

SVÆVENYT



Nr. 7 1984

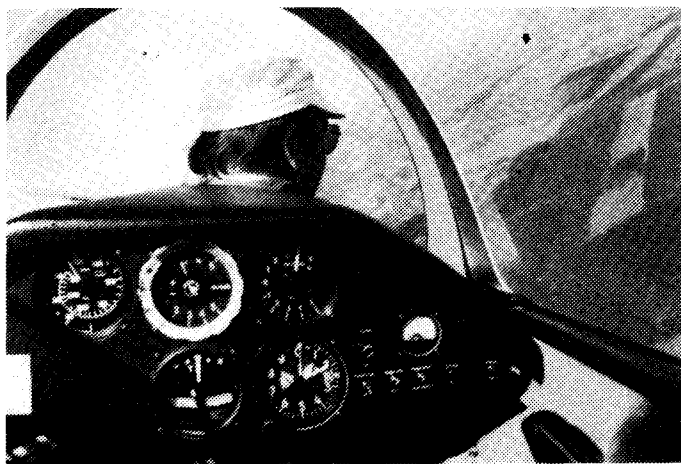
Oktober

23. årgang

Flere hytter

Der har tidligere her i bladet været meddelt, at man øjeblikkelig burde henvende sig til Gert, såfremt man havde seriøse planer om hyttebyggeri i fremtiden. Som tidligere nævnt, ved vi på nuværende tidspunkt ikke, hvor mange hytter vi vil kunne få tilladelse til at opføre, så ikke mindst derfor er det kun seriøse henvendelser, der sigtes til.

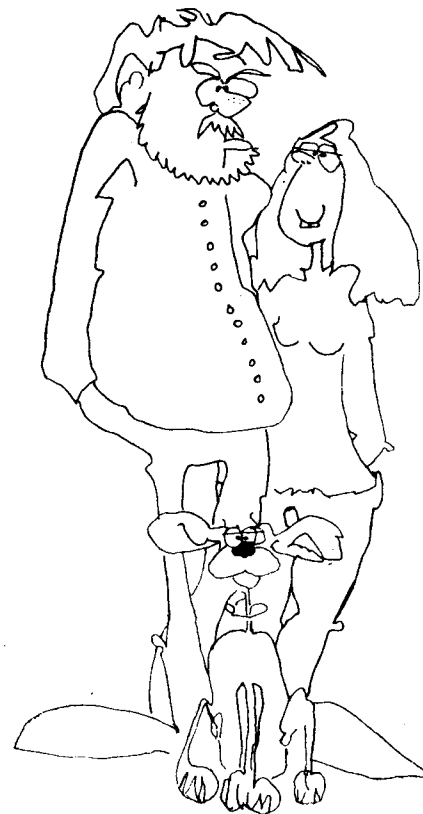
Det har siden den forrige omtale af ny hytter vist sig, at en del har henvendt sig, for dernæst at vise sig mindre interesserede, hvilket også er helt ok. Men for at bortvejre enhver tvivl, skal der hermed en sidste gang spørges eventuelle interesserede. Man bedes i påkommende tilfælde henvende sig til Gert inden lørdag den 13. oktober. Senere henvendelser vil kunne påregne at ligge nederst i bunken, - hvis der overhovedet da bliver nogen bunke.



Forsidebilledet:

At Berit elsker børn, -
og at børn elsker Berit,
derom ingen tvivl!

BULDER OG BRAG



Afslutningen på sæsonen bliver som sædvanlig markeret med vor efterhånden traditionsrige landingskonkurrence. Førstepremien i konkurrencen er udover æren (som bekendt: det fagreste træ) retten til at få sit navn på Bulder- og-Brag-plakaten, der hænger i klubhuset. Desuden skulle der gerne kunne blive til en lille klukkende ekstrapremie, hvorfor konkurrenceledelsen vil bede alle deltagere erlægge et startgebyr på kr. 3,00 ved konkurrencens begyndelse.

Reglerne er som følger:

Alle solopiloter i klubben kan deltage.

Der flyves i K-8 med afmonteret hjulbremse.

Der landes så tæt som muligt til udlagt landings-T. T'et lægges i venstre side af landingsfeltet og den af

stand, der tæller, er den, der måles direkte fra hullet i venstre vingetip og til krydset mellem T'ets arme.

Hvis vejret og tiden tillader det, har alle deltagere to forsøg, og resultatet udregnes som gennemsnittet af disse.

Konkurrenceledelsen kan diskvalificere piloter eller idomme dem "strafafstand" i tilfælde af dårlig flyvning, landing etc.

Landingskonkurrencen plejer at være en fornøjelig lejlighed til at grine af de andres manglende evne til at lande til mærket, mens man naturligvis

bare viser gutterne, hvordan den skal klares. Der plejer osse at kunne høres sjove forklaringer på, hvorfor netop eens landing ikke bliver helt som den skulle være. Derfor: MØD OP OG VÆR MED.

Lørdag den 27. oktober kl. 9.00.

(Søndagen holdes i reserve, hvis vejret driller om lørdagen.)



