

SWÆVENYT

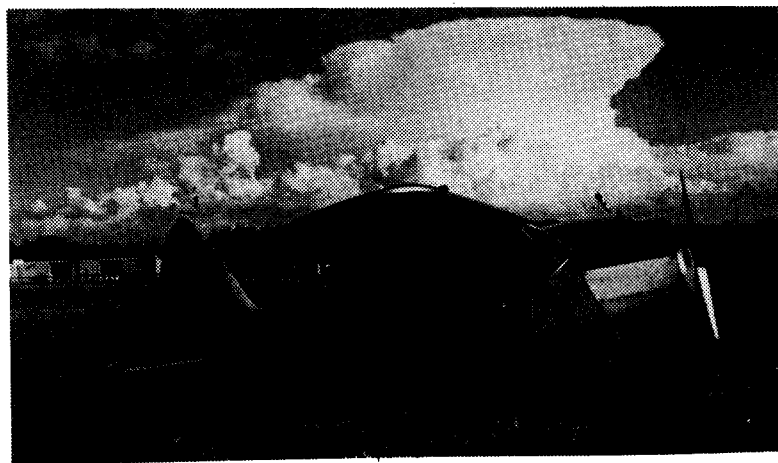


Nr. 7 1984
August/september
23. årgang

UVEJR OVER DANMARK.

Den 18. juli, mens sommerlejren var på sit højeste, fik vi over Midtjylland eet af de kraftigste, lokale tordenvejr, der længe er set her i landet. Fra EK-VH kunne vi mod syd se den kraftige CB-aktivitet, der også fremgår af hosstående billeder. Vi kunne i rimelig termik flyve så langt sydpå som omkring Hobro, men herefter var det klogest at holde sig på afstand. Som det ses af satellitbilledet på næste side, var der tale om et endda særdeles kraftigt udviklet uvejr, der med centrum over Aarhus dækkede flere tusinde km². Lokalt kom der, bl.a. på redaktørens bopæl, op til 80 mm regn på 2 - 3 timer, og hagl så store som dueæg var for en gangs skyld ikke bare en skrøne. Vores indgangssti skyllede da også delvis bort, da tagrender og kloak ikke kunne klare presset.

På billedet herunder ses de nordligste udløbere af det kompleks af CB'ere, der udgjorde uvejrssystemet, og på det store billede kan tydelig ses, at det ikke drejede sig om et almindeligt tordenvejr.



Forsidebilledet:

Smukkere kan et fly vel
næsten ikke være?

E.F.



Fra bestyrelsen

Det primære formål med bestyrelsesmødet var forberedelse af den ekstraordinære generalforsamling senere på dagen.

Herudover orienterede Per Madsen om situationen vedrørende reparation af LS-1 og PIK-20:

I forbindelse med reparationen af LS-1'en efter havariet har vi indhentet tilbud fra Carsten Thomasen på totallakering af flyet. En sådan vil beløbe sig til ca. 10.000 kr., hvoraf Carsten mener, at forsikringen vil betale ca. 40%. Bestyrelsen besluttede derfor at lade flyet lakere. Vi skal så regne med at have flyet på pladsen igen til næste sæsonstart.

I forbindelse med spørgsmålet om reparation af LS-1'en pointerede Per Madsen, at de rygter, der har været om, at vingerne vanskeligt lod sig reparere, kun var rygter, der nok var opstået, fordi Carsten Thomasen havde udtalt, at det ville blive vanskeligt at reparere vingerne og få lakken på reparationsstederne til at passe med den øvrige lak. Dette problem er løst i og med at vi får flyet totalt lakeret.

Med hensyn til LS-1 vognen anslog Per Madsen, at den kunne gøres køreklar igen og samtidig forsynes med påløbsbremse for et beløb på 3.500 - 4.000 kr. Det blev derfor besluttet, at også LS-1-vognen nu skal have påløbsbremse.

PIK-20 vingerne er blevet flittigt bearbejdede gennem de sidste 14 dage, og fortsætter arbejdet på denne måde, kan de være færdige inden sæsonafslutningen.

ASK-21 vognen skal nu forsynes med plader, der er ankommet og klar til at sætte på.

Endelig besluttede bestyrelsen at tage et enkelt nyt medlem ind pr. 1. september, Harald Kristian Groes.

Ref. Gitte

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

GENERALFORSAMLING

Efter optælling af fremmødte medlemmer - 34 stemmeberettigede medlemmer var mødt op, og 5 fuldmagter blev lagt frem - foreslog formanden traditionen tro Flemming Vasegaard som dirigent.

Flemming erklærede derefter den ekstraordinære generalforsamling for lovligt indvarslet og gav ordet tilbage til Gert Frikke.

Gert startede med at referere den sidste ordinære generalforsamlings beslutning om, at næste flykøb skulle gælde et standardklassefly til levering i foråret 1986. Da vort budget ser ud til at holde, fremlagde Gert i overensstemmelse hermed følgende forslag fra bestyrelsen:

Mulige emner til fly er LS-4, Discus og DG 300. En tegning med de tre flys polarer indtegnet viste, at deres præstationer er næsten ens.

Bestyrelsen anbefalede, at vi, i stedet for at tage beslutning nu om køb af et fabriksnyt fly, ventede til vinteren 1985/86 og der "lå på lur" efter et godt, brugt fly (max. 2 år gammelt), af een af ovennævnte typer.

Herefter blev diskussionen givet frit. Da der som alternativ til ovennævnte fly blev peget på fly som f.eks. Ventus, der ikke er et standardklassefly, blev der afholdt afstemning om, hvorvidt den tidligere beslutning om køb af et nyt fly i standardklassen skulle fastholdes. Her stemte 32 for og 5 imod.

