

# SVÄVENYT



**Nr. 7**

**AUGUST 1985**

**24. årgang**

NOM set fra E 7, 106 og 68!

Det er jo efterhånden en tradition, at vi bringer en beretning fra årets Nordjyske Mesterskaber, skrevet af een af de deltagende piloter. Men denne gang skal det være anderledes, så her beretter ikke mindre end 3 glas-piloter om deres bedrifter under dette års flyvninger. Formen er ind imellem kort, nærmest telegrafisk, men da artiklen er blevet til i absolut sidste øjeblik, blev det altså sådan.

Vi takker Dan, AMA og Poul O. for indsatsen.

Opgaven den første dag var en 61,5 km trekant Borup-Binderup-Støvring. 106 tærsklede ud netop før en truende byge trak ind fra sydvest, men måtte på grund af sammenklappet vejr ved Sønderup snart udelande. Dagen blev ikke gyldig.

E 7 gik det ikke meget bedre. Havde dog en 4 m boble i en regnbyge, men måtte i næste byge udelande ved Suldrup. Heller ikke 68 nåede ret langt.

Anden dag var vejret væsentligt bedre med 1 - 3 m/s til 3400' og 10 til 20 knob fra VSV. Opgaven var en 73,5 km trekant Borup-Ravnstrup Kirke-Ullits. 106 nåede igennem opgaven med 56 km/t og blev nr. 6. Vejret var halvskidt ved Ullits og Farsø, og problemer med at beregne slutglid gjorde det ikke bedre. En ordentlig tabel m.v. blev udarbejdet om aftenen.

68 havde ikke særlige problemer på opgaven, men han følte sig vist på en del af turen som en slags lokalkendt guide for K 7! E 7 kom igennem opgaven med 45 km/t. Han tærsklede sidst ud sammen med Hjørrings Mistral, som landede ved 1. vendepunkt.

Tredie dag gav først på dagen 2 m/s til 4000', senere 3 m/s til 5000' indtil en varmfront trak ind fra SV. Opgaven blev en 84,7 km trekant Borup-Vindblæs Kirke-Støvring.

106 fløj opgaven igennem 2 gange, idet den første tid på 1:31 ikke duede meget sammenlignet med andres 1:06 og 1:09. Efter at have vasket fluer af klaredes andet gennemløb på 1:02, hvilket rakte til en dagssejr.

68 var ham, der havde klaret opgaven på 1:09, og havde måske lidt vanskeligheder med at finde Vindblæs Kirke. Turen var iøvrigt uden problemer. Næsten. For 68 fandt ud af, at det ikke er smart at lukke vandet ud midt i en kraftig boble. Det gav vand på vingerne, og det kan en PIK 20 som bekendt ikke li'!

Endnu mindre heldig var E 7, der efter at have fløjet hele turen i sikker højde måtte lande ude mindre end 1 km fra Borup efter kun 63 minutter. Han kunne ikke finde pladsen! Ak ja.

4. dag gav moderat termik til 4000' og masser af vind, 35 - 45 knob fra V-NV. Opgaven: 125 km firkant Møldrup Vej-X-Fussingø-Mariager Kirke.

106 og E 7 enedes smukt om området syd for Ars og udelandede ikke langt fra hinanden. De nåede takket være gode hjælpere hurtigt hjem og kunne atter tærskle ud kl. 17.15. I stærk vind nåede begge fly Fussingø, men måtte lande ude dér hen ved 20-tiden.

68 havde det rimeligt let på de tre første ben, blot han huskede at holde godt op mod vinden og var opmærksom på, at det kostede megen højde at krydse skygaderne. Fra Mariager og hjem viste det sig, at det var umuligt at flyve mod vinden på normal vis. Ergo steg 68 på en skygade, der gik til Alestrup i 3000'. Herfra var det muligt at flyve "hjem" til Borup ved at kurve lidt i de bedste bobler.

5. dag: Svag termik mellem 2000 og 3400 fod. En varmfront stod stille ved Tjele. Opgave: 127 km trekant Borup-Tjele\_Terndrup Kirke.

106 fløj meget hurtigt til Tjele, hvilket også var nødvendigt, idet skybasen faldt fra 3400 for til 2000 på dette ben. Ved Tjele var det helt dødt, og sammen med E 7 drev 106 sydpå, indtil en landing ved Hammershøj bragte en slutning på den dag.

68 blev derimod træt af at høre på de andres jamren ved første vendepunkt, hvorfor han valgte at flyve ind mod Hobro, hvor vejret så bedre ud. Det var det bare ikke. I stedet måtte 68 flyve en stor omvej i 0 - ½ m/s i højder mellem 1000 og 1800 fod, men fik da vendt Tjele. Nord for Mariager Fjord blev vejret meget bedre, og 2-3 m/s til 4800' bragte ham helskindet hjem.

6 dag bragte tørtermik til Vesthimmerland. 1 - 2 m/s til 3800'. Længere mod syd så vejret bedre ud. Opgaven: En firkant Borup-Arden\_frijsenborg-Tjele, i alt 164 km.

106 tærsklede ud i 3800 fod og nåede derefter Rold i Skov i 2500 og lidt nervepirrende Arden i 1200. Her var der imidlertid 2 m/s til 4000', så via Hadsund og Randers gik det til Frijsenborg. Her var termikken god til 4900', men det holdt desværre kun til Tjele. Her var dagen efterhånden blevet for gammel, og 106 måtte lande ved Hvilsom. 68 gjorde nogenlunde som 106, mens E 7 ikke troede på nogen gyldig dag og derfor landede på EK-VH sammen med 79 fra Skive.

7. og sidste dag bød kun på svag-svag termik, men opgaven på 111 km til Klejtrup-Terndrup Kirke skulle dog forsøges.

68 kæmpede længe for at komme i 3000 fod til tærskling, men endelig kunne han sammen med 4 andre liste mod Klejtrup. Undervejs var 68 den eneste, der fandt en god boble ved Mældrup. Den gav nok til at få fotograferet Verdenskortet, og efter lidt søgen blev den samme boble genfundet efter vendepunktet. Nu gav den til 4500', hvilket gav 68 håb om at nå op mod Terndrup. Imidlertid gav Rold intet, hvorfor en mark syd for skoven blev 68<sup>S</sup> sidste station ved dette NOM.

106 var oprindeligt sammen med 68, men dumpede ned ved Vebbestrup efter ca. 56, og E 7 valgte atter engang det sikre EK-VH efter at have hørt de andres landingsmeldinger.

Dan, Poul O., AMA.

