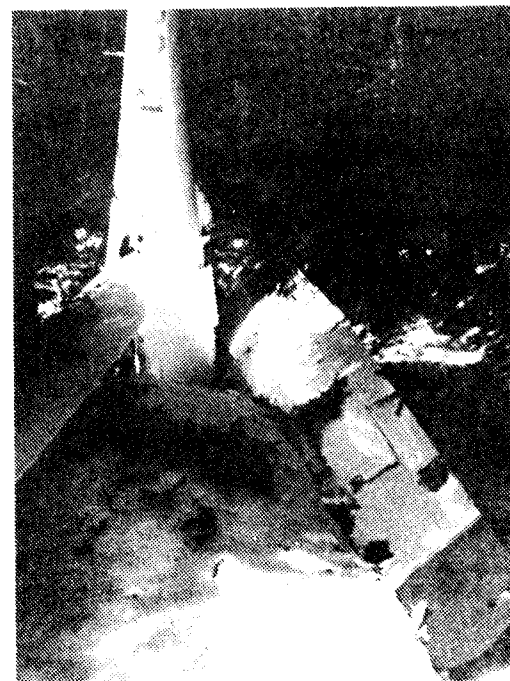
En tysk svæveflyver reddede i april i år livet, fordi han havde været forudseende og installeret nødsenderen, inden han tog til Østrig for at flyve stræk i bjergenes forårstermik. Vi bringer her hele hans beretning, der, selvom den er lang, ikke fortjener at blive forkortet. (aerokurier)

(De herstående fotos er desværre ikke af allerbedste kvalitet, idet de er gengivet efter farvefotos, der i sig selv var temmelig mørke. Vi håber dog, de kan give en forestilling om de omgivelser, flyet styrtede ned i. Red.)

"Det var en herlig mandag morgen, - som skabt for svæveflyvere, der vil le forsøge noget stort. Strækflyvninger på mindst 650 km skulle ifølge vejrmeldingen være mulige denne 25. april! Allerede kl. 11.00 viste de første skyklatter sig over Turnau i Centraløstrig.

Seks fly ville på stræk, og da jeg med mine godt 500 km havde udskrevet den mindste opgave, skulle jeg starte sidst. Kl. 11.29 startede jeg og AS-W 19'eren i flysløb og koblede snart efter ud i 1000 meter. Termikken var god, 2 - 4 meter, og ved 12-tiden var jeg nået et godt stykke af vejen. Jeg fløj langs en bjergkam, der lidt længere fremme sænkede sig en smule. Her var det min plan at flyve over bjergryggen og ind i nabodalene. Jeg lå ca. 100 meter over "passet", men stadig lidt fra det, da jeg fløj ind i kraftigt

synk. Jeg øgede farten til 140 km/t og beregnede, at jeg skulle have tilstrækkelig højde til at gå klar af den række grantræer, der stod langs bjergryggens kant. Men da jeg trak AS-W 19'eren op, blev jeg klar over, at jeg havde taget fejl! Det var for sent at dreje af, og jeg kunne kun håbe på at nøjes med at berøre træerne. Så gav det et brag. Flyet blev bremset kraftigt og gik straks på næsen. Senere erfarede jeg, at den højre vinge straks blev revet næsten af. Den klappede ind under kroppen, næsten parallelt med den. Ca. 100 meter længere fremme og ca. 40 meter lavere styrtede flyet med næsen forrest lodret i jorden.



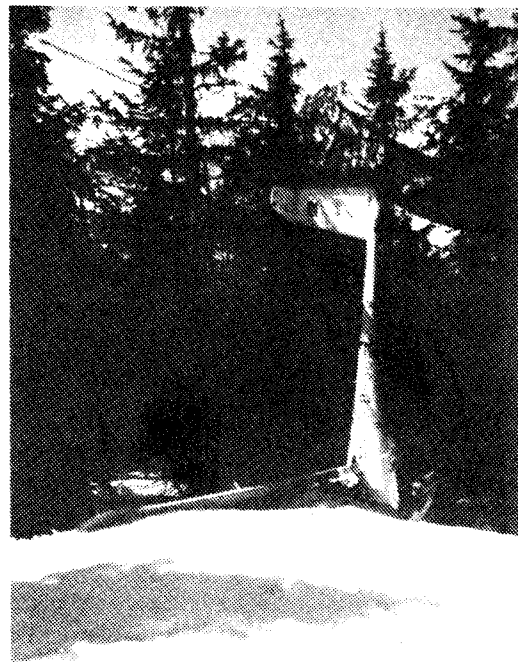
Med begge vinger næst helt revet af står flykroppen lodret i den 1 meter dybe, tunge tøsne. Sammen med den bløde skovbund, kraftige støvler og flyets sikkerhedscockpit reddede sneen piloten fra alvorligere skader.