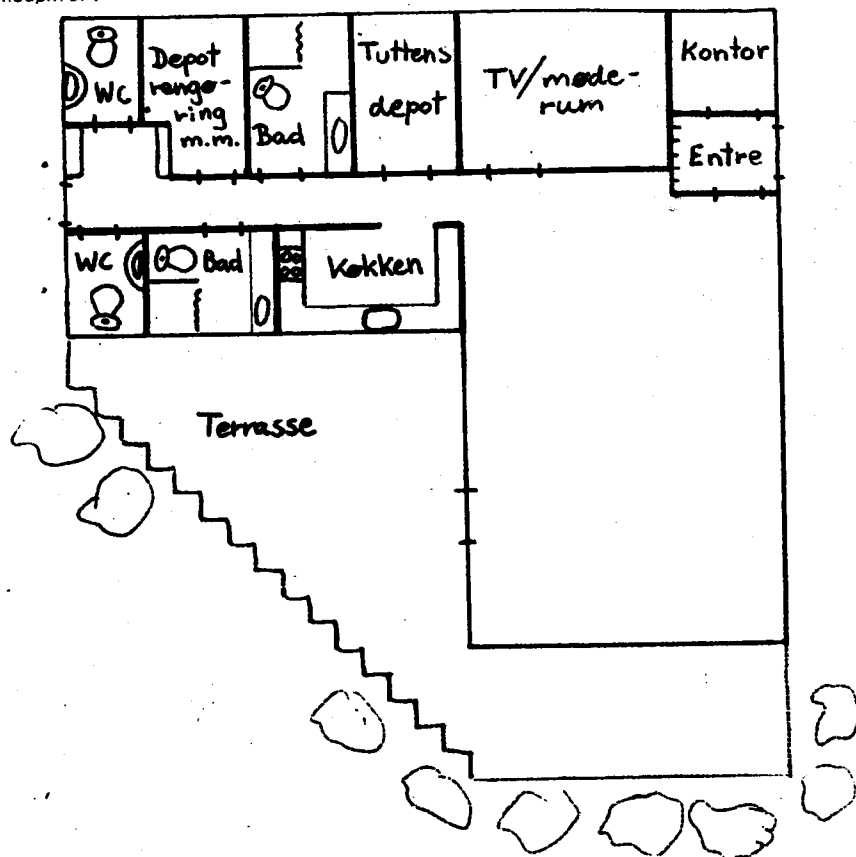
Et forslag om, at også Pegase skulle tages med i betragtning ved eventuelt køb af brugt fly, blev taget til efterretning.

Herefter stemtes der om, hvorvidt vi skulle købe et fabriksnyt fly. Her stemte 12 for, 25 imod, medens 2 undlod at stemme.

Herefter stillede bestyrelsen forslag om, at generalforsamlingen gav bestyrelsen fuldmagt til, inden foråret 1986, at købe et højst 2 år gammelt, brugt fly indenfor ovennævnte 4 typer. Efter lidt diskussion frem og tilbage gav en afstemning følgende resultat: For: 24, imod: 5, blanke: 10.



Herefter kunne man gå over til næste punkt - klubhusudvidelse. Kassereren fremlagde bestyrelsens udkast til en muret tilbygning til klubhuset som vist nedenfor.



Samtidig blev der gjort rede for økonomien i forbindelse med gennemførelsen af en sådan tilbygning. Vi regner med at kunne låne til materialer i Kreditforeningen og skal, såfremt vi ikke modtager tilskud af nogen art, årligt betale omkring kr. 15.000 i renter og afdrag over 10 år. Bestyrelsen forventer dog, at Alborg Kommune vil give et tilskud til denne ydelse, ligesom muligheden for at få et tilskud fra Tipsmidlerne er til stede.

Et forslag om at forsøge at finde en skolebarak eller lignende billigt blev forkastet, fordi indretningen af en sådan nemt kan løbe op i adskillige tusinde, som vi sandsynligvis ikke kan låne i Kreditforeningen. Herefter viste en afstemning, at kun 2 var imod klubhusudvidelsen.

Da vi meget snart skal i gang med at søge byggetilladelser, søge om tilskud o.s.v., hvis vi skal i gang i foråret 1985, blev det besluttet, at forslag til indretning af klubhus/tilbygning kan indsendes til bestyrelsen, således at de er bestyrelsen i hænde senest den 28. september. Bestyrelsen vil herefter udvælge det/de bedste forslag og eventuelt sammensætte disse til forslag, der vil blive lagt frem på et medlemsmøde den 6. oktober 1984 kl. 15.00.

Herefter erklærede dirigenten generalforsamlingen for afsluttet, og man gik over til almindelig snak om forskellige emner, inden værkstedet blev overladt til dem, der skulle pynte op til aftenens fest.

Ref. Gitte



Denne gamle Piper fløj Jürgen og Werner den lange vej fra Gladbeck til EK-VH på kun 7:30 timer!

Besøg fra Gladbeck

Vi har atter haft besøg af Werner Kohlwey fra Gladbeck i Tyskland. Denne gang kom Werner sammen med venner Jürgen Kayser i en bedaget Piper fra 1938. Med en groundspeed på kun ca. 90 km/t tog turen herop 7½ time efter mellem-landinger i Bremerhaven, Flensburg og Århus. Werner beder os gentage takken for god modtagelse og sender også de bedste hilsner fra Jürgen, der var her for første gang. Herunder ses et avisudklip fra den lokale avis i Gladbeck.

127/03

Mittwoch, 22. August 1984 **WAZ**



DIE GLADBECKER PILOTEN Jürgen Kayser (links) und Werner Kohlwey vor einer dänischen Kunstflugmaschine. Typ KG 2, Baujahr 1940. waz-Bild

Streckenflug mit Oldtimer

Auf Einladung dänischer Fliegerkameraden wagten die beiden Gladbecker Piloten Jürgen Kayser und Werner Kohlwey einen 700 km langen Streckenflug mit einem Oldtimer - Motorflugzeug vom Typ Piper J 3 C, welches vor 46 Jahren in Amerika erbaut wurde.

Der erlebnisreiche Flug dauerte mit einer Fluggeschwindigkeit von 90 km/h über Grund 7 Stunden 30 Minuten.

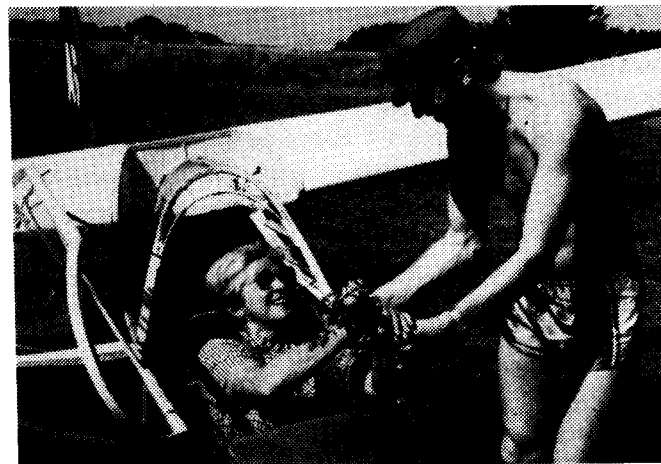
Die Piper, Baujahr 1938, mußte dabei mehrere Zwischenlandungen zum Tanken in Bremerhaven, Flensburg und Århus durchführen, bevor sie auf

dem Flugplatz Vesthimmerland bei Aarborg in Dänemark sicher landete. Dort wurden die Gladbecker Piloten wie gewohnt gastfreundlich aufgenommen.