**Oljeprodukter**

**Varme anlæg  
til olie og gas**

**Service på  
olie- og gasfyr**

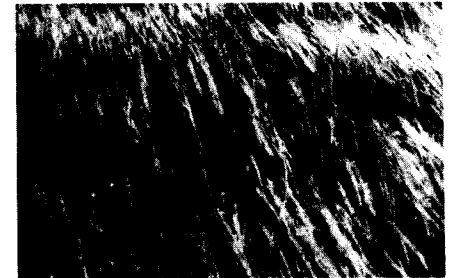
**Års  
62 19 88**



**BP energi**

Nordjydske Mesterskaber i svæveflyvning, blev i år arrangeret og afholdt af Aviator fra Borup flyveplads. Der deltog i år kun 12 fly: 4 fra EK-VH, 3 fra Borup, heraf 1 i klubklassen, 2 fra Hjørring og 3 fly fra Skive. Af uvisse grunde, var hverken Ferslev, Tødsø eller Fredrikshavn repræsenteret. (Måtte det bedre sig i 86) Vejret har virkelig været med os i år, alle dage blev der fløjet, og kun en enkelt dag blev ikke gyldig. Skydivere har vejret, ugen igennem, vekslet mellem Kuling, Byger, Skygader, Vindstille, Svag termik, Tørt termik og Moderat termik. Basen har ligget mellem 2300' og 5000', så piloterne har haft lejlighed til at teste deres evner i, så at sige, al slags vejr. Udelandingsmæssigt ligger NOM på en meget dårlig årstid, hvad flere piloter i ugens løb måtte sande. Eneste klubklassedeltager udgik således efter kun 2 gyldige dage. Den var kommet i nærkontakt med en rapsmark, med en revnet bagkrop til følge. Selv fik jeg bevist, at det kan lade sig gøre at lande i en fuldmoden kornmark uden at ground loope. 106 forsøgte at gøre sig gode venner med bonden allerede inden landingen, ved at hjælpe ham med at toppe hans roer, og for at være helt sikker på bondens gunst, kan man jo lige så godt lige sprede et par KO lorte, - for ligesom at gøde lidt på sår- et.

På nogle virker det sikkert temmelig afsindigt, når en pilot starter ud på en tur, som han ved koster en hjemhentning. For eksempel startede E7 og 106 ud på en større opgave kl. 17:15, selvom begge piloter vidste, at det var ensbetydende med en udelanding. Men det er jo netop her konkurrenceflyvning adskiller sig fra hyggeflyvning. Iøvrigt kan det ofte betale sig, at prøve på at nå ud til en cumulus der, hvis den ikke "gir", er ensbetydende med en udelanding. Der er altid en eller anden, som brokker sig, hvis man må ned og lande under sådan et forsøg, men at forsøge er den eneste chance man har for at gøre sig de erfaringer, der er med til at gøre én til en god pilot. Jeg er overbevist om, at den pilot, der engang imellem risikerer en udelanding, hurtigt distancerer den, som vælger det sikre og må nøjes med en fem minutters tur - både sikkerhedsmæssigt, flyvemæssigt og selvfølgelig også erfaringsmæssigt. På den nye NOM varede, tror jeg, at jeg har lært mere end jeg har de sidste fire måneder tilsammen. Netop fordi det er konkurrence og man er tvunget til at forlade pladsens sikre landingsfelt. Det har, især for mit vedkommende, været ensbetydende med mange udelandinger - en enkelt dag havde jeg to. Dagen efter tog jeg mig selv i at lede efter udelandingsmarker i 3000'. Der findes i visse fly en indretning, der gør det muligt at tage vand med, og det må man naturligvis benytte sig af. Det er bare ikke altid lige nemt at finde ud af, det der med vand.

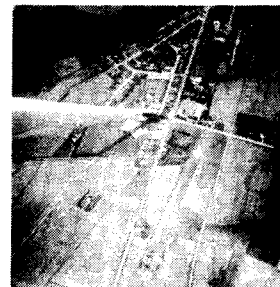


Først skal man jo gerne ha' skidt til at blive i flyet, når det nu én gang er hældt på. 68 syntes det var dumt at fylde det hele ud i vingerne, når det nu var meget lettere at hælde det ned i kroppen. Imod alle ingenørberegninger løb vandet ud gennem hjullemmen og derved skabtes den fineste mudderpøl til stor glæde og morskab for alle, i-ær Brutus - Aviators pladshund, som straks tog den i brug. Man lærer naturligvis af sine fejl, så inden længe havde 68 vingerne fyldt med vand - i første omgang indeni. Der er åbenbart gået en tryllekunstner tabt i 68, han kan, uden at flytte sig fra sin magelige plads under hood'en, flytte 60 liter vand fra indersiden af vingerne til ydersiden af vingerne. "Det er ingen kunst" sagde han "du skal bare kurve når du lukker det ud". E7 mente det måtte være nok at have vand med medens flyet stod på jorden, så hvorfor ikke lukke det ud i spilstarten? E7 var det eneste fly, der ikke blev våd den dag.



Tak til dem, der har hjulpet mig i ugens løb. I særdeleshed Frank, som virkelig har gjort en stor indsats. Specielt når jeg skulle hentes hjem fra folks marker, var det mærkbart at det var en ekspejts hjælp jeg fik.

Tak for lån af E7. Der er helt sikkert andre, der kunne have opnået en højre placering med hende, men jeg tror ikke der er ret mange, der kunne have fløjet hende med større begejstring end jeg. Det har virkelig været en fornøjelse og en stor oplevelse for mig at deltage i E7.



Når der er så mange fly i luften på et sted, opdager man virkelig hvor vigtigt det er, hele tiden at holde udkik - Det var der flere end mig, der fandt ud af. Holde udkik, hele tiden have en udelandingsmark, samtidig med at man skal følge med på kortet, huske at spole filmen frem så der ikke spildes tid og højde med det ved vendepunkterne og hele tiden prøve at finde den bedste rute til næste vendepunkt. Jo, der er nok at give sig til, deroppe. Ihvertfald hvis den samme også skal flyve flyet. Regne slutglid og hastighed ud fik jeg ikke prøvet så mange gange, og da jeg endelig en dag fik chancen var der ingen flyveplads at lande på da der blev tid for det. Så landede jeg på en mark - for at se en spilstart, lige bag det næste hustag. MEGET TRÆLST, BØV. NOM er ikke bare flyvning. Det er også hyggelig og fornøjelig samvær mellem piloter, hjælpere, koner, kørester eller hvem der ellers måtte befinde sig på pladsen. Det sidste var ikke udprøvet i år, men det skyldes helt sikkert, at der ikke var arrangeret fællesspisning - ikke på Borup ihvertfald. En enkelt dag var det arrangeret på EK-klub, med stor tilslutning, - også fra konkurrenceledelsens side, som ellers tog kritikken til sig og jeg skal hilse og sige, at fællesspisning ikke vil mangle næste gang Borup er arrangerende klub. 1977?

Tab og vind med samme sind, OK, men alligevel. Selvfølgelig flyver man for at vinde, men det er pokkers lærerigt og sjovt bare at være med!!!!

Dan.



FLYSIKBREV TIL OPSLAGSTAVLE  
- TIL INSTRUKTØRMØDE

Til Svæveflyveklubberne.

VEDR. ALVORLIGT HAVARI VED SPILSTART PÅ INSTRUKTØRKURSUS:

Mandag den 24. juni sidst på eftermiddagen skete på Svæveflyvecenter Arnborg en nedstyrtning med en Bocian. Herved blev instruktøraspirant Jørgen B. Lauritsen fra Viborg Svæveflyveklub dræbt, og læreren FI Jan Marstrand Pedersen fra Vestjysk Svæveflyveklub kom slemt til skade.

Styrtet skete i forbindelse med en spilstart, hvor det blandt de implicerede parter var aftalt, at der skulle udføres en simuleret afbrudt start. Straks efter udkoblingen af wiren blev der påbegyndt et drej, der udviklede sig til et spind. Flyet var stadig i spind, da det ramte jorden. Udkoblingen af wiren er sandsynligvis foregået i over 100 m højde.