DU LEVER! Og du er ikke engang såret var mine første tanker i den mærkelige ro efter nedslaget. Jeg følte ingen smerter. Klokkeren var 12.05. Stille. En enlig fugl pipede i nærheden, og over mig tikkede barografen støt. Ufatteligt - jeg levede.

Af med selen og ud, tænkte jeg. Jeg snoede mig ud af faldskærmen og lagde den ved siden af vraket. Så viste et blik på mine fødder mig, at jeg sad fangen. Begge støvler sad i groteske stillinger mellem pedaler, siderorlinjer og glasfiberstumper. Jeg var altså såret, selvom jeg ingen smerter følte endnu.

Radioen virkede ikke mere. Eet eller andet var vel revet over, - men alligevel var jeg i kontakt med omverdenen. Året før havde jeg udstyret min AS-W 19 med en nødsender, der sad bag mig i cockpittet. Ved styrtet var senderen automatisk gået i gang, men kun kontaktstillingen viste mig det, for den udvendige kontrollampe var gået itu. Forsigtigt tog jeg den ud af holderen og stillede radioen på min termikhat i sneen ved siden af mig, så den i det mindste kunne sende uforstyrret af vraget. Nu ville redningsorganisationerne blive alarmeret, og jeg kunne i fred og ro forsøge at vænne mig til mine sårede fødder.

Jeg ryddede det knuste instrumentbræt væk fra mine knæ, og så da først rigtigt min venstre sko. Lige midt i den stak et kraftigt stykke glasfiber



vraget fotografet på lidt større afstand.

direkte gennem stovlens kraftige læder! Glasfiberstykket gik helt op til min skulder og havde oprindelig været cockpit-kantens forstærkede overkant.

Når jeg bojede mig fremad kunne jeg over mig i de gyngende grene se det

ubeskadigede haleparti af 19'eren, og kroppen der duvede sagte frem og tilbage sammen med træerne. Ud af min venstre sko sivede der blod. Med venstre hånd på hjulhåndtaget, med højre lår på styrepinden og højre arm foran mig i sneen kunne jeg aflaste mine fødder en smule, men de begyndte nu at smerte let.

Der var gået ca. 30 minutter, da jeg hørte en helikopter. Hurra, - den kom nærmere! I ca. 1 km<sup>s</sup> afstand fløj en militærhelikopter forbi langs bjergkammen, men så stilnede motorlarmen af, og der blev atter stille. Det stod mig langsomt klart, at jeg nok ikke skulle regne med at blive fundet denne dag. Min eneste chance for at overleve ville sikkert være at komme ud af vraget, for i min nuværende situation ville jeg sikkert ikke kunne overleve natten.

I flere år havde jeg sammen med faldskærmen altid i flyet haft en lille overlevelsespakke. Den indeholdt en kraftig lommekniv, en signalpistol med 3 raketter, et spejl til signalgivning og et fyrtøj. Under instrumentbrættet var med tape fastgjort en lommelygte og tre teltplokke med nylon-snor til tøjring ved udlandning. I dag mener jeg, at disse ting i forening med nødsenderen reddede mit liv. Omhyggeligt samlede jeg sagerne sammen. Signalpistolen lagde jeg i min anoraklomme, og med kniven skar jeg det tykke kabel, der gik op til instrumentbrættet, over. Derved fik jeg bedre plads til mine ben, men et forsøg på at trække det højre fri måtte opgives på grund af heftige smerter.

