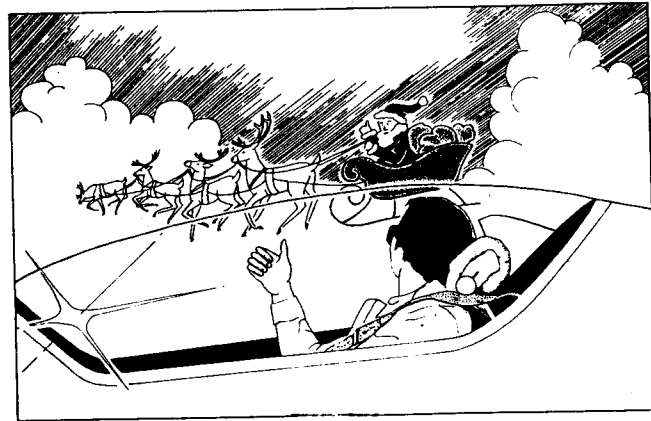


SVÆVENYT



Nr. 10 1984
December
23. årgang

Vinterarbejde

Decembers desværre ikke alt for velbesøgte medlemsmøde drejede sig bl.a. om vinterarbejde. Det er nu på høje tid, vi kommer i gang, og det må stå alle klart, at uden en indsats NU, er der ingen fly at flyve i til foråret. Det kan ikke nytte at tro, at de andre nok klarer den. Det er faktisk DIG SELV, der skal vinterklargøre dit fly. Og det uanset om du er tosædet elev, nybagt solorist eller en gammel skiderik. Flyene, spillet, traktorerne, instrumenterne, radioerne, wirerne og meget mere reparerer og vedligeholder ikke sig selv.

På mødet blev fastlagt en rækkefølge for de forskellige flys vedligeholdelse, og chefer for de forskellige arbejds teams blev udpeget. Herunder nævnes blot de ting, der skal laves på flyvepladsen. Nogle ting bliver klaret i det fælles værksted på Nørholmsvej i Ålborg, og de skulle være godt på vej.

1. Alle fly, undtagen AS-K 21, skal kontrolvejes. Per Madsen.
2. PIK 20-vinger males hos professionel maler, hvorefter vingerne skal stå en måned, inden vi eftersliber dem.
3. LS-1 laves færdig hos Carsten Thomsen.
4. LS-1-vogn laves hos Aktiv Ålborg.
5. K-8 XFL: Medebelægning er sendt til reparation på FSN Ålborg. Hul i næsen er lappet. Skal efterbehandles, dopes og males. Ellers almindeligt eftersyn og udbedring af småskader.

K-8 XFG: 20 års eftersyn i henhold til synsliste. Alle lejebolte og bevægelige dele i lejer etc. renses og smøres. Ny bøsning i lejeblok ved styrepind. Desuden reparation af småskadet på maling og lærred.
CHEF: Hans M. Andersen
Hold: Gudrun Teilman (hvem melder sig yderligere?)
6. Ka-6 XFN: 25 års eftersyn i henhold til synsliste. Alt lærres udskiftes med ceconite. Alle lejer og bøsninger adskilles, kontrolleres og smøres. Flyet vejes og opmåles (rorudslag m.m.) Flyet slibes ned inden maling hos professionel maler.
CHEF: Børge Nielsen/Birgit Eriksen
Hold: Dan Hansen, Anders M. Andersen (hvem melder sig yderligere?)

7. Ka-7 MNX: Almindeligt årligt eftersyn og småreparationer i lak og lærred.
CHEF: Poul Erik Thomsen
Hold: Brian Holm, Johnny Nielsen, Birger Pedersen. (Flere kan sagtens bruges!)
8. KZ 7: Almindeligt eftersyn.
CHEF: Kaj Fogh.
Hold: Alle KZ-piloter.
9. Spil + Traktorer: Kun almindelig vedligeholdelse.
CHEF: Poul Richard Christensen.
Hold: Alle, der kan bruge en svensk nøgle.

Tidsterminer for de forskellige arbejder er som følger:
(i værkstedet på flyvepladsen)

XFG + XFL: Øjeblikkelig efter jul.

XFN: Januar - februar.

MNX: Marts.



2 GODE GRUNDE

Her er to gode grunde til at betale, hvad du skylder, inden årets udløb:

1. Pr. 31. december lægger jeg igen gebyr på al gæld over kr. 240,- - det kan altså bedre betale sig at låne pengene i banken!
2. Vort regnskabsår udløber pr. 31.12.1984, og det ville glæde mig meget, hvis posten "Udestående kontingent" kunne bringes ned til en acceptabel størrelse.

Derfor - skylder du penge, så kig i Svævenyt nr. 7 (oktober). Se, hvad du skylder, læg 3 måneders kontingent til, træk eventuelle indbetalinger fra og betal resten! Voila.

Gitte



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

LANGT HØJERE BJERGE....

Mon ikke vi allesammen kender den lette ærgelse, der følger med, når man under en flyvning oplever noget særligt, som man ikke har mulighed for at dokumentere på nogen måde? Det være sig en super-boble på 10 m/s, en tæt formationsflyvning med en fugl, en flyvetur på siden af en CB'er etc. Det ville have været rart, hvis man foruden sin egen erindring havde haft et par fotos, et barogram eller lignende.

Her følger en historie, om en flyvning, der i sandhed bød på noget usædvanligt. Måske en verdensrekord-højde sat i Europa, - måske, fordi den ikke kunne dokumenteres.

Helt uden beviser lades læseren dog ikke, blot slog en 10.000-meters barograf slet ikke til i dette tilfælde. Vi har lånt historien fra "Der lautlose Flug" af Winfried Kassera. (Forkortet)

"Lørdag aften ser alt ud til at passe: Over Sydtykland og Østrig vind fra syd med op til 50 knob i højden, det rigtige for bølger. Og denne gang er jeg parat.