Übrigens: Der Gladbecker Fliegerklub veranstaltete dort bereits in den Jahren 1981 und

1982 für die Mitglieder des Vereins ein Jugendlager, welches den Teilnehmern noch in guter Erinnerung ist. Den Gladbecker Fliegern wurden neben kostenloser Übernachtung in einer Blockhütte mehrere Rundflüge über Jütland auf dänischen Oldtimern und Segelflugzeugen ermöglicht.

Eens første solo er altid noget ganske særligt, - noget man husker. Således garanteret også Gudrund, der 25/8 fløj sin første start uden ledsager i Ka-7'eren. Som det ses af billedet, var der både hos Gudrund og flyvechefen det helt store smil fremme, og det siges, at Gudrund resten af dagen gik og småklukkede for sig selv. Tillykke!



Det er faktisk til at blive helt "skæv" af!

Uheld, - og held

Som de fleste sikkert ved, havde vi lørdag d. 11. august en ubehagelig oplevelse, da vi med LS 1, bil og 4 personer røg i grøften med et brag et stykke nord for Vejle. På sin vis var det et banalt uheld, idet LS-anhængerens kom i slyng ned af bakke, og man kan selvfølgelig kun sige, at det burde være undgået. Alligevel kommer det vist bag på de fleste, at uheldet kunne ske med en fart på kun 65 - 70 km/t, og i hvert fald gik det så hurtigt, da det skete, at der intet var at gøre.

Sket er sket, - og det vigtigste var naturligvis, at vi alle fire kom fra uheldet uden skader. Et par blå mærker og en stiv nakke var alt. Medvirkende hertil, - ja helt afgørende efter vores mening, var, at der var sikkerhedsseler til alle, Anders, Gitte, Flemming og Tine.

Da vogntoget først var kommet i slyng gik vi efter 2 - 3 sekunder frontalt i den modsatte vejgrøft, og sammenstødet med grøftens høje kant var så kraftigt, at anhængertrækket brækkede og trækstangen på anhængerens røg et godt stykke ind i bagagerummet. Efter stødet gik bilen over næsen direkte om på taget (det er der nu ingen af os, der kan huske) og rullede så stilfærdigt ned i grøften og endte halvvejs på taget. LS-vognen skred (måske rullede) i samme grøft 5-6 meter derfra med næsen modsat den oprindelige retning. Heldigvis kunne vi hurtigt konstatere, at ingen (og lykkeligvis heller ingen udenforstående på den tæt trafikerede vej) var kommet noget til. Hjælp var øjeblikkelig på stedet, og en rar familie fra Als stillede straks deres campingbus til rådighed. Her blev Tine puttet ned til 4 halvsovende unger og faldt snart i søvn. Gitte fik en plads i fodenden.

Dette var starten på en utrolig række positive oplevelser, der i høj grad



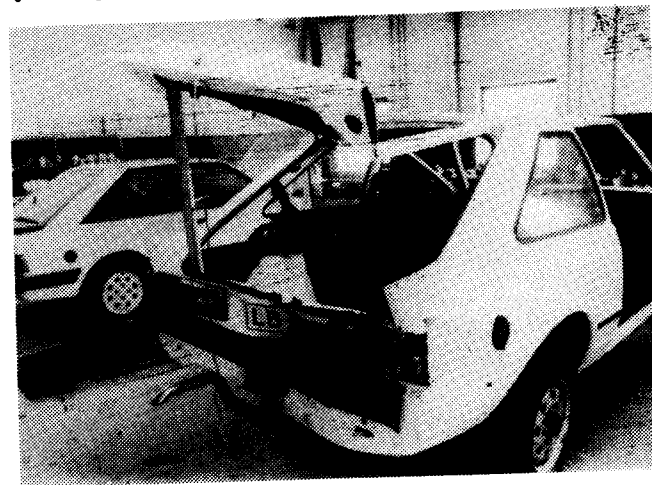
har været med til, at vi alle også er kommet over uheldet uden eftervirkninger. Snart ankom en flink politimand, der hurtigt fik overstået sit skriveri. Så kom en venlig og effektiv Falck-mand, der gjorde sit til, at vi fik LS-vognen hevet op, uden at der skete yderligere skader på flyet. De rare folk fra Als blev på stedet, til vi kunne komme i en varm Falck-bil, og en anden Falckmand fra Silkeborg kørte omkring en bager, der havde tidligt åbent, for klokken var efterhånden blevet over 2 nat, og vi havde ikke fået aftensmad. LS-1'en fik vi stillet ind på Vejle Svæveflyveklubs værksted, for uheldet skete nærmest for enden af deres bane.

Vel ankommet til EK-VH viste det sig, at en lille flok havde holdt ud og holdt lasagnen varm. Og Anne Grethe spurgte straks, om vi ikke ville få problemer med at komme på arbejde uden bil. Så måtte vi hellere låne hendes og Poul Richards splinternye Kadett, og den blev faktisk leveret foran vores hoverdør mandag morgen kl. 7.30! En gestus, der netop i denne situation, ikke kan vurderes højt nok.

Da vi næste morgen kom til os selv, var Ib, Ove og AMA allerede kørt til Vejle med Schleichervognen for at hente LS-1'en, og i løbet af ugen stod Poul Richard i spidsen for en delegation, der simpelthen læssede den stærkt skadede vogn oven på AS-K vognen og kørte hjem med den. Det kostede håndkraft og øl i Vejle.

Senere viste vores forsikringssekskab sig meget hjælpsomt, ligesom Ford stillede en Sierra til vores rådighed, indtil de kunne levere en ny Escort. De var ikke helt vant til at levere en ny til samme kunde med to måneders mellemrum, og der var ventetid på dieseldugaverne.

Inden vi kunne nå at spørge om det, havde Per Madsen sat ting i sving med hensyn til genopbygning af LS-vognen, så heller ikke det har vi måttet



bekymre os særligt om. En sådan hjælpsomhed fra alle er faktisk næsten overvældende, og vi vil gerne sige alle tak, - også dem, vi har glemt at nævne her.

Store-Anders, os selv og ikke mindst Tine er vi ekstra glade for i dag. Nogen af os kunne faktisk godt have været væk.