Så begyndte jeg med hænderne at rydde op omkring mine fødder. Stumper af glasfiber, af hooden, sne - og til min forbavselse blød, fugtig skovjord blev fjernet. Blød skovjord? Ja, AS-W'ens spidse næse havde som en kile bo-ret sig gennem den tunge tøsne og var blevet bremsset, inden den endte i den heldigvis også optøede jord nedenunder. Dette reddede bestemt mine fødder fra noget endnu værre.

Med lommekniven begyndte jeg nu at save, skære, bore og hugge i de glasfiber dele, der klemt mine fødder fast. I fire timer. Ind imellem tog jeg en opstrammer ren ilt fra iltanlægget, og jeg tror ikke, jeg var kommet igennem dette arbejde uden den styrkende ilt. Endelig kunne jeg så med en teltplokk vride den ene støvles kraftige sål løs fra den sammenkrøllede siderorspedal. Dernæst den anden, og jeg var fri. I mellemtiden var det blevet koldt. Solen stod lavt, og en kraftig vind fik mig til at sitre.

Jeg måtte tænke på at lave mig et skjul for natten, og kravlende på knæene fik jeg bjerget faldskærmen til side. Desværre blev derved også mine bukser gennemblødte af den våde sne. Så lykkedes det mig at få fat i puderne og lammeskindsbetrækket fra cockpittet. Skindet var et godt underlag, og

med faldskærmens silke kunne jeg lave en rimelig beskyttelse mod blæsten. Jeg lagde mig med fødderne højt for at dæmpe blødningen og havde for første gang tid til at tænke mig grundigt om. - Det gik jo egentlig ganske godt! Blødningen fra venstre fod var ophørt, og jeg overvejede en nødforbinding, men jeg turde ikke trække støvlen af. Jeg risikerede ikke at kunne få den på igen, og hvis man ikke fandt mig, blev jeg nødt til at forsøge at slæbe mig ned i dalen, og så ville jeg få god brug for støvlen. Desuden virkede den sikkert også som en slags bandage. Men hvorlænge ville det vare, før en betændelse kunne blive alvorlig. Og hvorlænge en blodforgiftning? Jeg vidste det ikke.

Endnu en gang rev helikopterlarm mig ud af mine tanker. Den nærmede sig



Måske kan på dette billede netop anes AS-W 19'erens lodretstående haleparti langs de to høje graner midt i billedet. Opdagelse fra luften under en normal eftersøgning er næsten umulig!

hurtigt. Jeg ladede øjeblikkelig pistolen med en signalraket og skød, da helikopteren var ca. 300 meter syd for mig. En lys stjerne susede op over træerne, - men helikopteren fløj videre; - besætningen havde ikke set mig. Larmen forsvandt, og der var atter stille.

Jeg indså efterhånden klart, at nødsenderen nu var min eneste chance, for med det svindende lys og flyets lodrette stilling mellem de høje træer var vraket nu nærmest usynligt fra luften. Men at min redning nu afhang af bare et eneste apparat, gjorde mig urolig. Tanken, om nødsenderen nu også virkelig fungerede, plagede mig. Var batteriet i orden? Havde senderen overlevet styrtet? På hænder og knæ hentede jeg flyradioen i vraket, og med lommekniven kunne jeg nødtørftigt forbinde radioen med batteriets + og -. Jeg stillede ind på nødfrekvensen 121,5 og hørte til min usigelige lettelse svagt men sikkert min sender udsende mit kendingssignal. Jeg slog nødsenderen fra, og signalet ophørte. Slag til igen, og hørte atter signalet. Jo, - den virkede!

over mig, men forsvandt så for at søge i nabo-dalen, men kom igen og fløj forbi i kun 100 meters afstand. Jeg sad i sneen og svingede som en gal med min røde anorak. Men jeg kunne ikke ses for de høje træer. Kun 40 meter til siden var en åben plet. Den lå op ad bjerget, og jeg slæbte mig derop, så hurtigt jeg kunne. Jeg prøvede at rejse mig op i sneen for bedre at blive set. Min venstre fod smertede meget nu, men for fjerde gang kom helikopteren forbi og standsede så op. Mine redningsfolk havde fundet mig! Jeg sank langsomt sammen i sneen.