Kl. 4.30 søndag morgen ringer vækkeuret, og snart efter ligger de vatterede bukser, den tykke anorak og støvlerne med de elektrisk opvarmede sokker parat i bagagerummet. Og anhængerens kobles på. Nogle timer senere ankommer jeg til den lille flyveplads ved Alpernes rand, hvor vennerne venter på mig. Få minutter efter er Club-libellen startklar, og i den urolige morgenluft slæber vi til den nødvendige udgangshøjde, 1400 meter.

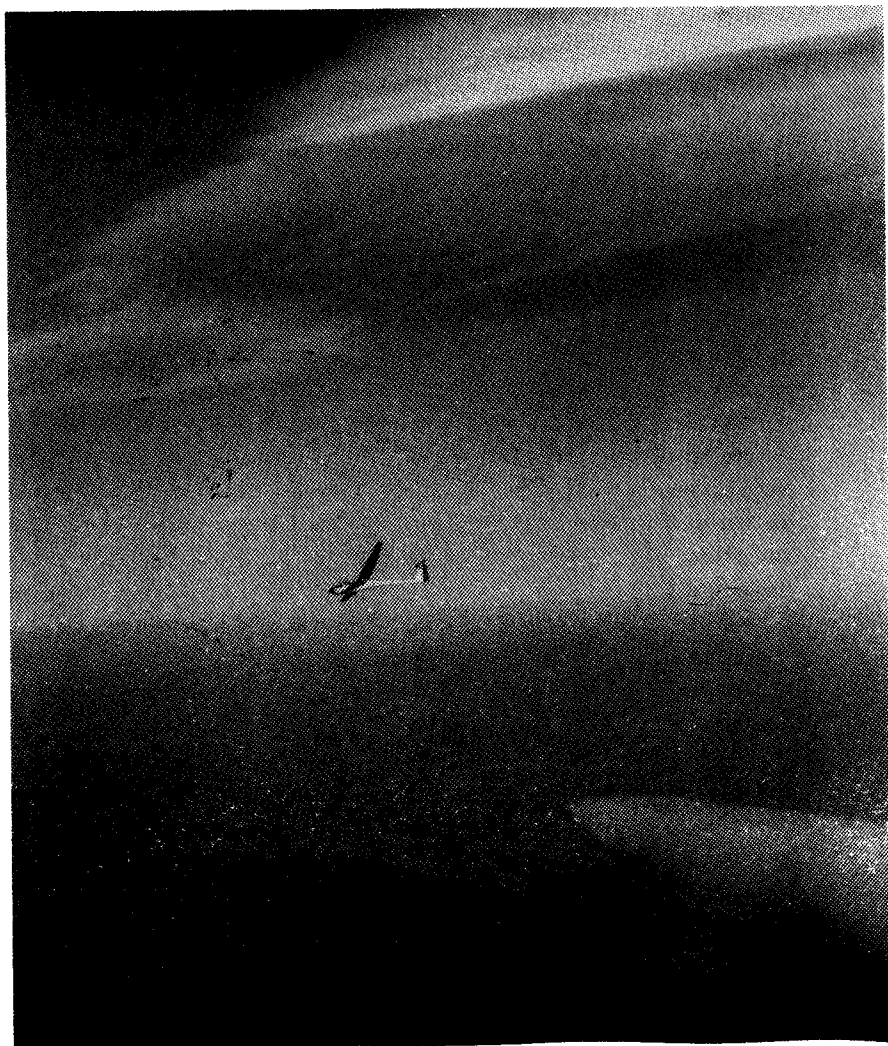
Jeg kobler ud i skræntvinden tæt ved flyvepladsen og stiger hurtigt 1000 meter i snævre sløjfer. Langs bjergryggens top ligger hvirvlende rotorskyer, og her er det hårdt at kæmpe mod turbulensen. De hårde slag er trættende, men pludselig i 3000 meters højde bliver der fuldstændig stille. Som svævende i et tomrum hænger Libellen nu i den laminare luftstrøm i bølgen.

Jeg forsøger at slappe af, mens bjergtoppene under mig umærkeligt begynder at tabe i deres massive vægt. Variometret står fast på 3½ m/s, men havde det ikke været for højdemåleren, ville stiget have været umærkeligt og umuligt at fornemme.

Ved 4000 meter tager jeg iltmasken på, mens højden stadig stiger. I de sidste 10 minutter endnu 2000 meter, og næsten legende går højdemåleren forbi både 6000 og 7000 meter. Men så synes stiget at ebbe ud. Nogle store sløjfer bringer ikke nyt stig, og i et kvarters tid svæver jeg stille i den samme højde. Var det mon alt for i dag?

Jeg begynder at se mig om efter tegn på stig i den tynde luft og opdager efter et stykke tid et tyndt slør, som ikke var der før. Sker der noget dér? Uden grund fødes dog aldrig selv den mindste sky.

Jeg prøver det, for med over 7000 meters højde er der alligevel noget at gøre med! Med stor fart går jeg op mod vinden i retning mod skysløret, og variometeret går straks over i en arrig, dyb brummen. 6-800 meters højde er hurtigt væk. Har jeg mon taget fejl? Yderligere 300 meter forsvinder på et par sekunder, mens jeg flyver ind under den tynde, perlemorsfarvede sky. Og så skifter det. Variometeret begynder atter at indikere stig, og atter løftes jeg silkeblødt op med 3-4 m/s. Samtidig udvikler det tynde skyslør sig på minutter til en klassisk lenticularis sky. Den strækker sig langt til begge sider, og det er svært at bedømme, hvor lang, den er. 40 eller 70 kilometer?



Her behøver jeg blot at stå stille i den rolige luft, mens jeg betragter, hvordan Alperne under mig langsomt mister deres relief og efterhånden synes flade. Og mens jeg slår iltanlægget over på 100%, passerer jeg 8000 meter stadig med over 2 m/s. Bedragerisk varmt synes solen at skinne på cockpittet, men udenfor er det bittert koldt, omkring - 40°. Min udåndingsluft hænger som et slør foran instrumenterne og begynder at danne is på hood'en over mit hovede. Jeg bliver nødt til at åbne sidevinduet en smule for stadig at have tilstrækkeligt udsyn og jordsigt.