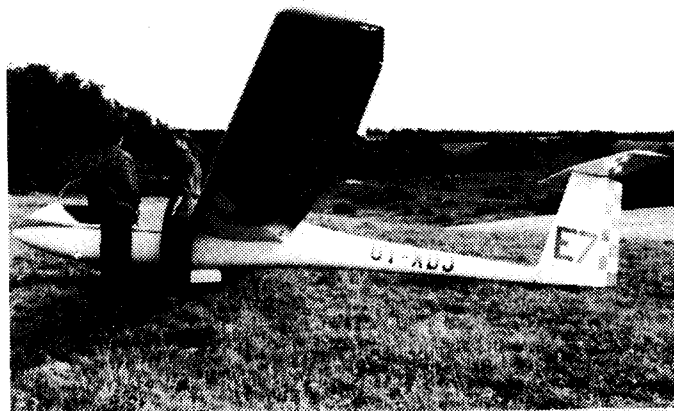
Gitte & Flemming



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



62 1988
... Deres direkte
olieledning!



Birgit har altid forstået at vælge specielle udelandingspladser. Her en meget smuk under NOM i Skive.

Faldskærms- udspringere får mindsket deres flytid

Selv om 130 beboere til Vesthimmerlands flyveplads skriftligt har protesteret imod støjen fra startende og landende maskiner, vil Jyllands faldskærmsjægere også i fremtiden få mulighed for at springe ud over området ved Års, som anses for at være landets bedst egnede til denne specielle hobby.

Det besluttede Års kommunalbestyrelse på sit møde onsdag, men for også at imødekomme klagerne enedes byrådsmedlemmerne samtidigt om indtil videre at begrænse faldskærmsfolkernes anvendelse af flyvepladsen lørdag-søndag til tidsrummet kl. 8-19 mod hidtil kl. 7-20.

Desuden vil borgmester, skoleleder Martin Gierup (S) i spidsen for en delegation fra Års tage til Aalborg og drøfte støjproblemerne med Nordjyl-

lands amtskommune, som er klageinstans i alle miljøspørgsmål, med henblik på at få tilvejebragt en varig løsning.

I byrådsmødet oplyste formanden for teknisk udvalg, pensioneret politiasistent Knud Nielsen, at der i løbet af efteråret vil blive foretaget støjmålinger i området omkring Vesthimmerlands flyveplads.

Før resultatet af disse målinger forelå, mente han ikke, det ville være rimeligt at træffe alt for restriktive beslutninger omkring flyvepladsens anvendelse.

Vesthimmerlands flyveplads har årligt ca. 1650 operationer (start og landinger med propelmaskiner), og omkring halvdelen udføres af Jysk Fritidscenters medlemmer i forbindelse med træning og støvner-

-rud.

Vidste du at:

Svæveflyvning så småt er ved at blive en kvindeidræt, - i hvert fald i Vesttyskland? Man har her netop passeret en andel på 10% af kvindelige piloter. Eller at et svævefly gennemsnitligt kun bruger ca. 1,4 l benzin for at flyve 100 km? Til sammenligning flyver følgende på samme mængde brændstof:

Et svævefly	100.000 m
En folkevogn	17.500 m
Let motorfly	12.300 m
Militær jet	527 m
Jumbojet	86 m

Lidt statistik

Pr. 29/8 ser vor flyvestatistik således ud:

Ka-7	AS-K 21	K-8 L	K-8 G	Ka-6	Astir	LS-1
936/193:20	606/232:25	264/139:10	219/100:35	236/140:40	197/157:40	137/150:00

Tallene kan selvfølgelig ikke sammenlignes med 1983, men vi må dog sige, at flyveaktiviteten i den forløbne del af 1984 har været stor, til trods for at vi har manglet PIK 20'en.



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

Flere hytter

På nuværende tidspunkt er de to nyeste hytter tæt på færdiggørelsen. Fam. Thomsens hytte er så godt som klar, og også Kaj Foghs hytte gør gode fremskridt mod færdiggørelsen. Og allerede nu melder sig spørgsmålet om endnu flere hytter. Klubben vil gerne fremsende anmodning til kommunen om tilladelse til at opføre endnu nogle hytter, idet der har vist sig interesse herfor. Medlemmer, der ønsker at være med i næste runde, bedes derfor kontakte Gert inden 1. oktober.

Der skal gøres opmærksom på, at tilsagn fra medlemmernes side er absolut bindende, og der skal påregnes omkostninger ved byggeriet på i hvert fald 30.000 kroner for det rå hus. Hytterne skal have samme udseende som de allerede opførte.

Vi har ingen indikation af, hvor mange hytter kommunen vil tillade os at opføre, ligesom vi heller ikke ved, hvor de kan placeres. Er man interesseret, gælder det derfor om at handle nu.

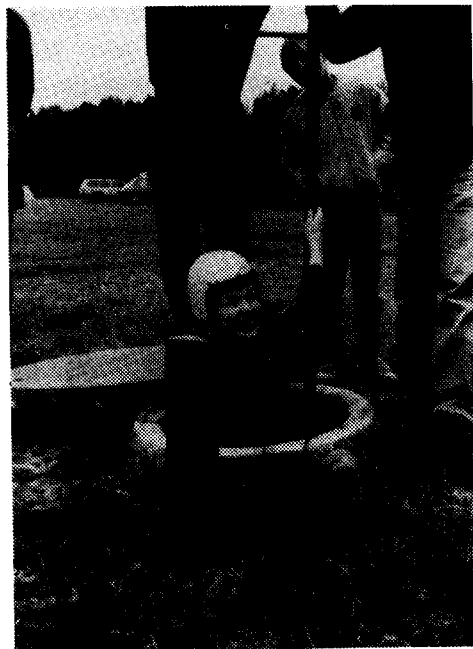


**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Røllikevej 13 - Vodskov
Telefon (08) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

SOMMERLEJR

Desværre blev augustnummeret af Svævenyt til slut til et august/septembernummer. Først vanskeligheder med at komme til på trykkeriet og dernæst en del arbejde med forsikringselskaber m.m. gjorde, at vi først nu kan være her med omtale af sommerlejr etc. Det er godt nok ikke helt så aktuelt nu, men vi bringer alligevel et serie fotos, der skulle vise, at vi som sædvanlig havde en hyggelig sommerlejr i bedste EK-VH-stil.



Berit måtte en gang i lortebrønden, at vort kloaksystem som sædvanlig valgte et tidspunkt med spidsbelastning til at strejke.