Få øjeblikke efter blev en redder firet ned med spillet, og han hastede hen til mig. Vi omfavnede hinanden og han smilede. Jeg græd.

En halv time senere var jeg på sygehuset. Lægerne turde i første omgang ikke gøre så meget ved min venstre fod, der udover talrige brækkede knogler også var inficeret med en god betændelse. I stedet blev først en anseelig mængde mængde antibiotika hældt i mig, og senere blev der tid til operationer.

Flere gunstige omstændigheder havde reddet mig: Den relativt lave faldhøjde i styrtet, det forstærkede cockpit i AS-W 19, de gode sikkerhedsseler, mine kraftige militærstøvler, den 1 meter høje, tunge tøsne og den opblødte jord. Og heldet. Og sidst, men ikke mindst nødsenderen, der så hurtigt ledte eftersøgningen på rette spor."

Og det kunne endda have gået endnu hurtigere. For det østrigske redningsmandskab var endnu ikke indøvet i de muligheder SAR-systemet giver for hurtig indsats. (Jvf. at systemet endnu ikke er operativt.) Der gik derfor længere tid end nødvendigt, inden den nøjagtige pejling fra satellitten blev benyttet. Faktisk havde den allerede få timer efter styrtet udpeget en ca. 20 x 25 km eftersøgningszone, men den blev først effektivt undersøgt af det fly, den forulykkede pilot så om natten. Og selvom man nu havde fundet stedet, kunne man intet gøre om natten på grund af farlige indflyvningsforhold omkring nedstyrtningsstedet. At sende redningshold frem på ski ville tage længere tid, så det bedste, man kunne gøre, var at vente på dagslyset.

Erich Selzer.

#### BEMÆRK ALLERVENLIGST AT

vinterens s-teorikursus begynder den 20. januar 1984. Klokken 19.00 joides en introduktionsaften i lokalerne på Nørholmsvej nr 45 i Ålborg. Alle interesserede kan møde op.

Udover en introduktion for ny medlemmer fra Aviator, Ålborg Aerosport og Ålborg Svæveflyveklub vil der blive vist en svæveflyvefilm, og der vil blive lejlighed til at stille spørgsmål. Skolingens vil i år blive varetaget af instruktører fra Aviator.

Selve kurset er gratis, men til et nødvendigt kompendium samt til eksamensgebyr bedes medbragt kr. 150,00 - gerne allerede den første aften.

Nødvendigt er desuden Svæveflyvehåndbogen samt et ICAO-kort over Danmark.

Tilmelding kan ske strax eller øjeblikkelig til Niels Sejstrup, tlf. 08 38 23 65.



**VODSKOV NY  
AUTOVÆRKSTED**  
Røllikervej, 13 - Vodskov  
Telefon (081) 29 35 67

**BRUGTE BILER**  
**3 mdr. fuld garanti**



NAVN	TILGODE	GÆLD	+GEBYR
Børge Nielsen		0	0
Henrik Chr. Nielsen		440	30
Kenneth Nytofte		375	20
Finn Hermod Odderskov	150		0
Berit Olesen		10	0
Kaj Olesen		220	10
Poul Olesen		0	0
Henrik Overbye		795	60
Stener Mousten Pedersen	220		0
Jørgen Steen Petersen		1370	120
Hans Bo Poulsen	100		0
Jon Rytter		0	0
Niels S. Sejstrup		7,35	0
Karsten Sjørlev	220		0
Jens Ole Sørensen	85		0
John Møller Sørensen			
Gudrun Teilmann	200		0
Bent Erik Thomsen	220		0
Finn W. Thomsen		35	0
Poul E. Thomsen		325	20
Carsten Ullerup		0	0
Flemming Vasegaard		255	*
Gitte Vasegaard		0	0
Finn Østergaard		940	80
Kjell E. Christensen		740	60
Fl. T. Gammelholm		0	0
Dan Hansen		220	10
Ivan Hansen		0	0
Henrik Bo Jensen	165		0
Jens Chr. Jensen		220	10
Peter Juul Hansen		640	50
Frank Larsen		220	*
Gunnar Larsen		0	0
Evald U. Sørensen	220		0

\* betalt



... og på bemandt, har vor klubs ældste fly fløjet sin formentlig sidste tur under vore tænder. Ja, - den trofaste Polyt II forlod for steds Vesthimmerlands flyveplads lørdag den 29. oktober 1983. Denne plads var det skønne, gamle finske sidste tilhørssted som aktivt medlem af klubflåden.