Efterforskning og udarbejdelse af havarirapport udføres af Havarikommissionen for Civil Luftfart.

Uden at gå ind i eksakte årsager mv. i dette havari på nuværende tidspunkt er der dog foretaget en fornyet gennemgang og vurdering af udsendt undervisningsmateriale vedr. de kendte omstændigheder ved havariet.

BESKRIVELSE AF FORHOLD OMKRING AFBRODT SPILSTART:

I delnorm A 8 (gruppe 621 side 8) og i startnorm (gruppe 646 side 3 og 4) findes der beskrivelse af forhold omkring afbrudte starter, herunder spilstart. Her er anvisninger, gode råd samt selve den procedure, der skal indlæres og benyttes, når man bliver udsat for et wirebrud/afbrudt start.

Uddrag af norm: 1. Sænk "næse" til flyvefart.  
2. Træk udkoblingshåndtag 3 gange.  
3. Observer, disponer og land.

Punkt 1 og 2 skal udføres samtidig, idet det kan gøres med hver sin hånd. I punkt 3 ligger det underforstået, at der foretages en vurdering af forholdene.

Udover de i normerne nævnte anvisninger mv. er der følgende supplerende bemærkninger ved gennemførelse af denne procedure.

Under starten peger flyets næse opad, og ved wirebrud/afbrudt start vil farten derfor straks begynde at aftage, hvorfor det allervigtigste er, at flyets næse bringes ned til normal flyvestilling eller endda lidt lavere.

Udførelse af punkt 3, OBSERVATION og DISPOSITION skønnes at tage 4-6 sek. Denne tid er også nødvendig, for at flyet kan accelerere fra en evt. lav fart og op til sikker landingmanøvre-hastighed.

For at vide lidt om, hvormeget flyet accelererer, medens man påbegynder punkt 3, er der udført følgende forsøg.

Forsøg med Bocian den 13. juli 1985:

Under en flyvning blev der udført en serie dykninger og efterfølgende stigninger for at simulere spilstart.

Ved ca. 90 km/t blev flyet ret hårdt placeret i normal flyvestilling. Fartmåleren gik hver gang ned til ca. 60 km/t.

Når drej blev forsøgt udført med det samme, udviklede drejet sig til et spind.

Når kurs og næsestilling blev fastholdt, accelererede flyet 15-20 km/t hver gang i løbet af ca. 5 sek.

Hvad kan vi lære af det?

At selvom man har fået flyet anbragt i flyvestilling, er det ikke givet, at man også har opnået flyvefart.

At det tager nogen tid, inden flyet er accelereret til en sikker manøvringsfart.

At denne fart normalt bygges op, medens man udfører punkt 3's OBSERVATION og beslutningsfase.

Pas på!

Under visse forhold kan man være for hurtig til at påbegynde landingsmanøvrerne, det kan f.eks. være:

a) Hvis man i forbindelse med simulerede afbrudte starter faktisk har udført hele punkt 3's opgave, OBSERVATION og DISPOSITION, før der udkobles!

Eller

b) Hvis man løbende under optrækket "forudprogrammerer", hvad man vil gøre, hvis starten afbrydes.

I forbindelse med udførelse af punkt 3 skal man kontrollere farten, før man handler.

Da det er en del af en landingsmanøvre, der skal udføres, skal farten være "stall + 50% ↓ vind".

SPIND I LAV HØJDE:

Spind i lav højde er en farlig forteelse, fordi:

Normalt indøves spindøvelser i stor højde, men flere af følgende forhold kan psykologisk virke voldsomt ved spind i lav højde.

Får man ført pinden nok frem, når man allerede sidder og kigger lige ned i græsset?

Et spind, der kommer fuldkommen uvarslet, hvor lang tid går der, inden man reagerer rigtigt?

Hvis man "gør noget" med krængerorene lige i starten, hvor drejet bliver til spind, kan man på nogle typer forværre situationen.

I et fly, der går i spind, kan man risikere, at en ellers rigtigt udført procedure for udretning ikke virker i den første omgang af spindet.

Vi ved alle, at nogle af vore typer er mere spindvillige end andre.

Men blandt de fly, hvorom man påstår, at de ikke kan spinde, viser det sig, at der også forekommer spindhavariet med disse fly.

Vi ved også, at ydre forhold som fluer og regn kan ændre karakteristikken på mange flytyper.

HVAD SKAL VI SÅ?

Flyve i alle flytyper på en sådan måde, at vi undgår spind i lav højde.

I marts 1977 udsendte vi nogle "leveregler" for svæveflyvere, som stadig er aktuelle. Ordlyden for det 6. og sidste punkt er:

Under 200 meters højde:

- Flyv aldrig langsommere end farten for bedste glid.
- Ikke over 45° krængning.
- Flyv rent.

Flyv efter disse råd, og DU kan flyve igen i morgen.

Med venlig hilsen  
Dansk Svæveflyver Union  
*Ole H. Didriksen*  
Ole H. Didriksen.

Selvom vi ikke står umiddelbart over for at skulle anskaffe os ny fly (bortset altså fra vor kommende DG 300, forstås), er fremtiden som altid lige bag næste hjørne, og det skader derfor ikke at tænke på mulighederne.

Karakteristisk for vor klub er, at vi i "begynderenden" har en række ældre træfly, som selvom de stadig er absolut velflyvende, ikke i al fremtid kan blive ved med at være up to date. Vi kan ikke uden videre sælge disse fly, hvorfor det kan være lidt vanskeligt at udskifte dem på almindelig måde. Men skal vi bygge videre på den udvikling, der er begyndt med anskaffelsen af vores AS-K 21, vil det nok være logisk at se på de moderne muligheder for begynderen. Schleichers bud på K-8 og Ka-6<sup>S</sup> afløser hedder Ka 23, og som det forhåbentlig kan ses på billedet herunder, fornægter slægtskabet med AS-K 21 sig ikke. Faktisk er flyet på mange måder en eensædet 21'er.

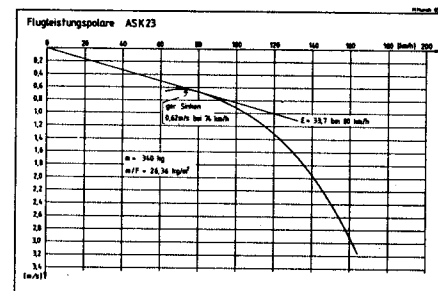


af et skolefly. Samtidig er præstationerne absolut gode nok til, at der kan flyves langt og rimeligt hurtigt også i en Ka - 23.

Flyets polar og data ses herunder.