Så passende påklædt og med relevant sikkerhedspåklædning gik hun i dybet, - som det ses med et noget anstrengt smil!

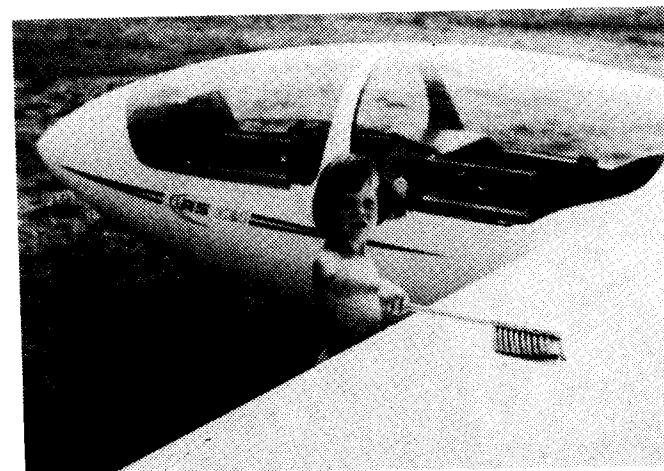
At Berit er god nok på bunden var der vel ingen, der ikke troede på, men her fik hun altså lejlighed til at bevise det!

Der er intet så skønt som at møde ny venner på kanten af svømpeøen, og Emil og Tine hyggede sig gevaldigt på de varme sommer-

sommerdage. Op til 30^o blev det, og i den temperatur må man jo klæde sig, så det passer.

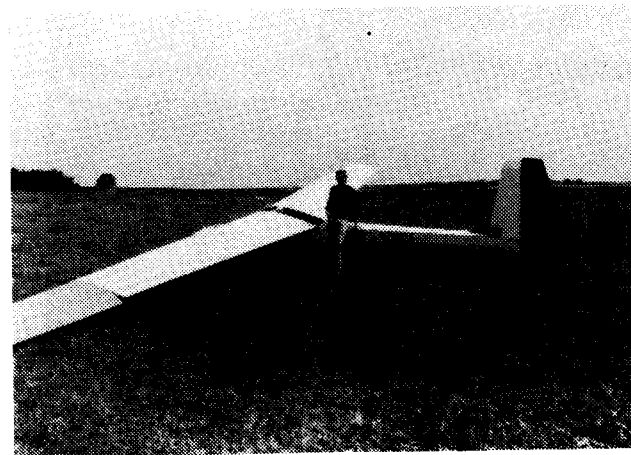


At hjælpe far med at vaske den helt ny flyver kan osse være lykken. Stor flyver, - lille mand. Det er skønt alligevel.



Larsen-dynastiet er ved at være solo. Og somme tider kan det være svært at nå helt hjem til pladsen, når en termikboble, der ikke var der alligevel, bliver udslagsgivende.

Her har Ole fundet en god mark mellem Ars og pladsen, og dermed truffet den i denne situation eneste rigtige beslutning: Hellere vælge den sikre mark end den tvivlsomme hjemflyvning over læhegn og skov.



Sct. Hansfest

Traditionen tro havde vi en god Sct. Hansfest. Hekse af flere slags var til stede, og vi bringer her billeder af et par af yderpunkterne. Den øverste blev på behørig vis futtet af på bålet, inden hun gik på stræk mod Bloksbjerg.



FLYSIK

En hændelse søndag d. 2. september giver anledning til omtale, idet alle burde kunne lære af den.

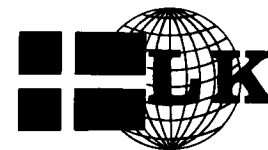
En solo-elev på K 8 havde af dagens instruktør fået besked på at øve sig på sideglidning, og da det var forløbet fint, fik han så tilladelse til at øve sideglidning direkte ind til landing. Instruksen lød på en høj anflyvning efterfulgt af en høj finale, der så skulle justeres ved sideglidning på kursen.

Eleven fik sig placeret korrekt, men observerede ikke før finaledrejet, at et motorfly lå på en meget lang og lav finale. Motorflyet havde ikke forinden lavet en normal pladsrunde. Da motorflyet lå en hel del lavere end svæveflyet, har det været vanskeligt at se førstnævnte, og desuden har svæveflyets pilot sikkert været koncentreret om at udføre den givne instruks. Under det fortsatte landingsforløb indhentede og overhalede motorflyet det andet fly nedenunder, og først sent drejede motorflyet af for svæveflyet, hvis pilot ingen chance havde for at se motorflyet, da først finaledrejet var foretaget.

Når man selv ligger højt, er det vanskeligt at erkende fly, der ligger under horisonten, og det må derfor påpeges, hvor vigtigt det er at holde skærpet udkig i landingsfasen. Også i andre højdeniveauer end eens eget. Ligeledes er det formålstjenligt, at en fremmed (motor)-pilot altid foretager en observerende landingsrunde, når han/hun ankommer til en plads.

Endelig er det af afgørende betydning, at piloter, der kommer ud for hændelser som det refererede, gør andre delagtig i sine erfaringer, så alle kan lære deraf.

GF.



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
7400 Herning

Meddelelse nr. 30

FLYVNING nr. 12

29-8-1984

Til svæveflyveklubberne.

Vedr. alvorligt havari.

Søndag den 26. august 1984 skete der et alvorligt havari med en ASK-13 fra Tølløse Flyveklub, hvorved en elev, Mogens Willadsen, omkom og instruktøren (FI), Preben Bruhn Jensen, blev kvæstet.

Havariet skete i et kuperet terræn ca. 2-3 km fra pladsen. Tilsyneladende var man i flyet i færd med at foretage en udelanding, og herunder ramte venstre vinge jorden, og flyet havarerede.

Flyet er set forsøge termikflyvning tæt ved en markbrand. Havariet skete på den del af marken, hvor ilden umiddelbart havde været. Endelig rapport vil blive udsendt af Havarikommissionen.

Termikflyvning ved hjælp af markbrände.

Denne form for termikflyvning har været benyttet i tiltagende mængde i de senere år. Tilsyneladende mest på Sjælland, idet der ikke brændes så mange marker af i Jylland.

Fra søndag den 26. august er der allerede ved at komme beretninger ind om stor svæveflyvevirksomhed på Sjælland med op til flere 300 km trekantflyvninger, og med megen udnyttelse af markbrandene, der har sat ekstra skub i termikken.