Polytten blev leveret tilbage til Flyvevåbnet efter næsten 25 års tjeneste i Alborg Søavertveklub. I alt 15.553 starter og 1647:05 timer blev det til. Hvis Polyttten kunne tale, kunne den fortælle mangt og meget fra gamle dage, - bl.a. om dengang, der legedes vandflyver i Limfjorden. Og sikkert osse om adskilligt andet. Måske vil de mest garvede medlemmer i kommende numre kunne fortælle lidt af Polyttens saga her i bladet?

Det gamle fly blev leveret tilbage til Flyvestation Alborg som det sig hør og bør ad luftvejen. Med Finn Bougaard ved pinden i Klubbens anden veteran, K2 - 71er og med Gert og Dan i Polyttten slæbtes der 35 minutter mod Alborg, hvor der efter 5 minutters fri flyvning landedes på Polyttens gamle flyveplads. Begtrup tog imod og eskorterede flyet til hangar 57, hvor det blev skilt ad. Her deler det indtil videre med 3 andre veteraner, 3 af luftvåbnets aldrende F 104, pladsen i den store hangar.

Måske (forhåbentlig) ender Polyttten sine dage som museumsgenstand på Danmarks flyvemuseum. I hvert fald vil det blive forsøgt at give den et otium her.

## SMÅNYT

En gruppe aktive mennesker har sørget for, at såvel Astir som LS 1 nu er på værkstedet på Nørholmsvej i Alborg. Per Eriksen sørgede for transporten. Og dermed er der rig lejlighed til at kaste sig ud i vinterarbejdet! Der arbejdes for nærværende hver onsdag fra kl. 19 til 22 og hver lørdag fra 9 til 12 på flyene. Der er god brug for mange hjælpende hænder, og DU kan også være med. Du behøver ingen erfaring at have, for en del af meningen med vinterarbejdet er netop, at ældre medlemmer skal give deres kunnen og erfaringer videre til de ny medlemmer. Mød derfor op så ofte, som du overhovedet kan!

På de nævnte tidspunkter vil der altid være nogen i værkstedet, men har du bedre muligheder for at komme andre dage, kan nøglen fås hos Bent Jensen, Jordbærvej 9, 9000 Alborg, tlf. 08 180065.

Sidste år kom der efter sigende kun ganske få medlemmer på Nørholmsvej i vintermånederne. Det skulle gerne ændre sig i år!

Carsten Thomsen har været på pladsen for at kigge på SH 1'ens skader i maveregionerne. Sammen med Bo vil han reparere den, så den forhåbentlig sund og rask kan gå sæsonen 1984 i møde. I 1983 fik 61 kun fløjet 20 starter, 18 timer 50 min. og 282 km på 4 stræk.

Vil du have en opskrift på, hvordan man snører mere eller mindre dovne snøbler? - Jo, således:

Tage: Jeg skal bruge en frivillig i ca. 2 timer. Hvem melder sig?

Dyb tavshed. Så tager Dan sig sammen og melder sig.

Tage: Fint, - du har vundet turen på bagsædet af Polyttten i flyslibet til Alborg! Exit glad Dan, - tilbage slukørede dovne snøbler.

Sådan!

Der er nu fyldt helt op i hangaren med campingvogne og fly. Vi kan ikke tage flere ind, men vi skulle også allerede have sikret os en indtægt på godt 5000 kroner herved.