Landingskonkurrencen har været afholdt siden 1977, og har siden haft følgende vindere:

1977:	Finn Østergaard	2,46 meter.
1978:	Bjarne Jakobsen	2,61 meter.
1979:	Niels Sejstrup	0,49 meter.
1980:	Flemming Vasegaard	11,10 meter.
1981:	Tommy Hjeds	6,40 meter.
1982:	Kim Jensen	2,26 meter.
1983:	Tage Havsager	1,50 meter.



Efter landingskonkurrencen vil der i klubhuset blive afholdt en mægtig

FEST

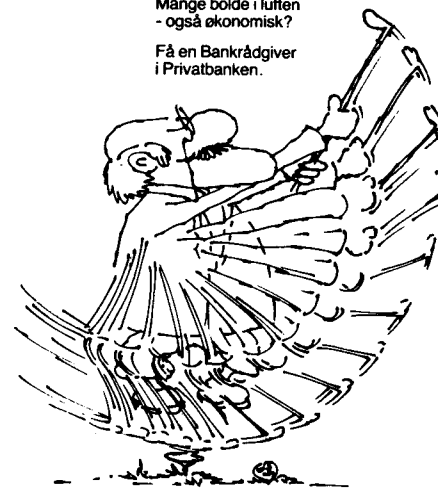
der samtidig vil være klubbens pokal-fest. Ved denne lejlighed vil klubbens forskellige pokaler for bl.a. varighed, hastighed og distance blive uddelt, så er der nogen, der mener sig som værende mulige emner til disse samt til Seistrup-pokalen, så bedes man indsende sine resultater til Bent Erik Thomsen omgående.

Vi kan desværre ikke på nuværende tidspunkt sige noget nærmere om menu eller pris, men der vil som sædvanlig blive tale om endda særdeles rimelige vilkår! Tilmelding kan ske til Irene eller til redaktionen senest lørdag den 20. oktober.



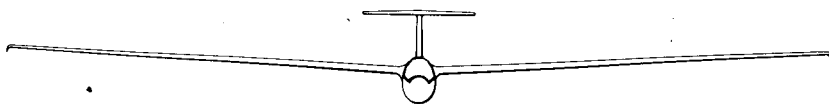
Tilmelding strax eller med det samme !!

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



 **PRIVATbanken**

Borup-pokalen, som modtages af den af vore to klubber, der præsterer de hurtigste 5 100 km trekanten, er vist på nuværende tidspunkt vores. Ganske vist har de gode Aviatorer taget sig noget sammen, så vores sejr ikke er så overvældende som sidste år, men tilsyneladende ikke nok. Pokalen pynter da også pænt i vores skab!



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ÅRS

SORTEPER

Til gengæld risikerer vi i høj grad at komme til at hænge på Sorteper-pokalen, som vi i et letsindigt øjeblik selv har foræret Skiveklubben. Pokalen, som var vores gave til Skive-folkene på deres 10 års jubilæumsdag, er efter indbyrdes aftale en "bringe-pokal". Den klub, der har pokalen den 15. oktober, har vundet retten til at holde et sammenskudsgilde for de to klubber, og der har derfor allerede været en ihærdig flyven frem og tilbage med tinbægeret. Sidst i september fløj Seistrup og Tage Havsager pokalen tilbage til Skive i AS-K 21, men lørdag den 6. oktober kom Skives Astir 79 på lumsk måde listende til EK-VH med den igen. Selvom det var sidst på dagen, gjorde Gitte og Gert sig straks klar til at flyve pokalen hjem, hvor vi synes, den hører til, men de måtte opgive over Farsø og liste AS-K'en hjem til EK-VH igen. Ærgerligt.

Nu står pokalen altså hos os, og med mindre end en uge tilbage, er chancerne for at slippe af med den igen ikke alt for store.



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

Fra bestyrelsen

Referat fra bestyrelsesmøde lørdag den 29. september 1984 kl. 10.30:

Til stede: PRK, GV, FG, BN, BMT

Referatet fra sidste møde blev godkendt.

På økonomisiden kunne vi konstatere, at vi nu atter går ind i en periode, hvor vi kan lægge lidt penge til side - vi har i løbet af september måned forøget vor beholdning i Privatbanken fra 50.000 til 60.000 kr. med nogenlunde uændret giro- og kassebeholdning.

Medlemstallet ligger på 73, hvorfor vi stadig først vil tage nye medlemmer ind pr. 1/4-85. Vi har fået endnu to ansøgninger om medlemskab. Disse vil blive tilbudt at deltage i teoriundervisningen i vinter og vil i begyndelsen af 1985 få nærmere besked om, hvornår de kan starte skoling.

Finn Odderskov havde ansøgt om at blive halvaktiv - dette blev accepteret pr. 1. oktober 1984.

Vi havde modtaget tre forslag til udvidelse af klubhuset. Disse blev diskuteret, og bestyrelsens oprindelige forslag blev revideret med udgang i disse. Bent Erik Thomsen udarbejder endeligt forslag til medlemsmøde den 6. oktober.