Vi vil ikke undlade at gøre opmærksom på, at flyvning ved hjælp af denne energi kan være mere problemfyldt end almindelig termikflyvning. Flyvningen kan være væsentlig mere turbulent, dårligere sigt, og hvad der ikke er uvæsentlig i lav højde, i en cirkel udenom markbrände kan der være stærk vind fra alle retninger samt kraftige synkeområder.

Vi vil mene, at i en højde af 3-400 m skal man søge væk fra branden. Hvis landing er nødvendig, skal den udføres så langt væk som mulig og med skarpet opmærksomhed på flyvefart og aktuel vindretning.

Unionen vil meget gerne have skriftlige kommentarer fra medlemmer, der har haft unormale oplevelser i forbindelse med flyvning i markbrandstermik eller i nærheden heraf. Dette for at kunne lave en slags kortlægning af risikoen omkring denne form for flyvning og dermed bedre oplysning til alle.

Med venlig hilsen
Dansk Svæveflyver Union

Ole H. Didriksen
Ole H. Didriksen.

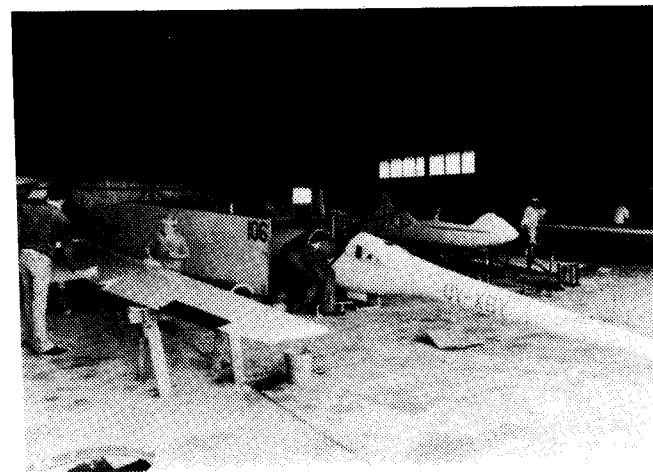
NOM 1984

Vores ellers trofaste korrespondent ved slige lejligheder har ikke denne gang kunnet nå at lave en beretning om årets NOM, så vi må klare os med en billedreportage. Men vi kan da kort nævne, at standardklassen i fin stil blev vundet af vor egen Hans M. Andersen, der i LS-1'en fløj 1.-pladsen hjem i en ikke al for god uge, vejræssigt set.

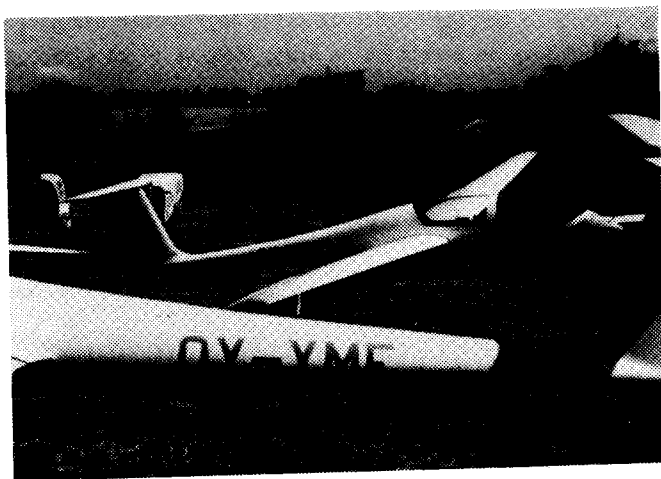
Iøvrigt var arrangementet flot klaret af vennerne i Skive, der kun havde ære af sagen. Herunder ses Hans modtage førstepræmien i standard, overrakt af formand Arne Nielsen, Skive.



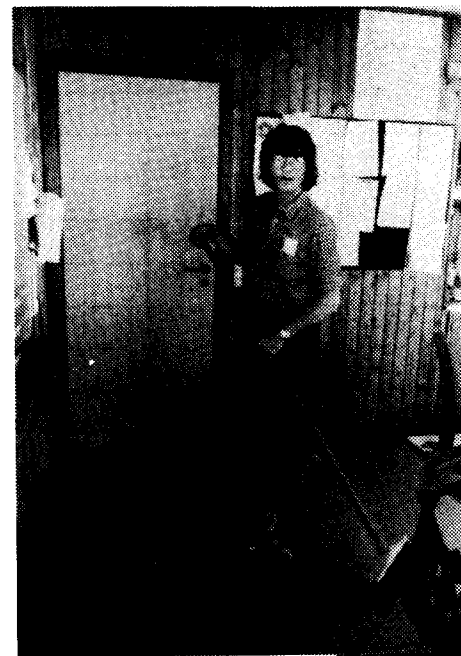
Dernæst ses en del af forberedelserne på EK-VH, inden afrejsen.



To ny, tosædede fly deltog. Her ses i forgrunden vores XMF og bagved Acro-twin'en XMY.

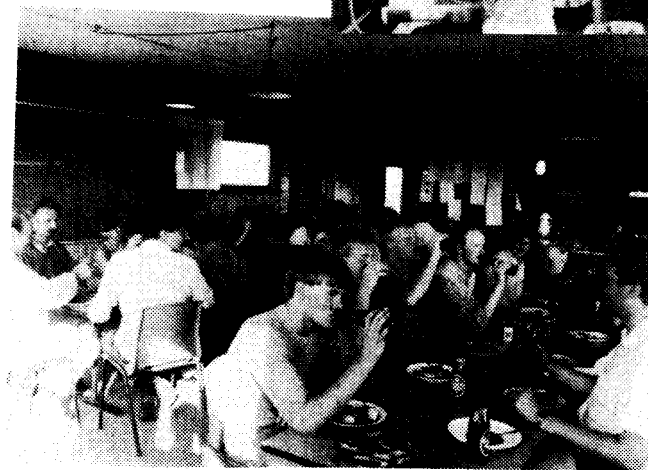
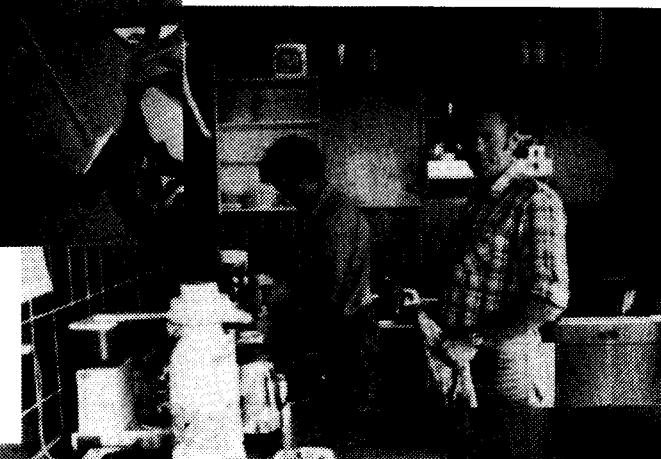


Specielt førstnævnte deltog ivrigt i konkurrencen og måtte notere det højest mulige antal udelandinger i konkurrencen. Her hentes 21'eren på en rapsmark syd for Viborg. Linnemann og Bent fik efterhånden stor rutine i at adskille og samle den store fugl.