Som i en drøm passerer jeg 9000 meter og selv de højeste bjergtoppe er nu tonede bort. Byer, veje og floder er næppe mere til at erkende i det tilsyneladende ganske flade land under mig. Kun skyen over mig synes at være virkelig, og jeg er nu næsten på højde med dens underkant.

Så falder det mig ind, at min barograf "kun" går til 10.000 meter, og jeg begynder at ærgre mig over, at jeg ikke tog en anden med. Lysten til stadig flere højde-meter driver mig videre, men hvad det er, der gør det, kan jeg ikke forklare.

Jeg vil prøve at høre, hvad mine kammerater foretager sig, og tager efter et par dybe indåndinger iltmasken af for at kunne bruge mikrofonen. Men det går for langsomt med mine behandskede fingre, og efter bare få sekunder føler jeg en heftig åndenød. Jeg føler det som om jeg dykkede dybt i havet og ikke kunne komme op i tide. Forskrækket erkender jeg det livstruende i denne region af vor verden og tager hurtigst muligt masken på igen. Et sådant forsøg på at bruge radioen vil jeg ikke tillade mig igen, - det lover jeg mig selv. Og i 10.500 meter har jeg højst 20 sekunder til overs, hvis jeg mister den livsvigtige ilttilførsel. Jeg vover slet ikke at tænke på, hvis anlægget skulle blive defekt! Man ville ingen chance have for at nå højder med tilstrækkelig ilt, før bevidstløsheden ville sætte ind, - og dernæst døden. Her er mennesket virkelig på grænsen af sit formåen.

Igen og igen afprøver jeg iltanlægget og er meget opmærksom på mine reaktioner. Alt synes at være i orden. Altså videre!

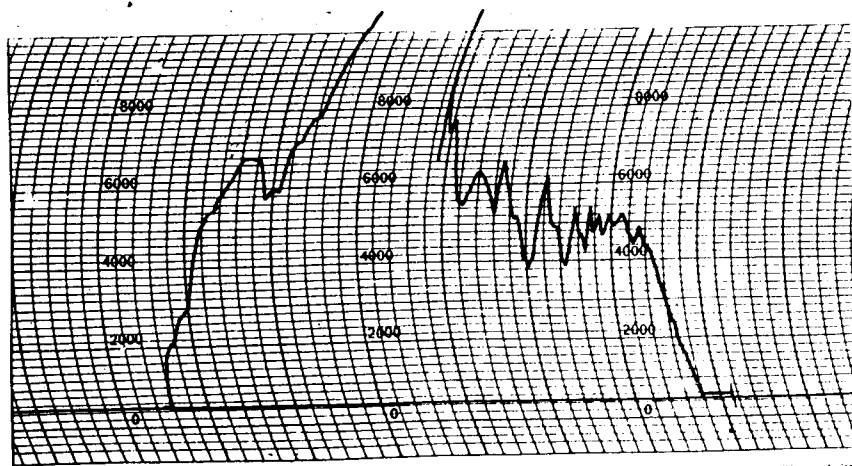
Jeg føler mig opstemt og glad, da jeg nu kan se over Alperne til Milano-sletten. De skyer dér flere hundrede kilometer borte står over Italien! Og nu stiger jeg over bølgeskyen. Min højdemåler kan ikke længere klare udfordringen og bliver stående ved 11.200 meter, selvom variometeret stadig melder om stig, - mere end 2 meter. Jeg prøver at dreje lidt på højdemålerens 0-stiller, og pludselig ryger nålen op på mere end 12.000 meter, mens jeg stadig stiger.

Og så kigger jeg op og tror næsten ikke mine egne øjne. For dér, 2 eller

3000 meter højere danner der sig nu endnu en lenticularis. Som en stum, ironisk udfordring synes den at lokke: "Kom nu herop, lille menneske, hvis du tør!"

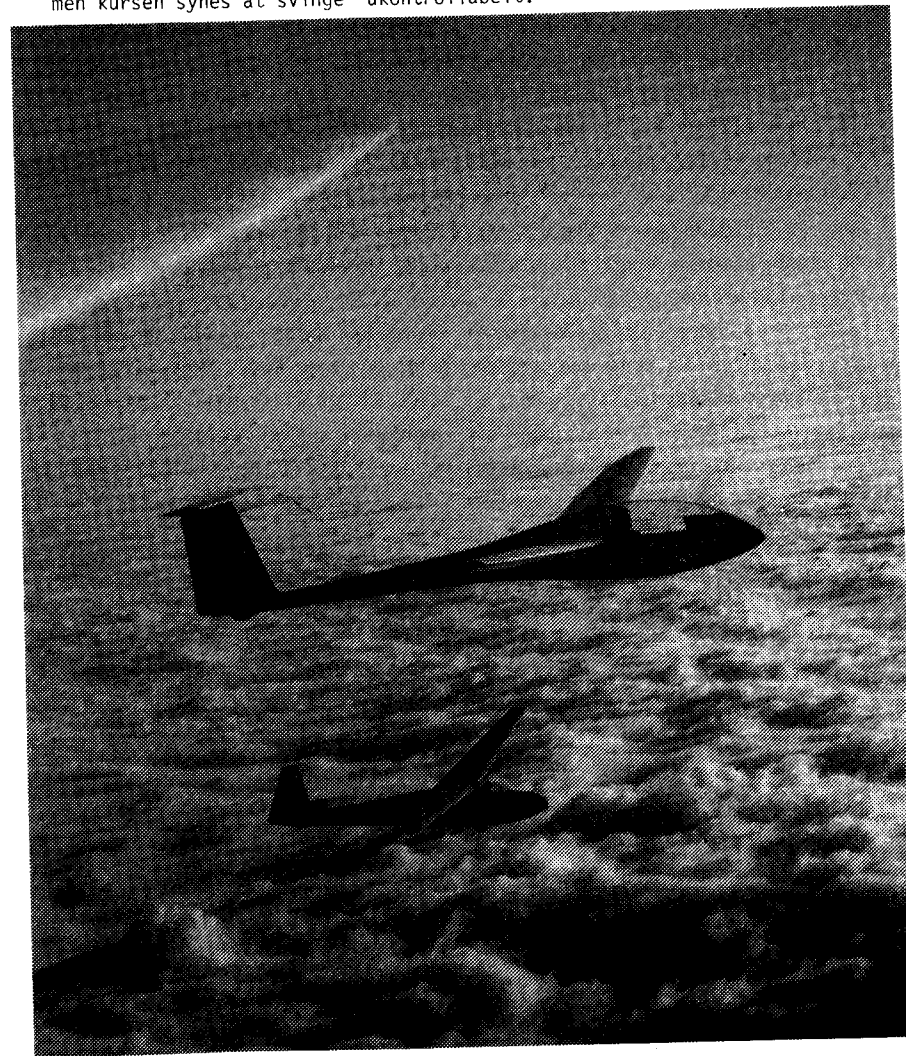
Udenfor er der nu ca. -50° , og der kommer stadig mere is på hood'en. Under mig kunne man stable Everest og Zugspitze overpå hinanden, og så ville jeg endda flyve over i mere end 1000 meter. Lysten til via radioen at dele min oplevelse med andre er stærkere end nogensinde, men jeg vover ikke at gøre forsøget igen.