Med hensyn til køb af brugt fly har Gert Frikke talt med Knud Høst, der er interesseret i at sælge sin LS-4, når han får leveret sin nye LS-6. Knud Høst vil komme med et tilbud.

Vi skal snart i gang med vintereftersyn, og PRK, HBP og NS vil gennemgå flyene med henblik på fordeling af vinterarbejdet på medlemsmødet den 6. oktober. Samtidig er det nu på tide at påfylde frostvæske på vore køretøjer - PRK vil sørge for dette.

Vi regner med, at Års Kommune vil være villig til at plante yderligere læbælter omkring vores klubhus - se nærmere herom andetsteds i bladet. Endvidere regner vi med at få kommunen til at male spærene i hangaren.

Ref. Gitte

FRA KASSEREREN

I dette nummer af Svævenyt er der atter en opgørelse over kontingentrestancer/forudbetalte beløb/gebyrer, og eftersom den er ret aktuell (pr. 30.9.84, hvilket vil sige, at oktober måneds kontingent i mellemtiden er løbet på), håber jeg, at en masse medlemmer vil benytte lejligheden til at få bragt kontoen på nul. For det skal ikke være nogen hemmelighed, at selvom jeg naturligvis gerne modtager forudbetaling, glæder jeg mig rent arbejdsmæssigt mest over de medlemmer, der hver måned bringer saldoen på nul. Derfor - vær søde og rare og send mig de penge, I skylder!

Til de halvaktive vil jeg gerne sige, at det er muligt at betale for flyvetid/starter i kassen på kontoret, så I undgår de store skyldige beløb med derefter følgende opkrævning af renter. Taksterne for flyvning står på oversigten over kontingenter og gebyrer, som er hæftet på kassen.

Til slut - vil du være aktiv i stedet for halvaktiv, passiv eller på anden måde skifte status, bedes du give mig en lap papir på det, også selvom du mener, at du har sagt det til mig. Jeg har et par gange været ude for, at jeg har drøftet forskellige muligheder for medlemskab med et medlem, som derefter tror, at vedkommende har meldt sig passiv eller lignende. Så for at undgå misforståelser og forkert opkrævet kontingent, vil jeg gerne have ændringer på tryk.

God tur til posthuset!

Gitte



Opgørelse pr. 30.9.84

NAVN	Til gæde	Gæld	Heraf Gebyr
Anders Møller Andersen		10	-
Hans Møller Andersen	10		-
Ole Bech Holm		2160	180
John Blaudahl		1.040	80
Preben Byrtalsen	327,50		-
Ove Rombjerg Christensen		45	-
Ib J. Fr. von Clauson-Kaas		1.360	110
Birgit Als Eriksen		490	30
Per H. Eriksen	240		-
Kaj Fogh		334,80	-
Rene Fogh	90		-
Erik Frikke	165		-
Gert Frikke	252,50		-
Flemming Gammeholm		100	-
Anita Halkjær		150	-
Anders Hansen	220		-
Ban Hansen	480		-
Ivan S. Hansen		400	20
Poul Jerup Iarhø		100	-
Tage Havsager	*	279,50	-
Poul Iliedemand		782,37	60
Kjeld Chr. Hjorth		190	0
Tommy Hjeds	200		-
Finn N. Hougaard	110		-
Bent Jensen		100	-
Brian Holm Jensen	40		-
Harry Jensen		290	10
Henrik Chr. Jensen		0	-
Jens Chr. Jensen		960	70
Kim Jensen		170	-
Bent B. Kirkgaard		420	20
Chr. Emil Kjeldsen	5.204,53		-
Niels Arngren Knudsen		0	-
Linneman Kristensen		0	-
Poul R. Kristensen		20	-
Lars Krull	215		-

NAVN	Til gæde	Gæld	Heraf Gebyr
Frank Larsen		580	40
Gunnar Larsen		0	-
Ole Larsen		680	50
Tommy Larsen		480	30
J. B. Lassen		590	40
Poul E. Laursen		70	-
Jan Buch Madsen	170		-
Per Madsen	*	270	-
Flemming Mikkelsen		130	-
Ib Friis Mikkelsen	240		-
Jørgen Lund Mogensen		100	-
Børge Nielsen		510	30
Henrik Chr. Nielsen		720	50
Johmy Nielsen		100	-
Finn Hermod Odderskov	630		-
Berit Olesen		240	-
Kaj Olesen		715	50
Poul Olesen		230	-
Birger Pedersen		0	-
Stener Mousten Pedersen		105	-
Jørgen Steen Petersen		100	-
Hans Bo Poulsen	170		-
Jon Rytter		380	20
Niels S. Sejstrup	720		-
Karsten Sjørsløv	100		-
Evald Sørensen		472,50	30
Jens Ole Sørensen		115	-
Eudrun Teilmann	120		-
Bent Erik Thomsen		220	-
Finn W. Thomsen		280	10
Poul E. Thomsen		120	-
Carsten Ullerup	270		-
Flemming Vasegaard		0	-
Gitte Vasegaard		330	20
Finn Alergaard			

* Har indbetalt umiddelbart efter opgørelse.