Socialt samvær er også en del af NOM, og til dette hører bl.a. oprydning. Bettebent viste sig at kunne håndtere en kost med større virtuositet, end man umiddelbart skulle tro.

Og nogen vandt selvfølgelig en opvask.



Fællesspisning er hyggelig, - på EK-VH, på Mors, i Hjørring eller som her i Skive.

PLANLAGTE FLYVEDAGE

Instruktør	For-kort.	I-bevis nr.	Tlf.	26/27/18	27/8	1/9	2/9	8/9	9/9	15/9	16/9	22/9	23/9	24/9	30/9	6/10	7/10	13/10	14/10	20/10	21/10	27/10	28/10	Del tog I-møde
Niels Sejstrup	SEJ	176	08-382365																					
Tage Havsager	TH	403	08-293260																					
Kaj Fogh	KF	482	08-271195																					
Finn W. Thomsen	FW	564	08-335634																					
Per Madsen	PM	600	08-190101																					
Linneman Kristensen	LK	612	08-463121																					
Finn Østergård	ØST	614	06-443404																					
Karsten Sjørslev	KS	666	08-190841																					
Poul R. Kristensen	PRK	669	06-911016																					
Gert Frikke	GF	697	08-351982																					
Hans Bo Poulsen	HBP		08-621027																					
Kaj Olesen	KO	387	08-524156																					
Bøgild Skamris	BS	410	08-429508																					
Flemming Vasegaard	FV	412	06-244809																					
Gitte Vasegaard	GV	430	06-244809																					
Birgit A. Eriksen	BAE	465	08-335743																					
Børge Nielsen	BN	466	08-335743																					
Bent E. Thomsen	BET	489	08-561791																					
Ove R. Christensen	ORC	523	(08-62335)																					
Poul E. Thomsen	PET		07-442177																					



Aalborg, den 13. juli 1984.

Aalborg Svæveflyveklub.

TAK for fin modtagelse i onsdags, da kontorchef Niels Tomassen og underskriveren aflagde et uanmeldt besøg på flyvepladsen ved Aars.

Det var dejligt at opleve den glæde, spontanitet og entusiasme som I omgærdet jeres sportsgren med.

Besøget gav os - selvom det kun kunne være sporadisk - et indblik i, hvordan en svæveflyveklub fungerer.

Prikken over i et var de pragtfulde flyveture som et medlem (manden fra Vinderup) gav os. Man kunne tydeligt mærke, at han var "tændt" af denne specielle sportsgren - - hils ham og sig tak.

Besøget hos jer animerer til lignende besøg andre steder.

Med venlig hilsen
Samvirkende Idræts-Foreninger Aalborg

Leo Møller.

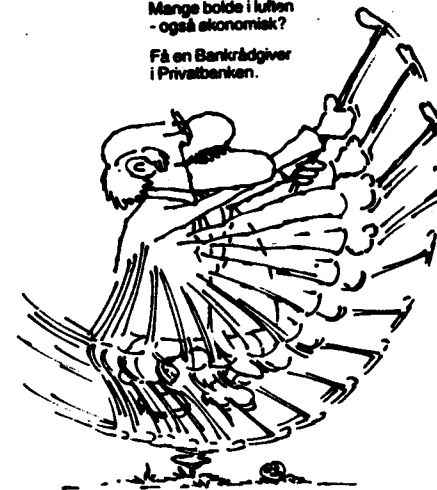
Særlige præstationer

(Der er mange, idet vi ikke har opgjort dem siden 16/6!)

- 30/6: Dan Hansen ny klubrekord i varighed: 8:36 på K-8.
- 30/6: Ove Rønbjerg 106 km trekant med 1:37 på LS-1.
- 30/6: Per Eriksen 102 km trekant på SH-1, 1:43.
- 30/6: Ove Rønbjerg 106 km trekant med 104,6 km/t.
- 30/6: Bent Erik Thomsen/Frank Larsen 106 km trekant på AS-K 21 på 1:25.
- 1/7: Carsten Ullerup omskolet til Astir.
- 1/7: Frank Larsen B-diplom.
- 6/7: Finn Odderskov og Henrik B. Jensen omskolet til flyslæb.
- 7/7: Ole Larsen solo samt omskolet til K-8.
- 7/7: Dan Hansen omskolet til Ka-6.
- 8/7: Anders M. Andersen/Kjeld Hjorth 107 km trekant på AS-K 21 2:32.
- 11/7: Frank Larsen omskolet til Ka-6.
- 17/7: Frank Larsen landet efter sølvstræk til Randers, uden barograf!
- 18/7: Frank Larsen S-certifikat.
- 18/7: Niels Sejstrup 104 km trekant på Astir, 1:51.
- 18/7: Berit Olesen og Ole Larsen B-prøve.
- 28/7: Ole Larsen omskolet til Ka-6.
- 28/7: Frank Larsen omskolet til Astir.
- 29/7: Poul Olesen omskolet til AS-K 21.
- 5/8: Jørgen Mogensen solo.
- 7/8: Poul R. Kristensen 102 km trekant på LS-1, 1:33.
- 7/8: Tage Havsager/Gert Frikke 102 km trekant på AS-K 21, 1:39.
- 7/8: Dan Hansen 137 km trekant på K-8, 3:55.
- 7/8: Bent Erik Thomsen 102 km trekant på Astir, 1:15.
- 7/8: Gert Frikke/Finn Odderskov 68 km u/h 2:00 på AS-K 21.
- 7/8: Bent Kirkegaard 102 km trekant på DG 101, 2:39.
- 7/8: Anders M. Andersen 102 km trekant på LS-1, 1:14.
- 8/8: Birgit Als Eriksen omskolet til SH-1.
- 9/8: Dan Hansen S-prøve.
- 10/8: Dan Hansen omskolet til flyslæb.
- 11/8: Bette-bent hentede glemt blypude i Skive via DG-101.
- 11/8: Ole Larsen og Ivan Hansen 5-timer på K-8.
- 11/8: Gitte Vasegaard udelandet 12 km W for Lunderskov under forsøg på danmarksrekord på 304 km u/h.
- 11/8: Ove Rønbjerg/Anders M. Andersen udelandet v. Viborg under forsøg på tosædet danmarksrekord.