Jeg er på randen af stratosfæren, og den kæmpesky, jeg for kort tid siden steg op under, synes nu at svømme som en uvirkelig dybhavsfisk langt under mig. Min opstemthed afløses pludselig af betænkelighed, og et sted fra synes jeg at kunne høre: "Lille menneske, hold nu op med at lade dit legetøj bære dig mod livets rand!" Og så bemærker jeg også, at jordsigten er borte og hood'en helt iset til. Jeg har ladet den heftige højdevind drive mig ind over den nederste lenticularis og kommer nu ind i kraftigt synk, da jeg kommer hen over dens synkområde. I løbet af få minutter falder jeg ned i en kogende masse af iskrystaller i skyen.



Das Barogramm zu dem beschriebenen Flug: Jeder Teilstrich entspricht 10 Minuten Flugzeit. Am oberen Rand überschritt die Nadel den 10 km-Bereich, blieb hängen und schnappte eine gute Stunde später erst wieder nach unten.

Jeg forsøger at orientere mig gennem sidevinduet, men det er umuligt. Og mine blindflyvningsinstrumenter er ikke arbejdsklare. Angsten overvælder mig pludselig. Der er dog ingen fare for et styrt, da jeg stadig er over 10.000 meter, og det lykkes mig at koncentrere mig om at holde farten og kurs mod syd. Med fulde luftbremser kan jeg holde farten rolig, men kursen synes at svinge ukontrollabelt.



"Tag dig sammen", siger jeg til mig selv, men disse minutter i kraftigt synk i blinde synes at vare alt for længe. Nu vil jeg ned, og jeg må beherske mig for ikke at trykke pinden længere frem, end fartvisningen tillader. Så endelig i ca. 9000 meters højde får jeg atter jorden at se og fortsætter på sydkurs til jeg når 7000 meter. Jeg stoler ikke helt på højdemåleren mere.

Mens pulsen falder til ro, svinger jeg i en stor kurve hjemad mod flyvepladsen, og da jeg passerer 5000 meter, kan jeg slå iltforsyningen til spare-stilling, for jeg har ikke meget tilbage. Jeg er nu atter rolig og kan tillade mig at hoppe nogle gange op og ned mellem 4000 og 6000 meter i ny opvind, mens jeg betragter en front, der nærmer sig fra fra vest, - dybt under mig.

Efter 5 timers flyvning er det nok. Med et sidste blik på det storslåede panorama under mig, forlader jeg 5000 meter i een lang nedstigning og lander kl. 15.

De andre er allerede landet. Og vi har masser at tale om. At opleve en sådan dag og kunne udnytte den fuldt ud er en gave. Hvor højt kunne man mon være kommet, hvis udstyret havde kunnet klare det? Vi gætter på mindst 15.000 meter. Diskussionen går. Hvorlænge kan et menneske egentlig klare sig i disse højder? Hvornår bliver en trykdragt nødvendig? Hvordan må man forberede sig for at overleve? Disse spørgsmål kan vi beskæftige os længe med.

Måske skal jeg aldrig mere opleve disse højder. Men hvad gør det? Og hvad gør det, at hovedpinen under hjemturen ad autobahnen bliver næsten uudholdelig? Mennesket har været ved grænserne for sin stræben, alene med naturkræfterne. I årtusinder var dette lukket land for os, - et land hvor selv den mest nøgterne forvandles til en filosof. Men selv han må forstå, hvad der blev hvisket til ham: "Glem ikke, - du er kun et forgængeligt væsen!"



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

SMÅNYT

Vore PIK 20-vinger er nu færdige på værkstedet og kørt til maler. Herefter skulle det store renoveringsprojekt være nogenlunde til ende, og tilbage er så blot det spændende spørgsmål: Har det nu været alt arbejdet værd? Det vil vise sig i løbet af den kommende sæson.

I hvert fald er det sikkert, at der er blevet udført et stort og omhyggeligt arbejde af de implicerede, der har investeret ikke ringe mængder tid og knofedt i sagen.

Tilbage er kun mindre arbejder på flykroppen, hvorefter den kære PIK skulle være fuldt kampklar fra sæsonstarten.