<b>Flugleistungen</b>	
Gleitzahl	33,7 m/s bei 78 km/h
Geringstes Sinken	0,62m/s bei 71 km/h

<b>Geschwindigkeiten:</b>	
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Bei starker Turbulenz	148 km/h
Manövriergeschwindigkeit	148 km/h
Mindestgeschwindigkeit	60 km/h
Sturzflugbremsen ausgefahren	220 km/h
Flugzeugschleppstart	148 km/h
Windenschleppstart	125 km/h



<b>Flügel:</b>	
Flügelprofil Wortmann FX 61-168 / FX 60-126	
Spannweite	15,0 m
Flügelfläche	12,9 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	17,44
V-Stellung Holmoberkante	
Mittelstück	2,67°
Pfeilform mittels Flügelvorderkante	+0,89°
Größtes Lastvielfaches bei 148 km/h	+5,3; -2,65
Größtes Lastvielfaches bei 220 km/h	+4,0; -1,5

<b>Rumpf:</b>	
Rumpflänge	7,10 m
Höhe am Leitwerk	1,40 m
Cockpitbreite	0,65 m
Sitzhöhe im Cockpit	0,90 m
Cockpit bemessen für Körpergröße bis	2,00 m

<b>Massen:</b>	
Leermasse	230 kg
Zuladung max.	150 kg
Max. Flugmasse	380 kg
Flächenbelastung bei 380 kg	29,46 kg/m <sup>2</sup>
Flächenbelastung bei 85 kg Zuladung	24,42 kg/m <sup>2</sup>

Flyet har netop været på Arnborg på repræsentation, og så vidt vi ved, prøvede flere af klubbens medlemmer ved den lejlighed den ny, lille Schleicher. Vi håber at kunne bringe en førstehandsberetning i næste nummer.

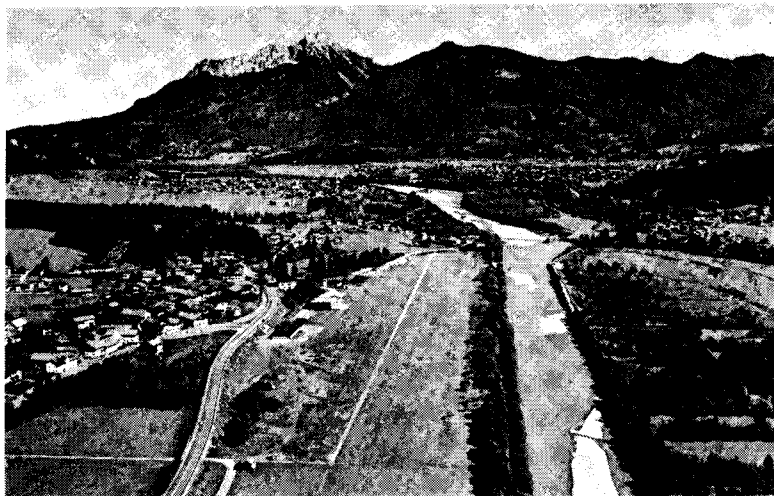
Flyet er da også direkte tænkt som solofly for elever, der er skolet op på Ka 21, og flyveegenskaberne skulle ligge meget tæt på dennes. Og af god erfaring ved vi jo, at de næsten ikke kan være bedre. Er man glidetalsfanatiker, vil man måske synes, at et annonceret glidetalsfanatiker, vil man måske synes, at et annonceret glidetalsfanatiker på knap 34 lyder af lidt lidt, men stadig er Schleicher kendt for, at de annoncerede tal også holder i virkeligheden. Det er ikke alle standardfly, der kan prale af det.

Iøvrigt har flyet alle de godmodige og eentydige egenskaber, man må kræve

Mange af klubbens medlemmer går med en drøm om at prøve at flyve i bjerge. Rundt om toppene og helst også langt over. Der findes som bekendt efterhånden adskillige steder, hvor det er muligt at komme til at flyve i de store bakker, både i eget og i lejet fly, men fælles for dem er desværre, at de er temmelig dyre. En uges flyvning på et af de store centrer kan nemt løbe op over 10.000 kr. Desuden er der ofte disse steder tale om en gennemkommerciel forretning, hvor klubliv ikke kan dyrkes/nydes som på mindre steder.

Med disse ting in mente prøvede vi i vores sommerferie at finde mindre flyveklubber, hvor det var muligt at komme til at flyve, uden at man blev flået økonomisk og samtidig med, at man kunne hygge sig. Nærmest ved et tilfælde fandt vi frem til flyvepladsen ved Reutte/Höfen, der ligger i Østrig, ikke langt sydvest for Garmisch-Partenkirchen i Tyskland. Nærmeste høje bjerge er Tysklands højeste, det knap 3000 meter høje Zugspitze.

Flyvepladsen, der ses herunder, er hjemsted for en lille svæveflyveklub,



der viste sig at rumme en mængde mennesker med den typiske, østrigske gæstfrihed og venlighed. Man tager gerne mod gæster, flyver dem en tur i Ka - 13 og sender dem dernæst solo af sted i en lejet Ka - 6. Således er der altså mulighed for at få prøvet bjergflyvning.

Det siger sig selv, at man uden anden erfaring end en enkelt check-start ikke bare kan give sig til at flyve rundt mellem toppene. Man må gøre sig sine erfaringer gradvis og spørge de lokalkendte til råds, men allerede på den første tur alene kan man i pladsens nærhed få dejlige flyveoplevelser.

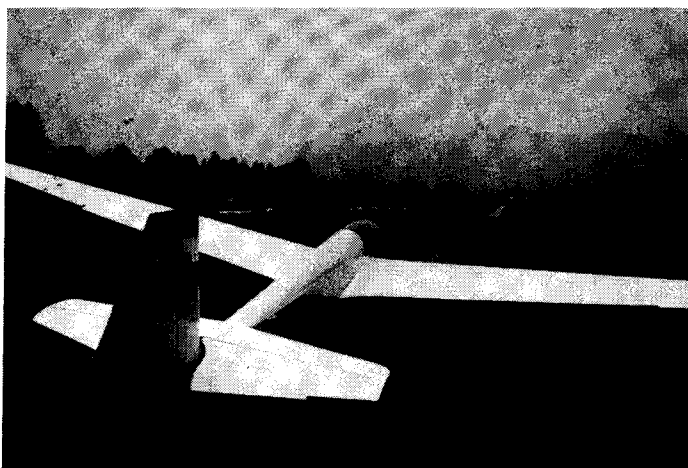
Reutte ligger i knap 900 meters højde, og de nærmeste toppe omkring pladsen er godt 2000. Længere væk, ca. 20 km mod øst, ligger den store Zugspitze-gruppe på grænsen til Tyskland med toppe på 2500 - 3000 meter og både mod syd og sydøst ligger toppe på omkring 3500 meter. På dage med rimelig termik og skræntvind kan disse højere bjerge nemt nåes, og for den lidt mere erfarne, er der herefter masser af muligheder mod øst, syd og vest. Guldhøjder kan nåes i termik direkte i pladsens nærhed, men ikke så ofte. Bedre bliver højden inde over de højere toppe, og selv diamanthøjder er nået om sommeren fra pladsen. Ellers er det vinterens og forårets føhn-situationer, der rummer disse muligheder, og pladsen er ikke specielt kendt som noget højde-center.



Ka-13 i spilstart med Haus-hang'en bagved.