Medlemsmøde den 6.10.1984

Hovedformålet med medlemsmødet var at godkende/forkaste bestyrelsens endelige forslag til udvidelse af klubhuset.

De mange fremmødte (vi var nok mindst 13 - mon noget havde "lugtet", at der også skulle tales vinterarbejde?) accepterede uden den store dramatik bestyrelsens forslag (som kan ses på næste side), og bestyrelsen vil derfor omgående gå videre med ansøgning om byggetilladelse, støtte fra Tipsmidlerne, støtte fra Ålborg Kommune o.s.v.

Da der var opnået enighed om klubhustilbygningen, viste Gert Frikke en skitse over, hvorledes han kunne tænke sig beplantningen på klubhusets område, hvis Kommunen vil stille beplantning og arbejdskraft til rådighed. Gerts skitse ses andetsteds i bladet.

Gerts tanker med beplantningen er dels at få bilerne væk fra området umiddelbart rundt om klubhuset, så vi undgår huller og opkørt græs (og sammenstød biler/klubhus), dels at lave gode læpladser for campister. Skal vi have flere hytter, tænkes disse anbragt enten op ad beplantningen langs parkeringspladsen eller, hvis kommunen ville tillade dette, inde i skoven bag de eksisterende hytter.

Og for at komme eventuelle protester i forkøbet - jo, du har stadig lov til at køre din bil hen til dit telt/din hytte/din campingvogn.

De tilstedeværende fandt Gerts forslag udmærket, og Gert vil nu snakke med Ars Kommune om udførelsen af det.

Næste punkt på dagsordenen var vinterarbejdet, og her gav Poul R. Kristensen en kort oversigt over, hvad der i år skal laves på flyene:

Astir: Kommer på Nørholmsvej, hvor den gerne skulle gøres færdig inden 1/1-85. Den skal ikke have nogen større omgang.

PIK-20: Skal være klar til at komme ud af værkstedet 1/11 (hvad den nok også bliver). Vi vil indhente tilbud fra Carsten Thomsen om maling af vingerne. Kroppen får ikke nogen større omgang i år, blot et mekanisk eftersyn.

ASK-21: Skal blot have et mekanisk eftersyn samt have repareret et par små huller i bunden. Disse huller viser sig imidlertid ikke at stamme fra Linnemans berømte rapsmark, men fra en hangarhund. De opstår, hvis hangarhunden ikke placeres korrekt med klappen mellem portens to skinner, inden flyet anbringes på hunden. ASK-21'eren ordnes i værkstedet på EK-VH sammen med K-7'eren.

K-7: Har 2 huller, der skal repareres, samt en hood, der skal limes. Herudover skal den blot renses og smøres.

XFG: Den pæneste af de 2 K-8'ere, der kun har enkelte steder, der skal plettes. Den udgår imidlertid til 20 års eftersyn og skal derfor have alle bolte ud (undtagen bolte i vingen), smøres og renses. Endvidere skal hooden poleres op. Endelig skal der nye bøsninger i rotorhælen.

XFL: Denne udgår til 20 års eftersyn næste år, og skal derfor i år blot have et mekanisk eftersyn med rensning og smøring af alle lejer. Derudover skal enkelte pletter gås efter, og næsen skal have nyt lærred efter et mindre uheld i sæsonens løb. Hooden skal limes og derefter poleres op (først i Slipol, derefter i Marine Polish).

XFN: Dette fly går ud til 25 års eftersyn i år og skal derfor have den store tur. Der skal lægges Seconite på, hvor der nu er lærred, og den skal slibes helt ned. Den skal have et grundigt mekanisk eftersyn, og styrelinjerne skal eventuelt skiftes. Hooden skal poleres op - gøres det ordentligt, kan udsynet gennem det nu temmelig mælkehvide plexiglas blive som på en ny hood.

Det blev diskuteret, om K-6'eren skulle have ny hood. Dette blev foreløbigt stillet i bero - dels skulle ovennævnte polering klare problemet med dårligt udsyn, dels kan der blive problemer med K-6'erens kunstflyvningstilladelse, hvis vi laver om på hooden.

Når K-6'eren er klar og slebet ned, vil vi sende den "ud" til maling.

KZ-7: Trænger til en kærlig hånd på kroppen. Mulighederne for at sende den et eller andet sted hen, hvor vi kan komme til at arbejde med den, bliver undersøgt.