- 11/8: Bent Jensen 100 km trekant på Astir, 2:11.
- 12/8: Bøggild Skamris omskolet til Ka-6.
- 12/8: Jørgen Mogensen omskolet til K-8.
- 15/8: Henrik B. Jensen sølvstræk til Randers på Ka-6 + S-prøve.
- 18/8: Dan Hansen 95 km firkant på K-8, 36 km/t.
- 18/8: Linnemann samme på K-8, 44 km/t.
- 18/8: Poul R. Kristensen samme på Astir, 67 km/t.
- 18/8: Bøggild Skamris samme på Ka-6, 41 km/t.
- 18/8: Per Eriksen samme på SH-1, 51 km/t.
- 18/8: Børge Nielsen/Berit Olesen samme på AS-K 21, 41 km/t.
- 18/8: Erik Frikke udelandet efter 68 km af ovenstående.
- 19/8: Dan Hansen omskolet til Astir.
- 25/8: Gudrund Theilmann solo.

Mange bolde i luften
- også økonomisk?
Få en Bankrådgiver
i Privatbanken.



PRIVATbanken

SMÅNYT

Der er nu atter kommet gang i arbejdet med PIK 20-vingerne. Bl.a. Per og Ove har gjort en stor indsats i den ny fase, så arbejdet nu skrider godt. Med en fortsat god indsats resten af flyvesæsonen, vil vi sikkert kunne være færdige med det meste af arbejdet på dette fly, inden det egentlige vinterarbejde skal påbegyndes.

Birgit beder os efterlyse sin flyvebog. Den er bortkommet engang i august, - nærmere kan ikke oplyses. Henvendelse direkte til Birgit.

Herunder ses vor tømmermand fra Terndrup, hr. Nielsen^s sidste (foreløbigt) kreation: Et sæt havemøbler, der skulle kunne holde til daglig brug, selv i vor klub! De gedigne træmøbler har allerede gjort god fyldest på klubhusets terrasse.



Bent Jensen og Carsten Ullerup har fået bestyrelsens tilladelse til at påbegynde skoling til passagertilladelse på Ka - 7.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

smånyt

Pia og Finn Odderskov har gjort det igen: De blev tirsdag den 21. august forældre til en pige, og både mor og datter er i fin form. Svævenyt ønsker tillykke!

Der har været nogen tvivl om, hvorledes vi kunne få fornyet pakkecertifikaterne for vore ældste faldskærme. Kaj Fogh får nu sagen undersøgt og tager sig iøvrigt af den.

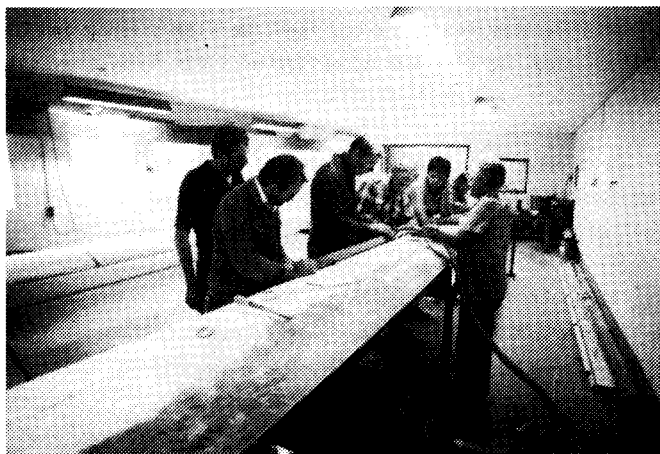
HUSKAT:

Dine forslag til klubhusfornyelsen skal være bestyrelsen i hænde senest d. 28. september, og bestyrelsens endelige forslag til udvidelsen vil da blive fremlagt på et medlemsmøde d. 6. oktober i klubhuset kl. 15.00. Dette medlemsmøde vil endeligt beslutte, hvordan klubhusplanerne skal føres ud i livet, så derfor bør du møde op, - også selvom du ikke var med til den ekstraordinære generalforsamling.



Acro-raceren blev også prøvet i Skive. Her af Bettebent og Simon.

PIK 20 arbejdet skrider nu atter godt frem, efter at en ny arbejds-
metode er taget i brug. Her får et hold instruktion af Per.



Har han mon arbejdet for
meget med epoxy ?

Medlemsnyt

Ny medlemmer:

Anita Halkier
Toftevej 56, 2. tv.
9400 Nr. Sundby.

Tonny Larsen (unge Larsen)
aktiv junior pr. 1/7.

Poul Jerup Harboe
Snekkerstenevej 6
9270 Klarup.
Tlf. 08 31 92 22.

Harald Kristian Groes
Mosevej 2, Vedum
9560 Hadsund.

Erik Frikke aktiv pr. 1/6.

Anders B. Nielsen (P) alligevel ikke
udmeldt.

Willy Holck Andersen passiv
pr. 1/8.

Benny Rytter ny adresse:
Caprifolievej 10
9440 Abybro.

Kim Jensen ny adresse:
Høgevej 18
9440 Abybro.

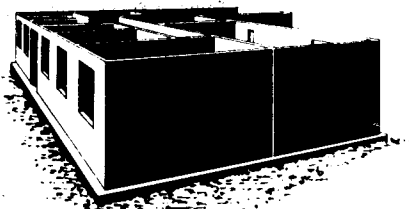
Steen Lee Christensen udmeldt p.g.a.
kontingentrestance. (P)

Christian Lomborg (P) udmeldt p.g.a.
kontingentrestance.

Henrik Overbye (P) udmeldt p.g.a.
kontingentrestance.

Finn Østergaard
Gåseurtvej 6
9800 Hjørring.
Tlf. 08 92 79 11.

TINE VASEGAARD

DREJØVÆNGET 56 TRUÈ
8381 MUNDELSTRUP**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: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe
tlf. 08-35 19 82

Kasserer: Gitte Vasegaard, Drejøvænget 56, True,
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Sekretær: Bent Erik Thomsen, Aggersundvej 103, 9600 Ars
tlf. 08-66 77 91

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

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