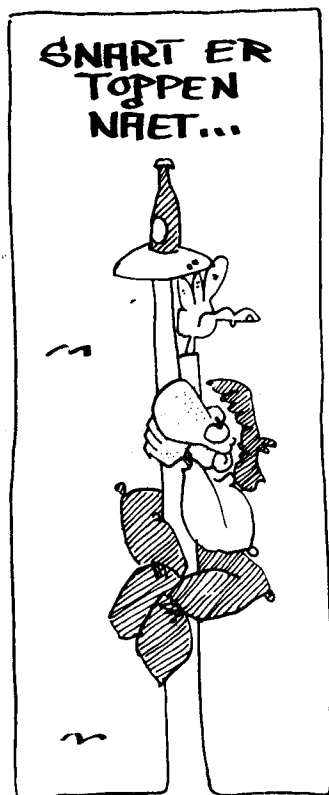
Benny Rytter meddeler, at han nu har VHF-kursus i gang med 16 - 17 deltagere fra Alborg, Aviator og Alborg Aerosport.

Der vil snarest blive sat endnu et el-stik op udenpå klubhuset. Der gøres atter i den forbindelse kraftigt opmærksom på, at der kun må benyttes strøm fra klubhuset til belysning, - altså ikke til opvarmning, køleskab etc! Klubhusets installation kan ikke bære mere end een eller to varmeovne, - og hvem skulle så have ret til dem?

## SMÅNYT

Vores ny AS-K 21-vogn er så godt som færdig. Der mangler på nuværende tidspunkt vist bare småting som bæreslag til haleplan etc. Selve den bærende konstruktion med traktøj osv. er færdig. BRAVO - Ung Ålborg!

Kassøsen vil gerne have lidt mere hånd i hanke med KZ 7'ers benzinförbrug. Der er ikke altid helt overensstemmelse mellem BPs tal og vore, så måske er der fejl i tælleanlæggets mekanik. I hvert fald vil Gitte herefter gerne have ALLE tankningsbilag sendt til Århus for nærmere gennemgang.



CERES  
ÅRS



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!

## SMÅNYT. fortsat.

Klubben har tidligere fået tilsendt udkast til ny skolingsnormer med henblik på en kritisk gennemgang af disse. En gruppe instruktører mødtes i slutningen af oktober i redaktionslokalerne og gennemdrøftede udkastet og knyttede en del kommentarer dertil. Disse kommentarer, som det nok vil fore for vidt at komme ind på her, blev videregivet til Unionen, der så vil tage dem i betragtning ved den endelige udformning af de ny normer. Disse skulle derefter træde i kraft fra den kommende sæsons start og gælde et år, hvorefter de efter de indvundne praktiske erfaringer atter vil blive taget op til revision.

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

Billig med  
dagligvarer!



- et bedre sted at handle

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

Smånyt fortsat.

Vinterarbejdet på EK-VH skrider godt fremad. PIK-gruppen har allerede overstået det store arbejde med at skrabe al maling af gelcoat af begge vinger, så de nu fremstår helt rå. Det kommende arbejde gælder derfor nu spartling og tilpasning til det modificerede profil, hvilket kommer til at indebære en god del slibearbejde. Når dette store arbejde er overstået, skal der males, slibes, males og atter slibes, før vi så forhåbentlig står med en PIK, der er mindst ligeså god som ny. Der vil således også være rigeligt for DIG at lave, - også selvom du ikke er PIK-pilot.

Iøvrigt: Skabeloner til de ny profiler vil sikkert blive lavet med den nyeste laser-teknik, idet en laserstyret skærebrænder kan skære skabeloner til efter EDB-tegnede skitser med 1/10 mm<sup>5</sup> nøjagtighed.



Tlf. 62 11 22

.....

**Himmerlands største  
center for**



**BYGNINGSARTIKLER**

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

Referat fra bestyrelsesmøde den 22.10.83

Til stede: BN, BENT, GV, PRK, GF

Det blev besluttet at udsende rykkere til enkelte større skyldnere. Ved samme lejlighed gøres opmærksom på, at restanter stadig får pålagt gebyr, så husk at betale det månedlige kontingent, selvom der på nuværende tidspunkt er længe til den næste flyvetur.

Vi vil i år tage 15 campingvogne og 1 fly i hangaren, hvilket skulle give os en indtægt på kr. 5.350.

Det blev besluttet at opsætte et telt i hangaren, således at flyene kan stå afdækkede i vinter. Endvidere ophænges fugtsugende materiale.