Som bekendt får vor LS-1 også denne vinter en større overhaling, selv om det jo ikke sker på helt samme baggrund som PIK-arbejdet. Flyet står hos Carsten Thomasen i Skive, og han har lovet det klar til foråret. De største reparationer efter LS'ens visit i grøftekant er ny hood, både forreste og bageste, ny hood-bøjle og adskillige mindre huller i vinger og krængeror. Flyet bliver helt nyopmalet og poleret, så det faktisk skulle blive som nyt at se på. En radikal form for vintervedligeholdelse, kunne man vel sige.

LS-vognen, der jo heller ikke gik ram forbi, har i et stykke tid stået hos Kaj Fogh, der har lavet det indledende arbejde på den. Imidlertid har nu, via flyvechefens mellemkomst, Aktiv Ålborg overtaget genopbygningen af vognen, der også bliver som ny. Og som en absolut forbedring får den nu påløbsbremser, hvilket for det første betyder, at lignende ulykker som den i efteråret bliver langt mindre sandsynlige. For det andet, at næsten alle medlemmers biler må køre med vognen, idet vægtrakket for den trækende bil forbedres væsentligt.

Aktiv Ålborg, der har til formål at hjælpe unge langtidsledige i gang med meningsfyldt arbejde, har jo tidligere hjulpet os godt med opbygningen af AS-K 21-vognen og gjort det fortrinligt. Resultatet skal derfor også nok denne gang blive prima. Og Jørgen Mølbak fra Aviator har givet en god, hjælpende hånd med i de ny ingeniørberegninger, der skal til ved ændringen af vognen. Vi skylder alle tak for det.

HUSK HUSK

at tomme klubhusets postkasse regelmæssigt. Der kommer nu adskillig post direkte til klubhuset, bl.a. Notam, Svævenyt, diverse regninger m.m.

LÆSEROPGAVEN



Det var en kold og stormfuld december-nat. Det gøs i træ- og gulerodstoppene. Vinden ruskede formålsløst i et par sokker på tørresnoren. Storbyen lå som et lurende uhyre, der kun ventede på at slå til. Men dog, - i det fjerne skimtedes et svagt, men forunderligt varmt lys. Et julelys var det.

Det stod på bardisken i eet af Alborgs mest snuskede værtshuse - et værtshus af den art, som deres mødre kun hviskende turde tale om, og som deres bedstemødre aldrig havde kendt eksistensen af.

Netop her finder vi et par af klubbens ærgerrigste piloter. Piloter, for hvem en 300 km trekant er en sviptur, en 100 km en bagatel og hvem navigationens finesser er bekendte helt ned i den mindste detalje. Med andre ord: Ove og Bent Erik.

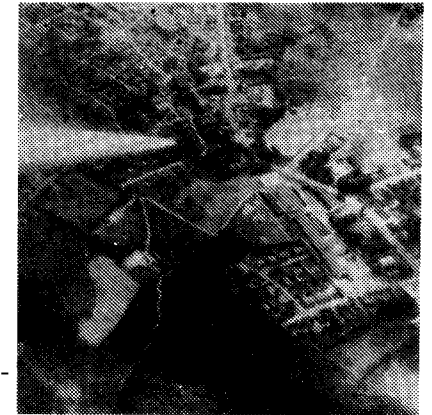
Som det sig hør og bør på denne tid af året, faldt talen hurtigt på den forgangne sæsons gode flyvninger, og de to blev hurtigt enige om, at den følgende trekant havde været een af deres bedre: (Hint: Læser, - lad dig ikke snyde allerede nu!)

En lun og dejlig sommerformiddag besteg de to venner klubbens nyeste fly for at smutte en sviptur ud over fædrelandet. Første mål var Skagen gamle fyr, og med frisk mod satte vennerne kurs. Efter en rum tid, forekom det nu Ove, at eet eller andet var galt, for under sig så de en lille by med et gadekær, og et sådant fandtes, så vidt han da vidste, ikke i Skagen. Vandområdet syntes ham heller ikke stort nok til at være Skagerak, og et fyrtårn var intessteds at se. Han måtte finde kortet frem, og da det efter en halv times tid var lykkedes ham af folde det sammen på rette måde, stod det ham hurtigt

klart, at de befandt sig ca. på positionen $56^{\circ} 49'$ nordlig bredde og $10^{\circ} 03'$ østlig længde. Og det var jo ikke netop Skagen fyr! (Se billedet her ved siden af.)

Det stod nu vennerne klart, at de måtte vende om, og i lang tid gled de muntert over land og by, uden at lægge særlig megen mærke til, hvorhen, det gik.

Dog gik det snart således, at Bent Erik, der sad i forsædet og derfor kunne se mest, blev klar over, at den atter var gal. For under dem lå nu en travl flyveplads med masser af startende og landende fly. Ove mente, at det efter den livlige trafik at dømme, måtte være Ålborg Lufthavn, men Bent Erik, der havde været der før, var ikke enig. Atter måtte kortet konsulteres, og intense beregninger viste da, at lufthavne under dem lå på $56^{\circ} 01'$ NB, $9^{\circ} 04'$ ØL. (Se billedet herunder.)



Efterhånden lidt usikre blev vore venner enige om, at de hellere måtte flyve hjem. Og som sagt, så gjort. Hjem kunne de da altid finde.