LS-1 vognen står hos Kaj Fogh, der er i gang med at gøre den klar igen.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Oversigt over vinterarbejdet:

V I N T E R A R B E J D E T

FLY:	FOREGAR:	LEDES AF:	I PERIODEN:
PIK-20	EK-VH	AMA, PM, ORC, PRK	Indtil 1/11
LS-1	Carsten Thomasen		
Astir	Nørholmsvej		1/11-31/12
ASK-21	EK-VH	P.E. Thomsen	1/3-1/4-85
K-7	EK-VH	P.E. Thomsen	1/3-1/4-85
K-6	EK-VH	Anders Hansen, Børge, Dan	1/1-1/3-85
K-8	EK-VH	???	1/11-31/12-84

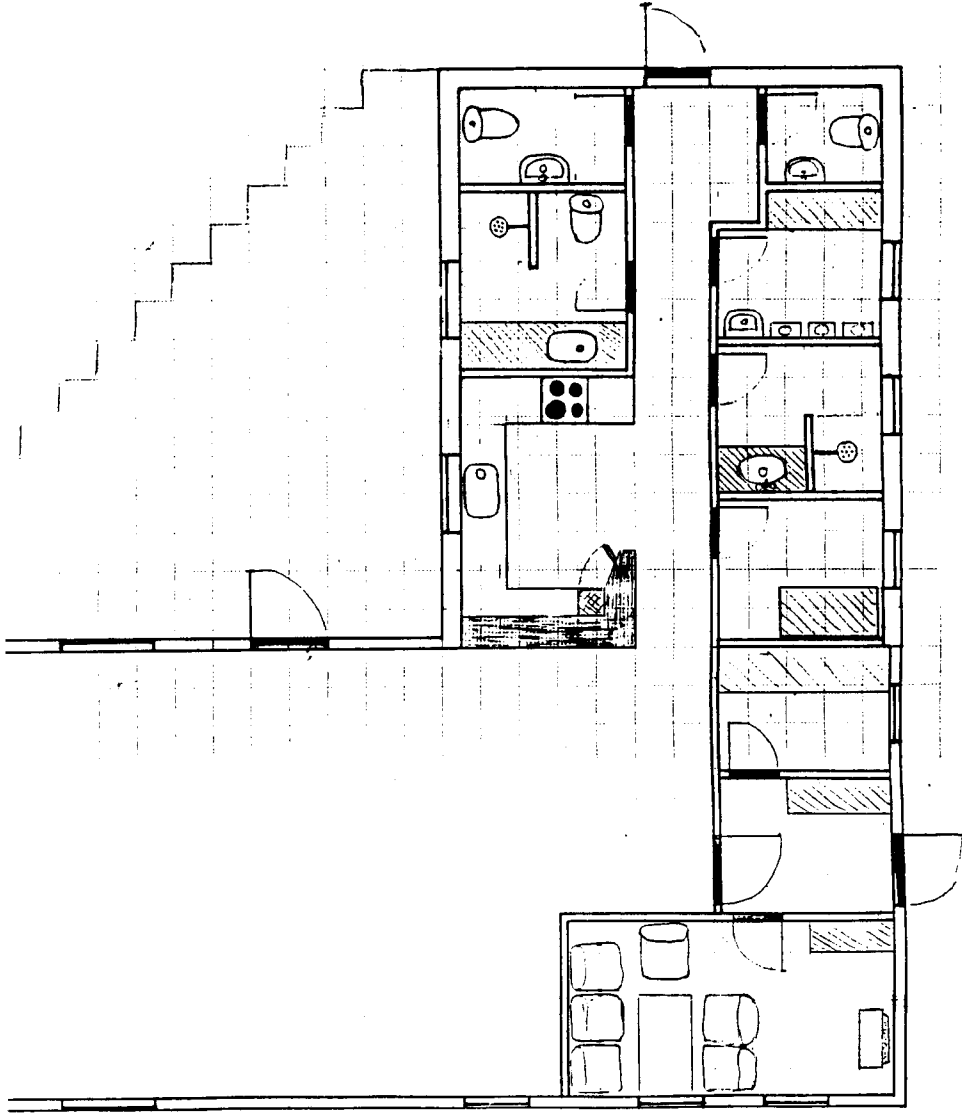
Som det fremgår, mangler vi ansvarlige for ledelsen af vinterarbejdet på de 2 K-8'ere. Frivillige bedes henvende sig til et medlem af bestyrelsen snarest. Herudover forventer vi naturligvis, at alle møder op et af de nævnte steder - kontakt eventuelt i forvejen den, der står for flyet.