Der skal udarbejdes regler for benyttelse af ASK-21'eren. Samtidig gennemgås kladden til de nye skolingsnormer og kommentarer udarbejdes hurtigt.

Der ønskes bedre kontrol med brændstof til KZ 7'eren, idet der muligvis er en difference mellem det reelt forbrugte og det, tankstanderen viser. Tankningssedler bedes derfor gemt og afleveret til kassereren. (Kan puttes i "postkassen" i kontoret).

Følgende datoer for medlemsmøder blev fastsat:

- 3. dec.: Julefrokost
- 14. jan.: Evt. en til at fortælle om VM
- 11. feb.: Klubbens fremtid - struktur - bestyrelsen, hvordan arbejder den.
- 10. mar.: Strækflyvning

Disse emner er bestyrelsens forslag til emner for medlemsmøder, men er der andre, der har bedre ideer, hører bestyrelsen gerne fra dem.

Det blev besluttet at lave en pakke til nye medlemmer, indeholdende: Flyvebog, informationshefte, vedtægter, girokort samt gebyrreglement. Pakken udleveres til eleven før første start. Pakken er gratis.

# hytter

På nuværende tidspunkt kan de nybagte hytteejere på EK-VH allerede se tilbage på mange gode stunder og glæder i de ny huse. Det er derfor med fornøjelse det kan anbefales andre interesserede at bygge ligeså.

Ars kommune har på forhånd lovet at ville se velvilligt på ansøgninger om ny byggetilladelser, så har andre lyst til at gå i gang, så er tiden inde. Gert Frikke hører gerne fra seriøst interesserede, og han er rede til at bistå både med kontakter til kommunen og gode råd angående det mere praktiske.

På forhånd ligger det klart, at eventuelle ny hytter skal have samme mål og eksteriør som de nuværende, og placeringen formentlig vil blive enten i forlængelse af den første række eller langs grusvejen ved skoven. Der kan måske også blive tale om en vis tilplantning i det nordvestlige hjørne af "lejrpladsen", så området kan blive skærmet lidt bedre af og dermed også mere hyggeligt for både hyttefolk og campister. Og a propos campister, så behøver ingen at være bange for at komme til at mangle plads, for med en bedre plan for området mellem klubhus og skov samt med beplantning m.m. skulle der faktisk være rigelig plads.

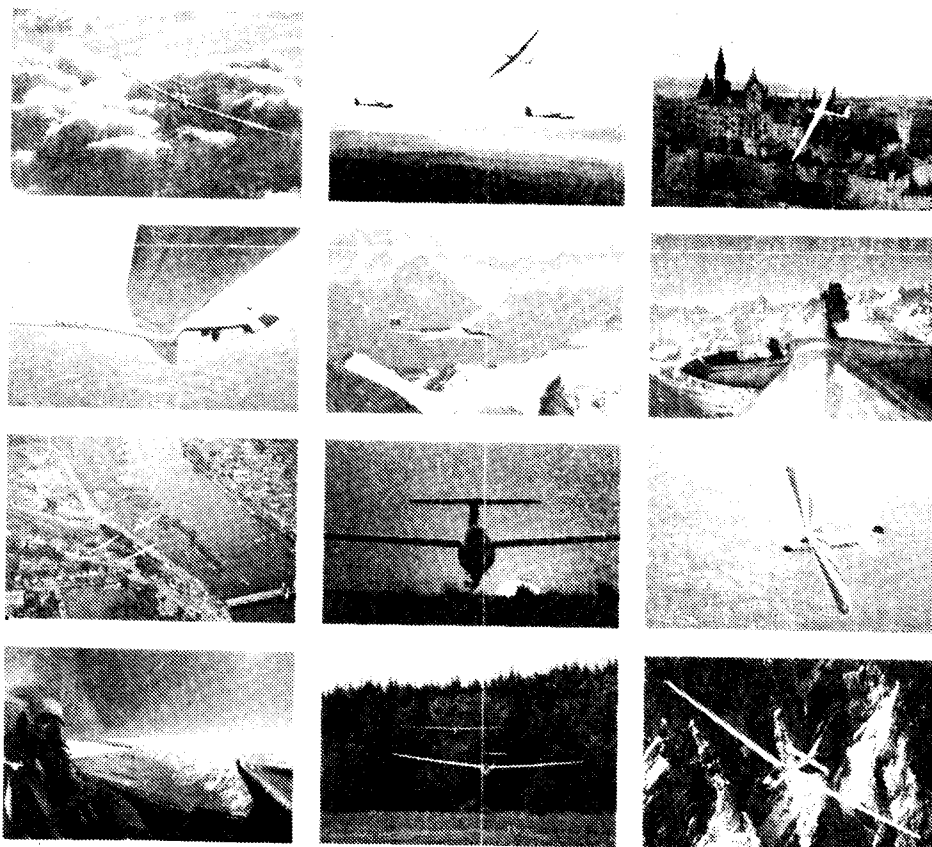
For interesserede kan det oplyses, at de første 5 hytter i "seriebyggeri" kunne bygges for ca. 26.000 pr: stk. incl. hems og korkgulve, men uden skabe, køkken, køleskab, varme osv. Alle nybagte hytteejere står gerne til rådighed med både råd og dåd.