På flyvepladsen startes udelukkende med spilstart. Der er også lidt trafik med motorfly, men bestemt ikke mere, end vi er vant til. Spillet står stationært i pladsens østlige ende, - det blæser pr. def. ikke andre steder fra! Fra startens godt 300 meter drejer man direkte til højre og ind mod den lave bjergryg, der løber langs pladsens sydlige side. Der skal blot lidt solindstråling og/eller en smule vind til, - så bærer skrænten. Den dag, vi fløj, var der en let brise på langs af dalen og spredte skyer, 3 - 5/8 cu i ca. 1200 m over pladsen. Skrænten gav hver gang 1 - 2 meter stabilt stig til ca. 650 meter over pladsniveau, og med 600 meters højde kunne man forlade hang'en og forsøge at nå næste hang, ca. 10 km øst for pladsen. (Se første foto, - de højeste toppe i baggrunden.) Toppen her ligger ca. 1000 meter over dalbunden, og eet eller andet sted på de buede og kløftede skrænter skal skræntvinden være. Så gælder det bare om at finde hvor. (Det er ikke svært, når der er andre fly i forvejen.) Som sikkerheds-

regel gjaldt, at en bjerghytte på skrænt nr. 2 skulle nåes i mindst 500 meters højde. Kunne man ikke det, skulle man straks vende om, idet pladsen så stadig ville kunne nåes. Det voldte nu ingen problemer den pågældende dag, men i den ret svage vind gav skråningerne kun til omkring 1000 meter. Der var ikke rigtig liv i termikken, men selvom højden ikke blev så stor, var det spændende at suse langs klipperne og konstatere, at man fløj opad! Det ser faktisk løjerligt ud, når man på de lodrette grantræer kan se, at ens flyvelinie går pænt opad, selvom flyets næse er i normal ligeudposition. Det er også lidt uvant at kigge ud til venstre side og vinke til en bjergvandrers 50 meter fra vingetippen for dernæst at kigge ud til højre med dalbunden 1000 meter under sig! Det skal nu understreges, at man på hangen ikke har megen tid til at nyde udsigten, når der også er andre fly. I sagens natur flyves der tæt, og ofte skal man tæt ind på skrænten - omkring 50 meter, for at kunne udnytte stiget. Derfor er det også vigtigt, at man virkelig har sat sig ind i grundreglerne, inden man drøner af sted.



Ka-13 med den østrigste kokarde på halen.

Vi kom til flyvepladsen en fredag, hvor der ikke var gang i klubbens flyvning, men gæstende tyske piloter var i fuld gang med at gøre klar. Klubbens gæster bliver nemlig bare selv checket ud på spil m.m. og må så klare sig selv på hverdage. I week-ender har klubmedlemmerne første ret til spil og de to Ka - 6'ere, man ellers lejer ud. I praksis betyder det, at gæstende piloter næsten har pladsen for sig selv alle hverdage. Og selv de dage, hvor klubber har skoleflyvning er der ingen særlig kødannelse, idet man blot hænger de to Ka-13 op på skrænten og så flyver med

#### SIDSTE fra VM i Rieti:

Vi kan lige nå at få de endelige placeringer ved dette års verdensmesterskaber med. Skønt Stig Øye sluttede pænt af med en dagsplacering som nr. 3, rakte det sammenlagt kun til en yderst beskedne 23.-plads for den således detroniserede verdensmester. (Skulle han være blevet ved sin læst - altså LS 4 ?) De endelige placeringer blev som følger:

Standardklassen:	1. Brigliadori, Italien	9695 points.
	2. Laxner, Vesttyskland	9506 -
	3. Mozer, U.S.A.	9389 -
	23. Stig Øye	8238 -
	25. Jan Andersen	8169 -
15-meter:	1. Jacobs, U.S.A.	10901 points.
	2. Krysisto, Finland	10237 -
	3. Goudriaan, Sydafrika	10114 -
	31. Erik Døssing	7764 -
	35. Ib Wienberg	7193 -
	38. Jørgen Thomsen	6528 -
Aben:	1. Renner, Australien	9833 points.
	2. Blatter, Schweits	9506 -
	3. Gantenbrink, Vesttyskland	9234 -

Der var unægtelig tale om et fald fra tinderne for vor verdensmester, - men også for andre af vore piloter, der placerede sig langt fornemmere ved det forrige VM i USA. Der er ingen tvivl om, at det er noget helt andet at flyve i bjergene i Italien, - men forhåbentlig får vore piloter lejlighed til revanche næste gang. Og måske kan vi glæde os til deres egne beretninger, når de kommer hjem.

På næste side en beretning, sakset fra Jyllandsposten.



STOP PRESS !

AS-K 23 i Arnborg.

STOP PRESS !

Som omtalt andetsteds har den ny AS-K 23 været på demonstrationstur til Arnborg, og Svævenyt havde naturligvis sin flyvende korrespondent på opgaven. Desværre nåede hans beretning ikke i første omgang med til dette nummer, men held i uheld gør, at den alligevel kommer med. Ved trykningen havde vi problemer med papirfremføringen på vores ultrahøjtrykshurtigpresse, hvilket forsinkede udgivelsen nogle dage. Vi kan derfor nå at præsentere Phisters (thi ham er det netop, der er tale om!) førstehåndssindtryk af det ny fly:

Under arnborg Open onsdag den 1 august var jeg så heldig at blive tildelt 1 stk. demo-tur i den efterhånden meget omtalte AS-K 23.

Flyet set udefra ligner til forveksling AS-K 21, i luften og til en vis på jorden. Alle har nok set et billede af den, og jeg tror, alle vil synes, den ligner 21'eren endnu mere, end de havde forestillet sig. Man tager en 21'er, skærer bagsædesektionen af og klitrer dernæst de to resterende dele sammen og værsgo: Fremtryllet 1 stk AS-K 23. Flyet har stadigvæk 3 hjul og er derfor i begyndelsen meget svært at skelne fra 21'eren i luften.

Introduktionsdagen var meget regnfuld, men jeg undgik da heldigvis de forskellige byger, der dukkede op nu og da. Flyets glidetal er opgivet til 34, men er dog ikke målt. Ved højere hastigheder kan det ikke gøre sig gældende, idet det synker som en kasse blå søm smidt ud fra femte sal ved hastigheder over 150 - 170 km/t!

Ombordstigningen i ASK'en er meget let, og den store hood kommer slet ikke i vejen, som den til tiden kan gøre i 21'eren. Man sidder fantastisk godt i cockpittet, og udstyret er som i forsædet på 21'eren. Også fastspændings-systemet er det samme, - men der mangler den lille, sjove mellem benene! Pedalerne er et par plader som i K-8, - de er på ingen måde ubehagelige eller uhandy. Instrumentkonsollen er ikke nogen ny ting rent designmæssigt, men den følger med hood'en op, så man kan se hængselkonstruktionen til hooden. Den virker lidt spinkel, men skulle kunne holde.

Efter en kort instruktion og cockpit-check (trim i venstre side) kunne tommelfingere sættes op og off we went efter en Rallye 180. Dette flysløb blev forøvrigt omtalt som dagens roligste flysløb! (Af hvem dog? Red.) 23'eren lå enormt stabilt i sløbet, blot med lidt turbulens over det levende hegn ved baneenden mod vest.

Vi steg med  $1\frac{1}{2}$  - 2 m/s ved 100-110 km/t og med en pragtfuld sigt på 20-30 km. Snart var vi i 500 meter og efter et  $360^\circ$  sving fandt jeg hurtigt den nærmeste tumultsky med base i næsten samme højde, som jeg lå i. Hen til den på bedste glid, - men den var på det nærmeste død. Dog, ASK'en kan godt leve i svag termik, og jeg vandt 2-300 fod i 0 -  $\frac{1}{2}$  m/s. Ærgerligt at man ikke kunne prøve den i lidt ordentlig termik, - det var jo nærmest gratis flyvning.