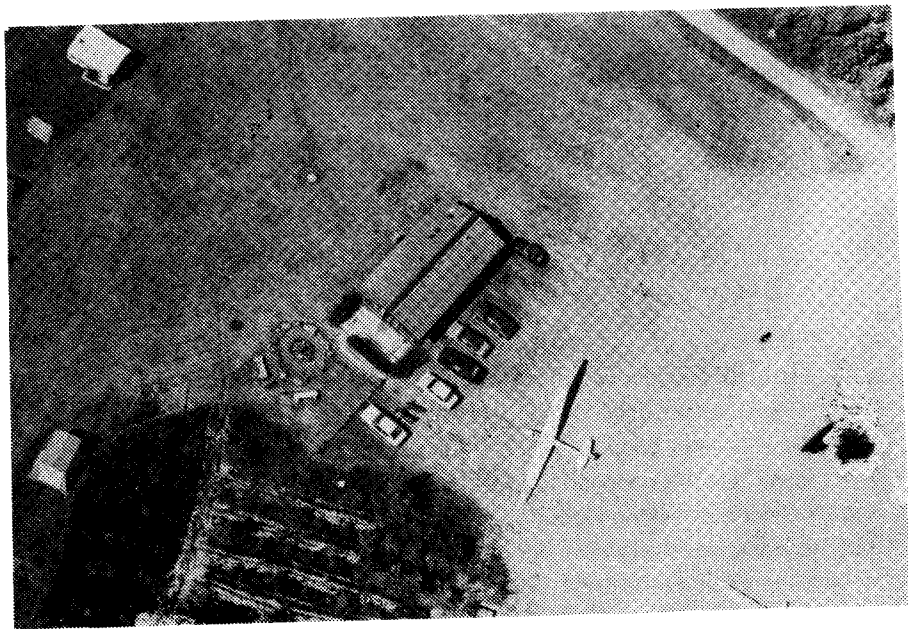
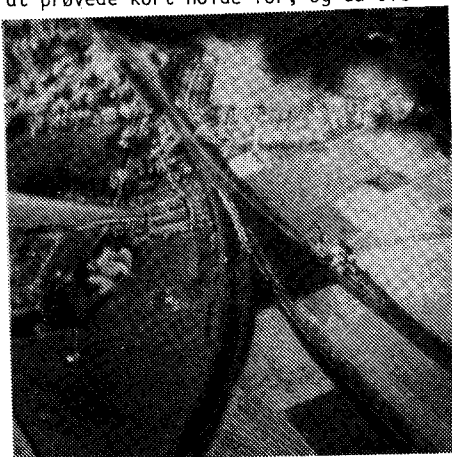
Få timer efter gjorde de to sig klare til slutglidet, der blev indledt i 6700 fod ca. 4 km fra flyvepladsen. Men til deres gru, var det ikke den kendte, hjemlige flyveplads, der dukkede op forude, men en banegård! Og selvom Ove efterhånden havde mest lyst til at tage toget hjem, så var det

unægteligt lidt svært at stige om i farten.

Hvor var man nu ?

Endnu en gang måtte det efterhånden hårdt prøvede kort holde for, og da Ove var kommet til kort, kunne han konstatere den deprimerende position: 55° 28' NB, 9° 18' ØL. Altså fjernt fra hjemmet. (Se billedet til højre)

Mens Ove rutineret foldede kortet sammen igen, fløj Bent Erik i nogle timer nordpå, og til vennernes usigelige glæde dukkede endelig det velkendte billede af EK-VH op forude. Glade og fornøjede landede vennerne på den hjemlige grønsvær, mens de allerede glædede sig til at fortælle kammeraterne om deres vellykkede tur Skagen rundt. Og endnu i den kolde decemberaften kunne vennerne fryde sig ved mindet om turen. Piece of cake, som Bent Erik sagde.



Nu kommer vi så til det svære. Redaktionen vil gerne vide, hvilke kendte vendepunkter, der gemmer sig bag de nævnte positioner og desuden have at vide, hvad EK-VH^S position er (grader og minutter). Blandt de indkomne, rigtige løsninger trækkes lod om 1/2 flaske Gammel Dansk. Løsninger sendes til redaktionen strax.

For grønskollinger, 1.-års elever og lignende, der nok vil have svært ved at overskue en så kompleks opgave, er der lejlighed til at deltage i en trøstekonkurrence. Præmien er her 2 nisseøl og 2 X-mas samt et signeret portræt af redaktøren. Kort og godt: Hvilket kendt vendepunkt er nærfotograferet på billedet herunder?



GLÆDELIG JUL
OG
GODT NYTÅR



smånyt

På nuværende tidspunkt ser det ikke ud til, at der vil blive bygget flere hytter omkring klubhuset. I hvert fald ikke lige med det samme. Der har til formanden været en del forespørgsler om hytter, men ingen henvendelse har ført til en konkret byggelyst, hvorfor klubben ikke på for øjeblikket har nogen byggeansøgning hos kommunen.

Dette betyder dog ikke, at byggemuligheden ikke fortsat består, blot må man altså selv henvende sig til bestyrelsen, hvis man går med byggetanker for foråret 1986. Ansøgninger vil så på normal måde blive videregivet til kommunen.

På givne foranledning:

Det er godt, at der er aktivitet i værksted og i klubhus i vintersæsonen, men det er ikke OK, hvis man "glemmer" at rydde op efter sig! Forrige week-end blev klubhuset åbenbart forladt i stor hast, idet de førstankommende næste fredag som deres første opgave havde at vaske op og gøre rent efter søndagens gæster. Det kan selvfølgelig ikke være meningen. For voksne mennesker burde det da være en selvfølge, at man efterlader såvel klubhus som værksted i opryddet stand. Det er i hvert fald ikke særlig befordrende for næste holds arbejdsiver, hvis den første times tid skal gå med at rydde op efter forgængerne. Så mister man ligesom lysten.

Fæs den ind?????

**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

Tlf. 08-66 10 01

smånyt

Vores ansøgning om tilladelse til klubhusudvidelse bliver behandlet på næste møde i kommunens flyvepladsudvalg. Vi vil derefter snarest muligt få besked.

Birgit Als Eriksen er blevet udpeget som Dansk Svæveflyverunions repræsentant i et fællesidrætsligt udvalg om kvinder og idræt. Der kommer formentlig en mere udførlig omtale herom i FLYV.

Erik Frikke er godt i gang med at lave en klub-scrap-bog. Han beder alle medlemmer være ham behjælpelig med fotos, avisudklip etc. Scrap-bogen vil løbende blive ajourført og vil få sin plads i klubhusets reol.