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

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

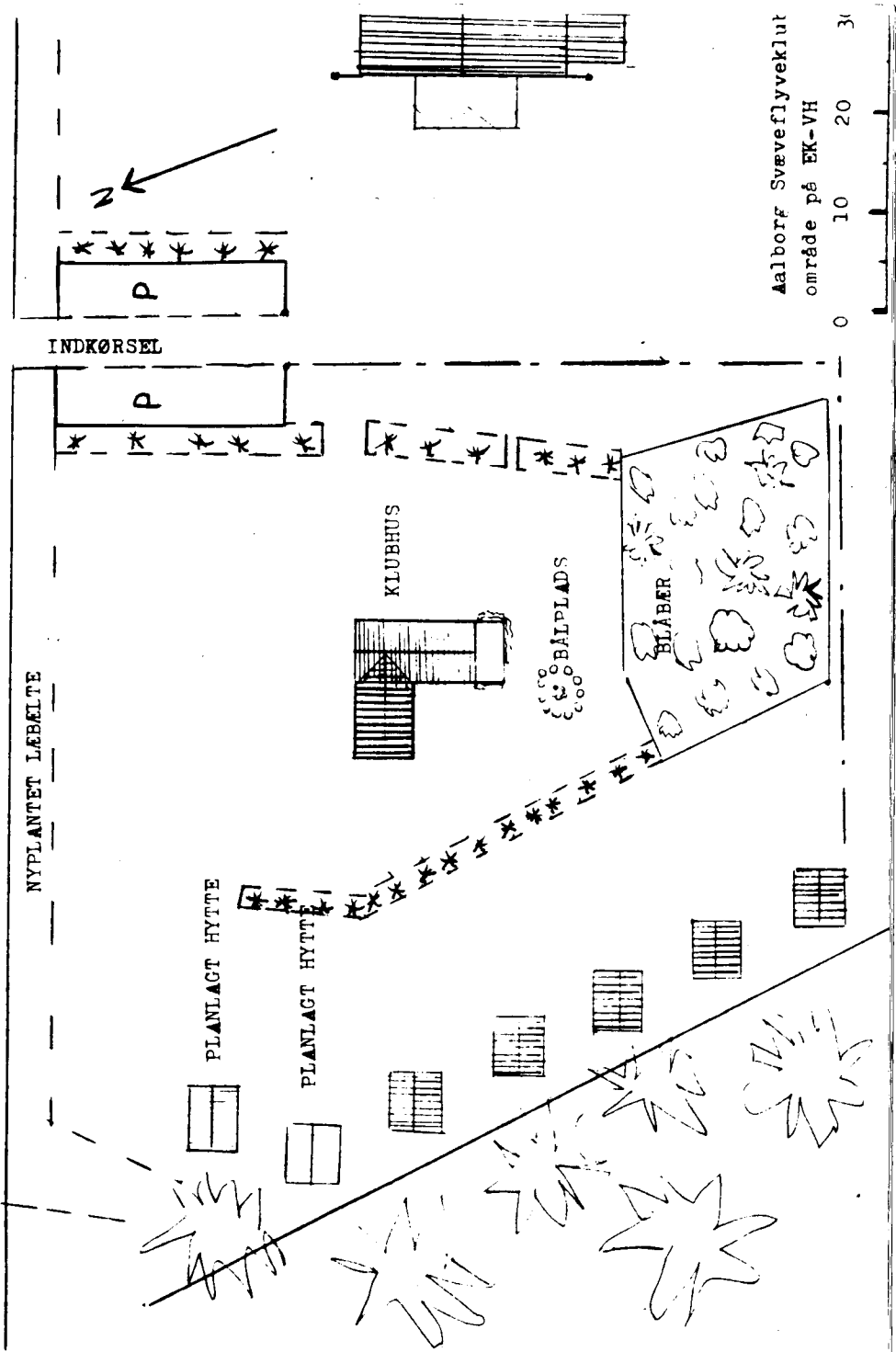
BP AARS DEPOT
BENT KROGH
Vestre Boulevard
PETROLEUM
FYRINGSGASOLIE
MOTORGASOLIE
TRAKTORBENZIN
SMØREOLIER
OLIEFYR
VARME UNIT'S
BP GAS
RENGØRINGSMIDLER

62 19 88
... Deres direkte
olieledning!



15

VEJ



16

Aalborg Svøveflyveklut
område på EK-VH

0 10 20 30

Fra Hernings blad "Kontakt", har vi lånt denne artikel:

NY VINGE MED FORBEDREDE PRÆSTATIONER...

Frit efter en artikel af Wil Schuemann, Soaring feb. 1983.

Wil er ejer af en ASW-12 med afskårne vinger så den kan indgå i 15m-klassen. Han havde problemer med flyets stige- og zoom-præstationer, og spekulerede meget over, hvad der kunne være årsag til dette. Han blev ofte fortalt, at det var ASW-12'eren's meget stive vinger, der havde skylden for de dårlige egenskaber - se bare på ASW-20. Wil var imidlertid meget i tvivl om rigtigheden af den opfattelse, og han er nu fremkommet med en anden teori, der har forbedret hans eget flys præstationer betydeligt.

Wil prøvede mange ting - også winglets, der teoretisk set ikke skulle have nogen større virkning; men de hjalp enormt. Størrelser mellem 30 og 90 cm blev prøvet, men højden af winglets'ene havde mindre betydning. Noget kunne tyde på tilstedeværelsen af en modstandforøgende mekanisme ved vingetipperne, som winglets'ene havde en drastisk indflydelse på.

Wil's interesse for fugle blev også større og han tilbragte meget tid med et kamera i hånden. Der fandtes to generelle typer typer vinger hos fugle, der svævefløj en stor del af deres tid. Den første type har en meget tilspidset vinge med pilform - vingenkorden er meget lille. Den

anden type har en mindre tilspidset vinge, en lille smule pilform og en meget stor vingekorde samt en rund vingetip. Denne vingetip består imidlertid af en mængde små individuelle fjer. Bagkanten på begge typer fugle er lige og uden pilform.