STOP PRESS !

VM i svæveflyvning:

J.P. 13/8-85

## Han kom hurtigt ned - havde slange ombord

■ En af de amerikanske deltagere i 15 meter klassen ved verdensmesterskaberne i svæveflyvning i Italien, Jonn Seaborn, kan med rette gøre gældende, at han blev frataget chancen for en god placering på en højt usædvanlig måde. Midt under næstsidste flyvning blev han overrasket af en slange i cockpittet. Den var i løbet af natten krøbet ind i det opvædede plan og ville nu kikke ned. Seaborn bragte omgælden planet til landing for ikke at tirre sin passager unødigt, men da slangen blev halet frem, kunne lokale folk forklare piloten, at den var aldeles uskadelig.

Begge danske deltagere i standardklassen, Stig Øye og Jan Andersen, lavede en pæn afslutning, idet Øye blev nr. 3 og Andersen nr. 8 på sidste flyvning, men det var ikke nok til at bringe nogle af dem op blandt de første otte i den samlede stilling.

Sidste flyvning vandtes af Magnus Kjällström, Sverige i to timer og 27.39 minutter, mens Øye brugte 2.31,15 og Andersens 2.33,37 timer om den 278,7 km lange distance.

Leonardo Brigliadori vandt Italiens første verdensmesterskab i standardklassen med 9697 point foran Peter Lackner, Vesttyskland, og Eric Mozer, USA.

I 15 meter klassen blev Douglas Jacobs, USA, en overlegen vinder med bl. a. fem delsejre og sammenlagt 10.901 point. Simo Kuusisto, Finland, og Laurien Goudriaan, Sydafrika, kom på de næste pladser. Ingen af de tre danskere, Ib Vinberg, Silkeborg, Erik Døssing, Viborg, og Jørgen Thomsen, Nordsjælland, gjorde sig gældende i den sammenlagte top.

Åben klasse havde Klaus Holighaus, Vesttyskland, som vinder.

SIDSTE fra tutten:

Andetsteds i bladet findes et hjertesuk over en ikke for god økonomi i tutten. Sorg er heldigvis til glæde vendt, idet det har vist sig, at omkring 600 kroner var taget op af kassen og opbevaret af Phister, der syntes, der var vel mange kontanter i skuffen!

Jeg prøvede at liste farten af flyet ganske langsomt, men det ville ikke stalle for mig. Så 130 km/t og op med næsen, - højt op, så ville det, men stadigvæk meget godmodigt. Og der var ikke noget med at smide en vinge og gå i spind. Rorene er meget harmoniske og man (jeg) føler sig hurtigt hjemme. Krængeror og sideror passer fint sammen, - begge ror er meget hurtige.

Jeg vil tro, at flyet flyver omtrent som 21'eren solo, måske en anelse lettere.

Instrumenterne i demomodellen sidder fornøftigt anbragt, go man får hurtigt øje på det instrument, man nu har brug for. Men det er jo desuden op til den enkelte, hvordan man vil placere dem.

Et 8-tal klæres med et smil med både 30 og 60 graders krængning, og det er stadigvæk meget let at flyve rent. Fra 45° til 45° krængning går der heller ikke lang tid. Og så tilbage til Arnb..... øh,- Arnborg??? Hvor er Arnborg? For folk som jeg, der ikke er vant til at flyve fra Arnborg, kan pladsen godt være svær at få øje på, men det gik da, og jeg kom godt på venstre medvind fra vest mod øst med 180 km/t. Næsen er så måske en smule lavere end 21'erens, men det falder een naturligt, hvordan den skal "vende". På finale og ud med bremserne, og ned går det. Bremserne virker rimeligt godt og flyet er let at lande. Hjulbremsen sidder i samme håndtag.

"Davs, Schleicher - skøn flyver!" Schleicher himself sørgede for den videre transport fra endt landing til startstedet - dagen igennem!

Jeg nåede (heldigvis ?!?! ) ikke at være med til at samle eller skille 23'eren ad, men det skulle efter sigende være en smal sag.

AS-K 23'eren er det fly, vi skal have, når vi en gang skal have skolefly i glasfiber - efter min mening. Den er nem, men ret dyr. Det ER en stor investering, men garanteret også vigtig.

Forhåbentlig går der ikke lang tid, før også andre fra klubben kan få lejlighed til at prøve flyet, så dette ikke bare står som et ensidigt referat af min korte flyvetur.

Med venlig hilsen

den enkelte elv så længe, som der er behov for. (Sådan en skrænt er faktisk en fiks opfindelse til skolebrug.) Klubben har udover de nævnte fly en K-8 og en AS-W 15, så selv med 10-15 gæstende fly føltes pladsen ikke trang. Og venlighed var der som sagt masser af. En instruktør blev hentet på sin arbejdsplads for at flyve checkstarter med os i frokostpausen. Vi betalte for ½ time i Ka-13 100 kroner (vi fløj faktisk 45 og 50 minutter) og kunne derefter uden videre vrøvl hente en Ka 6 i hangaren, gøre den klar og flyve så meget vi lystede i den. 1 spilstart incl. 1 times flyvning kostede i Ka 6 150 kroner, hver time herefter 50 kroner, dog maksimalt kr. 300 incl. 1 start. Yderligere spilstarter kostede 50 kroner, men er normalt ikke nødvendige, idet man bare hopper på elevatoren ved skrænten, - selv fra en halvdårlig spilstart på knap 200 meter. Der er ikke andre gebyrer. Eneste krav til Ka 6-piloter er, at man har rimelig frisk flyvetræning og mindst 100 timer. Desuden skal man have stemplet sit certifikat hos luftfartsmyndighederne (det fik vi klaret i lufthavnen i Innsbruck), men der var nu ingen, der spurgte os om det.

Man er velkommen med eget fly og med telt eller campingvogn, og til pladsen hører ikke mindre end to kneiper, - en lidt mere officiel i hovedbygningen og så svæveflyvernes egen i deres ny, hyggelige bjælkehytte. Toiletter og bad findes lige ved siden af.

Yderligere oplysninger fås hos

FV



**Lars Krull**  
Pallisdam 12  
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

Efter en tid med nogen stilstand er der atter god fart på klubhusbyg-  
geriet. Stilstanden skyldtes dels at væsentlige materialer ikke kunne skaf-  
fes til rette tid, dels at nøglepersoner i arbejdet tog sig den frihed at  
tage ferie midt i det hele! Dog, - der er hele tiden sket noget. Mod slut-  
ningen af industriferien var vandrør og afløb færdigmonteret, gulvene støbt  
og flisearbejdet på væggene næsten færdigt. Siden er lofterne blevet sat  
op og fliserne på gulvene lagt (der er f..... mange fliser!) Inden nærværende  
blad når ud til de utålmodige læsere, skulle også det udvendige murerarbejde  
være fra hånden, hvorefter vi kan gå i gang med at nedrive gamle skillerum  
i det nuværende klubhus, montere det ny køkken, renovere gulve osv. Der er  
stadig masser at lave.