MEDLEMSMØDER

I 1985 vil der blive afholdt medlemsmøder i klubhuset efter følgende plan:

Lørdag d. 12. januar kl. 13.00:

Nye og gamle billeder fra EK-VH og klubbens tid på flyvestationen. (Kontakt Erik Frikke, hvis du har lysbilleder fra gamle dage.)
Film om bolgeflynning i Rocky Mountains.

Lørdag den 9. februar kl. 13.00.

Flere film og hyggeligt samvær.
Om aftenen kl. 19.00 Sorteper-fest sammen med Skivefolkene.

I marts (formentlig sidste week-end inden sæsonstart)

Møde om ny skolingsnormer. Elevmøde for ny elever.



Lars Krull

Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

KUK-KUK

Ved postbesørgelsen af sidste nummer af Svævenyt gik der åbenbart eet eller andet galt hos Postvæsnet, idet ganske mange medlemmer har henvendt sig til redaktionen og meddelt, at de ikke har modtaget novembernummeret. Så vidt muligt har disse medlemmer siden modtaget et ekstra nummer, men vi har på fornemmelsen, at der endnu er en del, vi ikke har hørt fra.

Hvis man mangler novembernummeret, bedes man derfor snarest kontakte redaktionen, og vi skal så sørge for at fotokopiere et passende oplag og sende bladene til vedkommende. Vi har ikke flere numre af det oprindelige oplag, - derfor fås de ekstra kun som fotokopier. De vil være af en ringere tryk kvalitet, men absolut læselige.

Har vi ikke hørt fra dig inden midten af januar, regner vi med, at du har fået bladet.

S-teori.

Meddelsen om afholdelse af S-teori denne vinter har ladet vente noget på sig. Og faktisk kan vi ikke engang nu sige noget sikkert om den præcise dato. Men sikkert er det, at undervisningen i år vil blive kørt af Aviator, der også stiller de fleste lærere til kurset. Fra vor klub deltager som lærer Kaj Fogh i materiel- og instrumentlære. Teoriaspiranter bedes hurtigst muligt henvende sig til Gert Frikke for at høre nærmere.

SH-1'en sælges

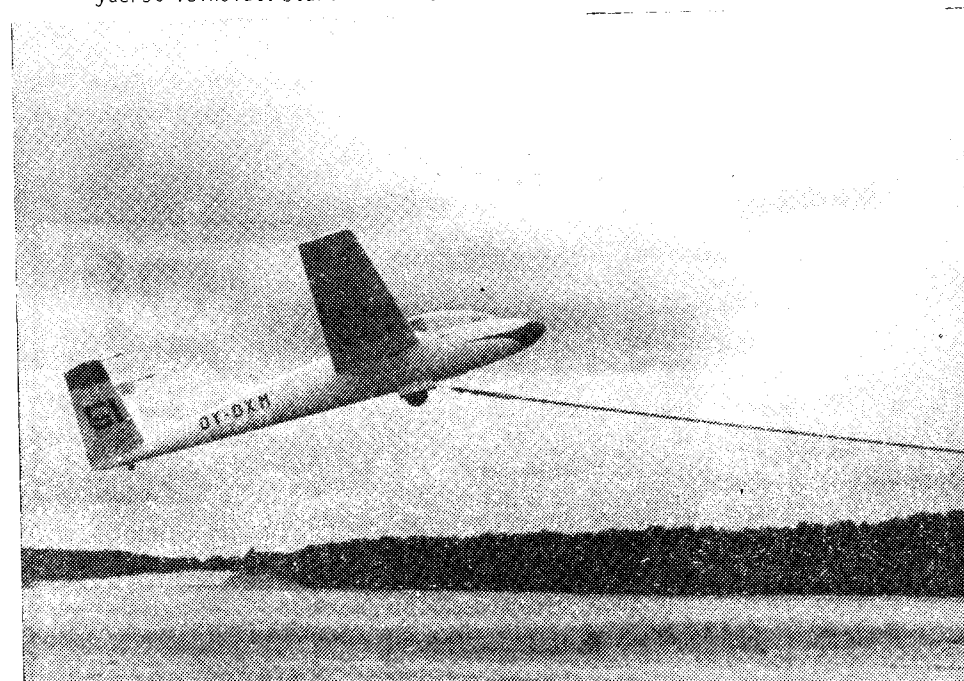
Eet af verdens bedste træfly sælges!

Det lyder næsten som pral, men fakta er, at næppe noget andet 15-meters træfly har så gode præstationer som en Standard Austria SH-1.

Flyet fik i sin tid OSTIV-prisen, som gives for fremragende flykonstruktion. Før SH-1'en fik f.eks. Ka-6 denne pris.

Glidetallet er i tyske målinger MALT til 35,6, -eller næsten det samme som glasfiberflyet Astir. Og talrige direkte sammenligninger i vor klub mellem netop disse to fly viser da også, at SH-1'en kan følge med en Astir.

Flyet har udført adskillige diamantflyvninger, været Danmarksmester og er yderst velholdt. Starter: 1200, timer: 1150.



Flyet sælges med instrumenter, incl. el-vario, men uden radio. Faldskærm medfølger. Prisdé kr. 45.000. Henvendelse tlf. 06 24 48 09.

GIROKORT

Som du sikkert ved, sætter kassøsen allerstørst pris på de medlemmer, der har en betalingsordning med sit pengeinstitut, så der derfra bliver ordnet betaling af kontingent. Det letter hendes arbejde ganske væsentligt, idet hun så kan nøjes med at ordne giroregnskab et par gange om måneden - hvis altså alle havde en sådan ordning. Som det er nu, betaler stadig mange kontingent et stykke hen i måneden, og det betyder, at der i vor postkasse kommer en lind strøm af breve fra Postgirokantoret. Og en hel del kommer desværre også alt for sent. Det koster både kassøsen arbejde og de "glemsomme" gebyr, der faktisk er dyrere end at låne penge i banken. Og så dum er DU vel ikke?