En gang i 1980 faldt ti-øren og Wil modificerede hans ASW-12 med det resultat, at den nu ligger på linie med de bedste i 15m-klassen, selvom de andre har et langt større sideforhold.

Problemet er, at luftstrømmen over en vinge ikke bevæger sig ret hen over vingen, den bliver derimod afbøjet. Denne afbøjning afhænger bl.a. af vingens form og luftstrømmens hastighed.

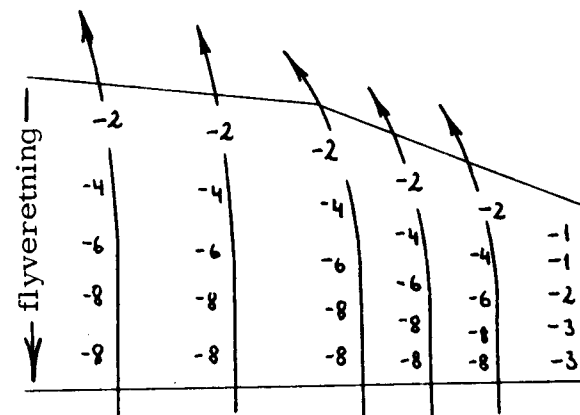
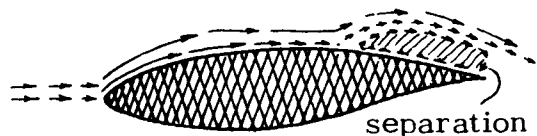


FIG 1.

Normal vinge i
fordrejet perspektiv,
hvor tallene in-
dikerer under-
trykket og pil-
ene luftstrøm-
ningen.

Afbøjningen på fig.1 skyldes trykforskelle, idet luftstrømmen vil forsøge at bevæge sig mod lavere tryk, altså ned langs bagkanten ind mod vingeroden. Hvis vingens bagkant havde haft pilform, ville luftstrømmen bevæge sig mod vingetippen.

Jo lavere hastigheden er over vingen, des større bliver afbøjningen af luftstrømmen. Da hastigheden er lavest ved bagkanten, afbøjes luftstrømmen kraftigst her.



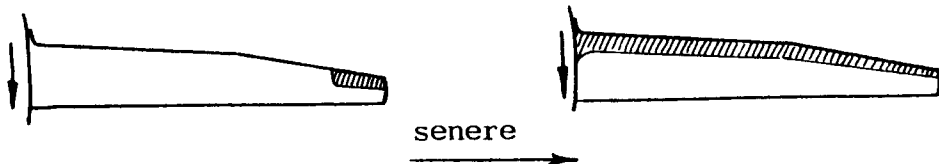
Pilenes længde indikerer luftstrømmens hastighed.

Hvis der forekommer en separation, vil luftstrømmens hastighed på et punkt være nul, og afbøjningen af luftstrømmen vil være særlig kraftig.

Separationen begynder når luften bevæger sig for langsomt over vingen og/eller vingen skal producere mere opdrift end den kan klare. Begge disse forhold er mest udpræget ved inderste vinge, når der drejes i stig. Indervingen bevæger sig langsommere, fordi den er nærmest centrum af kurven; men den skal stadig give masser af opdrift, for at holde vingen oppe. I denne situation giver inderste krængeror sædvanligvis udslag nedad, hvilket forstyrrer luftstrømmen over vingen. Separationen begynder altså først ved inderste vingetip.

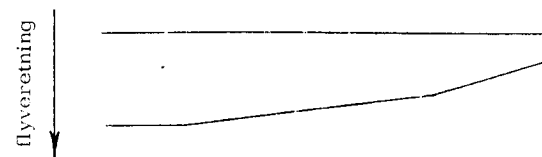
Den lille begyndende separation ved vingetippen er i sig selv ikke alvorlig; men fordi den separerede luft 'trækkes' mod vingeroden, kan et lokalt problem ende op med at brede sig langs hele bagkanten - resultatet: Øget luftmodstand og mindre opdrift. Hvis denne tendens til at en separation bliver trukket langs hele bagkanten kunne undgås var problemet løst.

lokal separation



Løsningen ses herunder. Bagkanten er ret ud fra kroppen, og den hurtige øgelse af vingetilstidsningen i kombination med en lille vingetipkorde vil effektivt hindre en

separationsvanding. Denne vinge vil kunne producere mere opdrift ved lavere modstand end en normal vinge, fordi en lille separation et sted ikke vil brede sig langs bagkanten.



Wil opfordrer sidst i sin artikel andre, der har mulighed for et videre studie i vindtunneller o.lign., til at fortsætte med ideen - Gad vide om en vis hr. Holighaus ikke netop har gjort det under udviklingen af Discus?

PS. Wils ASW-12 har ikke fået den helt ideelle vinge, da det ville kræve en total ombygning. Han har 'kun' modificeret vingetipperne.

Oversat af OK/66.

Medlemsnyt

Ny adresse: Poul Olesen
Jens Baggesensvej 9, Vejgaard
9000 Ålborg.