**Brygget perlende frisk.**

KRISTIAN - CERES - ÅRS



FLYVESTATION ÅLBORG  
STATIONSGADEN

Hotel Løngård 51  
9130 Lyngby

25 JUN 1985.

Hr. løjtnant P. Madsen

Flyvestation Ålborg "ÅBENT HUS" 1985.

Efter afslutning af "Åbent Hus" bringer jeg hermed  
min og flyvestationens tak til Flyvestation Ålborg Svæ-  
veklub for en positiv medvirken til det meget store ar-  
rangement, der med godt vejr og en søgning på ca. 80.000  
tilskuere blev en dag, der huskes med glæde.

Svæveklubbens deltagelse på både "Static" og "Fly-  
ing Display" blev påskønnet.

Idet jeg beder om, at min tak må blive viderebragt  
til de der deltog fra klubben, sender jeg hermed de ven-  
ligste hilsener.

*P.S. Sørensen*  
P.S. Sørensen



**FLAUENSKJOLDS  
FARVEHANDEL**

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 131339

1. Fra bestyrelsesmøde den 4. august 1985

2. Deltagere: GF, BAE, KF, PM, PRK, GV

3. Om at blive fritaget for jobbet som sekretær i bestyrelsen efter Birgit A. Eriksen blev valgt til ny sekretær.

4. Økonomi og medlemsstatus

Der var ingen særlige bemærkninger vedrørende klubbens økonomi, der ser ud til at køre planmæssigt.

Medlemsmæssigt har vi stadig et lille "overskud", idet vi pr. 31/7 er i alt 73 aktive, halvaktive og aktive juniorer. Det blev derfor besluttet ikke at tage nye medlemmer ind, selvom vi for øjeblikket har 7-8 på venteliste.

2. Klubhusbyggeri

Efter en tid med meget små fremskridt på klubhuset er der nu igen kommet godt gang i arbejdet, og der er grund til at rose medlemmerne for en god indsats.

Det viste sig, at det køkken, vi havde bestilt hos HTH, først kunne leveres slut oktober, hvorfor vi i stedet har bestilt et lignende køkken hos Vordingborg Køkkener.

3. Det blev besluttet, at vi fremover kun vil flyve gæstestarter med gæster, der indmelder sig i klubben som passive medlemmer i en måned med ret til een flyvetur på eget ansvar. Den nye indmeldelsesblanket kan ses andetsteds i bladet, hvor den nærmere fremgangsmåde også er beskrevet.

4. Aalborg Dage

Den 13. - 17. august arrangerer SIFA de såkaldte Aalborg Dage, hvor forskellige idrætsklubber sørger for underholdning af forskellig art. Aviator deltager med en udstilling, og vi har aftalt med Aviator, at vi vil deltage sammen med dem.

Har du tid til at deltage en eller flere af dagene, bedes du kontakte Per Madsen.

5. Vi har fået P&T godkendelse til brug af Poul Erik Thomsens satellitmodtager.

6. Eventuelt

- Det før omtalte møde med faldskærmspringerne vil sikkert finde sted i indeværende uge.

- Tutten kører ikke tilfredsstillende, idet der indenfor de sidste 4 uger har været et svind i kassebeholdningen, således at der ikke er penge til at købe varer fra lageret. Er der mangel på pølser og is, er dette altså grunden.

Har du været i klubben i den pågældende periode, var det måske en ide at granske hukommelsen for, om der kan have været en "smutter", der ikke er betalt.

- Aalborg Aero Sport vil gerne låne 2G'en til et Åbent Hus arrangement. Det er OK, hvis de selv sørger for transport.

Ref. Gitte

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





# Den smukke, Langsomme Sport



**D**ET ER ET SKØNT SYN: Svæveflyveren, der kredser paa Himlen. Højere og højere stiger han — man maa lægge Nakken helt tilbage for at følge hans Spor — snart forsvinder han bag en Cumulusky — snart kommer han til Syne igen længere borte — men nu kan man ikke se ham mere. Og man glemmer Svæveflyveren. Indtil han pludselig lander lydlost lige for Næsen af en!

Det er en dejlig Sport, synes alle — men de fleste vilde dog ikke for Guld og grønne Skove sætte sig op som Passager i et Svæveplan, om det saa var Indehaveren af det fineste tagne C-Certifikat, der holdt Rorpinden.

Mennesker, der uden Betænkning bestiller en Luftrejsebillet til Bøynholm, og som med Kyshaand vilde tage imod en Chance til at komme paa en Flyvetur Jordan rundt, tør ikke sætte sig i et Svæveplan — der skal være Motor i!

Overtroen om Svæveflyvningens Farlighed er udbredt. Da der dog findes mange, som lader sig overbevise, naar de tørre Tal taler tilstrækkelig tydeligt, skal her omtales en Statistik, som man har udarbejdet i Sverige, hvor Svæveflyvningen drives i betydeligt større Maalestok end i Danmark. I 1942 foretoges 27,000 Starter. I 57 Tilfælde forekom der nogen Skade paa Materiellet, i eet Tilfælde led Planet totalt Havari. Udover forvredne Haand- og Fodled skete der ingen Personskade. — Ingen dræbte eller blot alvorlige tilskadekomne.

## Farten, der dræber!

Men hvori ligger det nu, at Svæveflyvning er saa ufarlig? Det kommer af, at Svæveflyvning er en langsom Sport! Bilsport vilde og saa være ufarlig, hvis bare den ikke gik saa hurtigt: Det er Farten, der dræber! Svæveflyvning foregaar som Regel i et Tempo, der ligger mellem 40 og 60 Kilometer i Timen. En Motorflyver, der lander, kommer ned med en tung Motor foran i Maskinen, det giver Dron paa; et 1-sædet Svæveplan vejer alt i alt mellem 125 og 150 Kilogram, og naar den kommer



Danmarks hidtil eneste Rekord...

ned, er Farten næsten helt trukket af den. Nedstyrtningssulykker kendes saa at sige ikke i Svæveflyvning. Det kan selvfølgelig ske, hvis Flyveren er uopmærksom, at et Svæveplan taber Farten og derefter gaar i Spin, men efter et Par Omgange gaar den selv ud af Spin'et, og Flyvningen kan fortsættes ganske normalt.

Det at være bange for sit Liv er jo en meget smuk Egenskab (man har jo kun det ene Liv, saa der er ikke noget at rutte med), men paa den anden Side er der noget fjollet ved det, naar der ikke er nogen som helst Grund til det. Svæveflyvning er betydelig mindre farlig for Liv og Lømmer end f. Eks. — naa, lad os ikke nævne Navne. Men naar vi har overbevist Danmarks unge herom, kommer der en anden og meget vægtig Grund til, at der i Dag kun flokkes halvjerde Hundrede unge (Minimumalder: 16 Aar) under Dansk Svæveflyver-Unionens Banner: Bekosteligheden. Det er dyrt at være Svæveflyver.

De fleste Klubber opkræver et Indmeldelsesgebyr paa mellem 25 og 100 Kr.! Og det maanedlige Kontingent ligger gerne mellem 5 og 25 Kr.