Tidligere år har vi hvert forår efter generalforsamlingen udsendt en stabel girokort til samtlige medlemmer sammen med Svævenyt, men efter overgangen til postvæsnets adressering af bladene, kan vi ikke længere lægge løse papirer ved. Vi må derfor bede alle girobetalere om at forsyne sig med girokort i klubhusets kontor, idet vi samtidig beder folk om ikke at tage flere kort, end de skal bruge i årets løb. Kortene koster nemlig osse penge.

Har du ikke mulighed for at hente kortene belejligt i klubhuset, kan du sende en frankeret svarkuvert (kr. 3.30) til kassøsen, hvorefter du vil modtage en stak girokort.



**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Rønkøvej 13 - Vodskov
Telefon (061) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

20



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



62 19 88
... Deres direkte
olieledning!

Medlemsnyt

Ny adresse:

Frank Larsen
Vester Fælledvej 35, kld.fv.
9000 Ålborg

A propos "Medlemsnyt": Vi går i øjeblikket vor adresseliste igennem med hensyn til ny adresser m.m. Da denne liste også danner grundlaget for postvæsnets udsendelse af Svævenyt, er det vigtigt, at vi har alle ændringer, og at vi bliver gjort opmærksomme på eventuelle fejl hurtigst muligt. F.eks. også at du strax giver lyd fra dig, hvis Svævenyt udebliver en måned. (Det udkommer 10 - 12 gange om året.)

Vi regner med at trykke en ny medlemsliste i Svævenyts januarnummer, så har du ændringer, der endnu ikke har været nævnt i bladet, bedes du skrive eller ringe snarest. Så sikrer du dig bedst den fortsatte modtagelse af Svævenyt. (Samt eventuelle rykkerskrivelser fra kassøsen!)



Det sker på
★ Restaurant
Wilo
★
HORNUM

Vil mødt på Wilo
Venlig hilsen Ditte
Tlf. 66 13 01

21

OSLO FLYKLUBB, SEILFLYGRUPPEN



POSTBOKS 15, 1330 OSLO LUFTHAVN - POSTGIRO: 5 17 98 41 - BANKGIRO: 7001.05.63338

INSTRUKTØR SØGES

Oslo Flyklubb Seilflygruppen flyr fra Notodden flyplass som ligger 120 km vest for Oslo. Området er seilflymessig det beste i Norge og gir muligheter for termik, hang og bølger. Det er stor aktivitet på flyplassen også fra andre klubber. Det benyttes kun flyslep og klubben har en Rallye 180. Seilflyparken består av Blanik, Ka8, G103 Twin II, Astir CS og Std Jantar. Klubben har omkring 150 medlemmer.

Vi søker etter en erfaren FI-instruktør til et vidregående kurs (F-kurs) i uke 27, 28 og 29 (fra 29.06.85 til 21.07.85).

Instruktøren får ansvaret for elevene fra de har omkring 10 timer til de har oppnådd 30 timer og kan gå opp til prøve for Seilflysertifikat.

Det er ønskelig at instruktøren har bred erfaring på dette trinn og at han har deltatt i konkurranser på landsbasis. Han bør være vel innfløyet på den type av fly som vi benytter. F-kurset flyr fortrinnsvis G103 Twin II og Astir CS.

Vi tilbyr fri køye på seinternatet på flyplassen samt Nkr. 1.000 pr. uke, ev. frie etter spesiell avtale.

Henvendelse til:

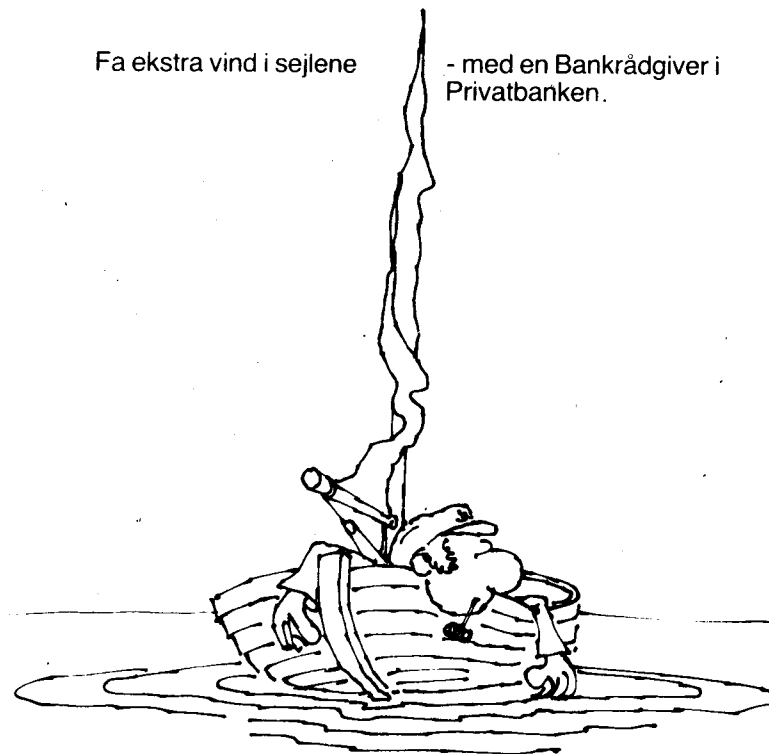
Hans Petter Fure,
Storgaten 51,
N-0182 OSLO

tlf. arb.: (02) 20.47.89

tlf. priv: (02) 30.10.51

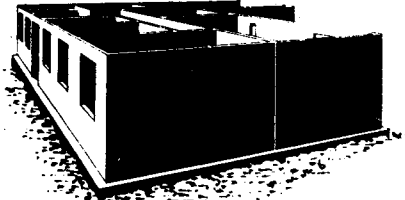
Fa ekstra vind i sejlene

- med en Bankrådgiver i Privatbanken.



PRIVATbanken

Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fræmsend 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