Ny adresse: Berit Olesen
Nygade 12, blok A9
9681 Ranum.
Tlf. 08 676395

Bent Kiekegaard passiv pr. 1/10 - 84.

Finn Odderskov halvaktiv pr. 1/10 - 84.

Jørgen Lassen aktiv pr. 1/7 - 84.

Troels Christensen udmeldt p.g.a. kontingentrestance.

VHF-kursus



Der endnu et par pladser ledige på Benny Rytters altid succesrige VHF-kursus. Undervisningen til internationalt VHF-bevis starter i slutningen af oktober, så vil man med, gælder det om at skynde sig. Ikke-reserverede pladser vil blive tilbudt andre interesserede.

Benny kan træffes på tlf. 08 179000, lokal 3555 i arbejdstiden og udenfor denne træffes han på 08 293558.

Brev fra Werner.

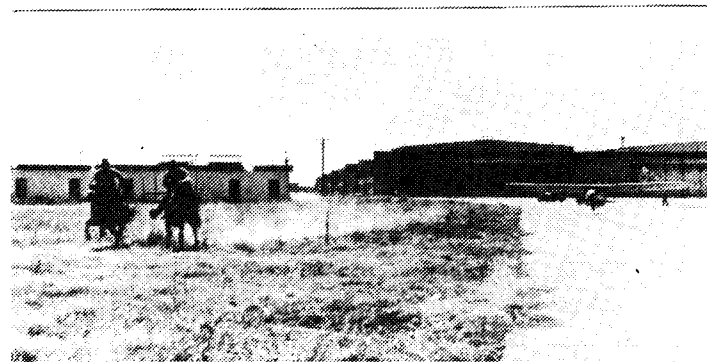
Vi har fået brev fra Werner Kohlwey, der siger tak for sidst og hilser fra Jürgen. Werner ville egentlig gerne have været på EK-VH i efterårsferien, men han må bruge hele ugen til at tage instruktørbevis for motorsvævefly. At han i forvejen er svæveflyveinstruktør og har motorcertifikat, certifikat til at flyslæbe m.m. er ikke nok til, at han må skole i motorsvævefly. Selve uddannelsen tager en uges intensivt arbejde på en flyveplads ved Köln, og forud er gået en del teoretisk undervisning. Ordning muss sein!

Samme Werner undrer sig iøvrigt over vores beslutning om at købe (næsten) nyt fly. Han spørger, om vi ikke ville have mere fornøjelse af at købe to brugte LS 1 f, der i øjeblikket kan fåes med vogn og instrumenter for omkring 30.000 DM stykket. Det vil sige, at de to fly med alt udstyr vil koste nogenlunde det samme som f.eks. en LS 4!

Endelig sender han og Elke mange hilsner til alle vennerne på EK-VH.

2 hestekræfter er nok!

Den noget særprægede "spilstart" på disse to billeder foregik naturligvis i Texas, hvor hestekræfterne selvfølgelig også er stærkere end alle andre steder. Og forhåbentlig kan det ses på billederne, at 2 hestekræfter er fuldt ud tilstrækkeligt til at starte en Schweizer 1-19. Billederne er fra 1937.

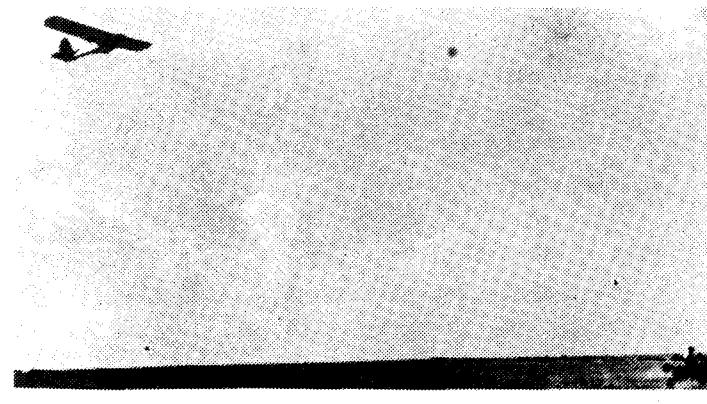


WITH A CLOUD OF DUST AND A MIGHTY HI-HO SCHWEIZER!

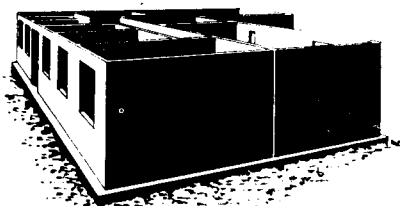
John Nowak sent along these photos of a little horsing around at the 14th National Soaring Contest at Wichita, Texas in 1937. That's John himself in the Schweizer 1-19, testing

a little alternative low technology. Now if someone just *told* you about this, you'd think it was just another Texas tall tale, wouldn't you? Ah, but there were witnesses, at least two of them with cameras.

Sorry, but no one thought to get the names of the equine participants. Scout and Pawnee, perhaps?



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.

Skivervej 7
9362 Gandrup
Telefon 08-25 90 66

GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s

ÅLBORG 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:

Gitté 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