## Et Svæveplan koster 1700 Kr.!

Hvorfor disse skyhøje Summer, der i sig selv forhindrer Svæveflyvningen i at blive en Folkesport i Danmark? Forklaringen ligger i Prisen paa Sportsredskaberne: Et Svæveplan af almindelig Gennemsnitskvalitet koster i Dag 1700 Kr. at bygge — altsaa i rene Materialeudgifter. Arbejdet lægger Medlemmerne i Klubben selv til. Hvem har Raad til at ofre saa mange Penge paa en Sportsinteresse? Ja, det viser sig,

at Svæveflyverne navnlig er rekrutteret blandt unge Haandværkere og Haandværkerlærlinge — men man finder i øvrigt alle Fag repræsenteret.

Bygning af Svæveplaner kræver Import af visse Materialer, og vi har hidtil faaet, hvad vi skulde bruge, fra Tyskland bl. a. gennem A/S Flyvemateriel, der ogsaa har Det Danske Luftfartsselskab som Aftager. Ikke mindst i Jylland er man meget interesseret i Bygning — der er det nemlig forbudt at flyve! Naar Jyderne vil i Luften, maa de tage over Vandet. I den kommende Pinse vil der, naar vi ser nærmere efter, kun blive svævefløjet tre Steder, nemlig paa Lundtofte Flyveplads, paa Roskilde Eksercerplads og paa Slagelse Eksercerplads. Naar der er høstet af til Efteraaret, vil der blive Svæveflyvning yderligere tre Steder paa Sjælland: Bjergsted, Køge og Bissrup Strand. I Bjergsted afholdes i September den store aarlige Svæveflyvelejr, hvor forhaabentlig alle Landets tyve Klubber vil være repræsenteret.

## Kun 40 Svæveplaner i hele Landet!

En af de yngste Klubber er Polyteknikernes Flyvergruppe. Den venter man sig meget af. De unge Mennesker har nemlig sat sig den store Opgave at konstruere et hundrede Procents dansk Svæveplan af Skoleglidertypen — altsaa en Begynderplan. Man har som bekendt tre Klasser af Svæveplaner: Skoleglidere (de allernærmest driftsikre, som ikke engang en Selvordrer kan komme galt af Sted med), Overgangsplaner (de fleste er af Typen Grunau Baby II b, der er forsynet med Bremsklapper, saa den kan gaa ned paa selv en meget lille Mark) og endelig Rekordplanerne (af dem har vi kun eet herhjemme, nemlig en D.F.S.-Olympia „Mejse“).

I alt findes der ca. 40 Svæveplaner i hele Danmark. Der burde naturligvis mindst være fem Hundrede!

5 Millioner Kr. i Sverige; 35,900 Kr. i Danmark!

I Sverige stiger Antallet af Svæveplaner saa at sige fra Dag til Dag. Man regner i Sverige med at uddanne fire Hundrede Svæveflyvere til C-Certifikatet hvert Aar, takket være fem Millioner Kroner, som Sverige i Løbet af tre Aar vil ofre paa Svæveflyvningen. Fem Millioner lyder imponerende. Men det er dyrt at anlægge Flyvepladser, bygge Hangarer, anskaffe Spil og Flyvemaskiner til Optræk, lønne Instruktører o. s. v. Af de 400 Svæveflyvere er det Meningen at rekruttere de 200 til den svenske Luftflaade.

## De ledige Penges Politik —

Dansk Svæveflyvning har ogsaa faaet Statsstøttet 35,000 Kr. er bevilget som Løn til Sneedkerne paa Hærens Flyvertroppers Værksted for Bygning af fem Svæveplaner af Grunau Baby II b-Typen. Der var ganske vist den Betingelse knyttet til Ydelsen, at Svæveflyverne selv skulde skaffe 10,000 Kr. Halvdelen af denne Sum er allerede naaet, idet Grosserer Victor B. Strand, der er Medlem af Seniorklubben, København, har lagt 5000 Kr. paa Bordet. Men nu gaar man altsaa og venter paa en anden Velhaver, der vil vælge denne Form for de ledige Penges Politik... Skulde flere blive inspireret ved Lesning af disse Linier — ja, saa vil der formodentlig blive trukket Lod om, hvem der maa kalde sig den heldige...  
Ronald.

Denne artikel blev bragt i  
Familiejournalen i juni 1943.

Kølbmand



En Svæveflyver i Tyskland...

MEDLEMSNYT.

Nyt medlem:

Agnete Olesen (så mangler vi bare mor-Olesen!)  
Assersvej 28  
9600 Ars.  
Tlf. 08 624618

V E L K O M M E N !

Ny adresse:

Bjarne Jakobsen  
G1. Kalkbrænderivej 20, 4. th.  
2100 København Ø.  
Tlf. 01 265427

Niels Seistrup  
Cypresvej 10  
9230 Svendstrup.  
Tlf. som før

Henning Hegelund  
Grønnevej 22  
9600 Ars.

Udmeldt:

Bent Kirkegaard  
Niels Jørgen Knudsen

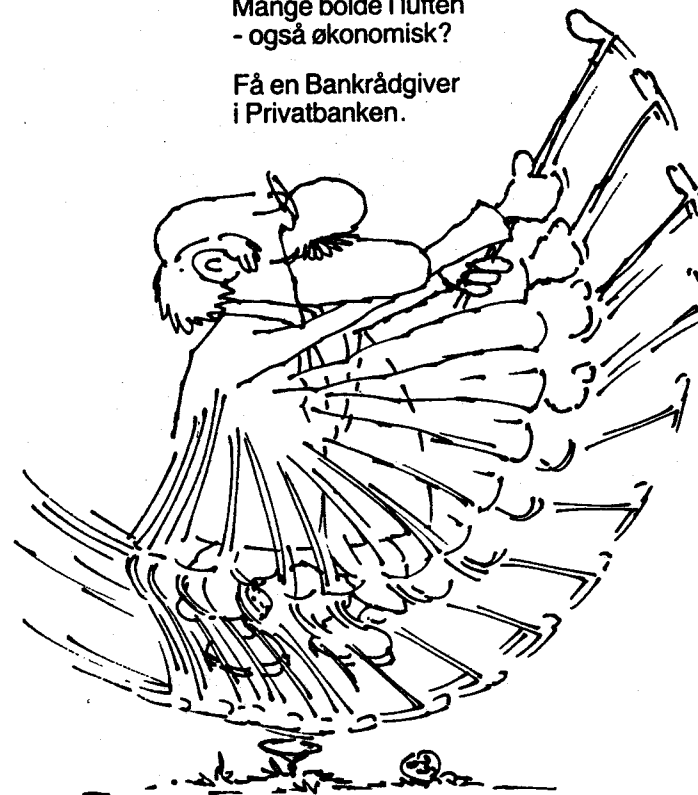
Halvaktiv:

Jørgen B. Lassen

Passiv: Ove Rønbjerg Christensen

Mange bolde i luften  
- også økonomisk?

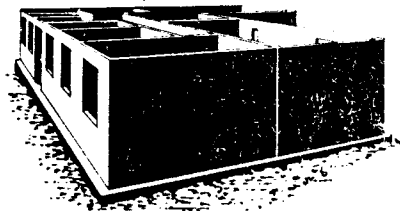
Få en Bankrådgiver  
i Privatbanken.



 **PRIVATbanken**



## Gandrup Elementfabrik



### Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

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