Men altså: Seriøst inetresserede bør henvende sig til Gert snarest.



# kalender 1984

Så er det atter på tide at tænke på ny kalender - 1984. Fra det tyske Mauritius-Verlag har vi modtaget en farvestrålende reklame for firmaets 1984-svæveflyvekalender. Og det er virkelig flotte billeder, som vi desværre slet kan yde retfærdighed i denne sort-hvide gengivelse. Vi man selv se nærmere, kan kalenderen købes direkte hos forlaget for DM 20,80 + porto. Giv den til en flyveinteresseret ven eller vær egoist og køb een selv! Bestillingsadressen ses herunder.



**MAURITIUS-VERLAGS-, MESSE- UND WERBE-GESELLSCHAFT MBH**

D-6200 Wiesbaden, Wittelsbacherstraße 10 · Telefon 061 21/7 23 73

## Medlemsnyt

### Ny adresse:

Bert Kirkegaard  
Vønsyldsgade 30  
9000 Alborg.

### Ny medlem:

Charlotte E.Z. Bruun  
Vesterbro 30, 1. th.  
9000 Alborg.  
Tlf. arb.: 12 10 12.

Brian Holm Jensen  
Møllegaardsvej 4, St. Birkerup,  
9600 Ars.

Johnny Nielsen  
Køvej 8 a  
9000 Ars.

Niels Jørgen Knudsen  
Søjbyvej 112, Mejlbj  
9510 Arden.

Binger Pedersen  
Hjallandsgade 3, 1  
9000 Ars.

Jørgen Lund Mønsted  
Børningvej 136  
9420 Alborg Ø.  
Tlf. 08 15 56 45.

### Passiv:

Claus Grøngaard.

Poul Erik Thomsen nyt tlf. nr. 07 44 21 77

## KUN FOR SPØG....

Før var jeg indbildsk,  
men nu er jeg fuldkommen!



Jeg ELSKER pgiær!

Du mener vel PIGER, dit fjols?

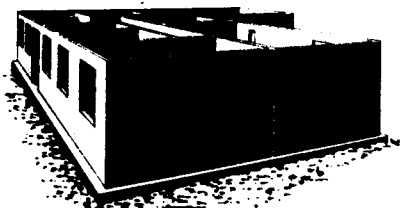
Hvad pokker er der nu galt med pgiær?

HVIS BATMAN ER SA POKKERS SMART,  
HVORFOR GAR HAN SA MED UNDERHYLERNE  
UDEN PA BUKSERNE!

Nej, nej, nej - Karsten, - du skal IKKE bevæge  
hovedet frem og tilbage. Kun tandbørsten!  
Ih altså Johanne, - hvor er du go' til at  
hitte på!



## Gandrup Elementfabrik



### Leca - halvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremænd 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 statsprøvestalten.

Sivervej 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, Drejøvænget 56, True,  
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

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

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

### Medlemsbladet SVEVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Drejøvænget 56, True,  
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

### Klubhuset:

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