

# SVÆVENYT



**Nr. 3**  
**Marts 1988**  
**27. årgang**

## Generalforsamling den 12. marts 1988

Som altid var der et stort fremmøde til generalforsamlingen - ud af 57 stemmeberettigede medlemmer var 44 til stede, og 1 havde medbragt en fuldmagt. I løbet af eftermiddagen kom tallet op på i alt 47 stemmeberettigede. Der var således nok til at stemme om bestyrelsens forslag til vedtægtsændringer, idet 2/3 af de stemmeberettigede = 38 medlemmer.

### 1. Valg af dirigent.

Gert Frikke bød velkommen til generalforsamlingen og foreslog herefter Flemming Vasegaard som dirigent.

Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet, og gav derefter atter ordet til formanden, der

### 2. aflægte beretning om det vejræssigt ret dårlige år 1987. Formandens beretning kan læses andetsteds i bladet.



### 3. Fremlæggelse af regnskab.

Anders Hansen gennemgik kort regnskabet for 1987 og lagde her især vægt på, at overskuddet - der blev på 129.000 kr. - var væsentligt over det budgetterede. Dette skyldtes dels ekstra indtægter på kontingenter og tilbagebetaling fra HF-forsikring, dels en mindre besparelse på udgifterne.

Anders kom også ind på "smertensbarnet" - de store kontingentrestancer. Han nævnte, at det er et marke, bestyrelsen er meget opmærksom på.

Regnskabet blev, efter ganske få bemærkninger/kommentarer fra forsamlingen, godkendt.

### 4. Fastsættelse af kontingenter, gebyrer og selvrisko.

Bestyrelsens forslag til forhøjelser fremgår i det store og hele af det budget, der fulgte med regnskabet. Den ret store stigning i kontingenterne blev af bestyrelsen begrundet med, at vi dels skulle betale ekstra til KDA, dels skal have dækket den manglende indtægt på udleje af hangarplads til fremmede motorfly ind, dels have en reel kontingentstigning, hvis den tidligere fastlagte investeringsplan skal holdes.

Følgende kontingenter og gebyrer fastsattes for 1988:

Kontingent aktive pr. måned	kr. 310,00
- - juniorer pr. måned	kr. 195,00
- halvaktive pr. måned	kr. 95,00
- passive pr. år	kr. 310,00
Flyveafgift for halvaktive pr. minut	kr. 3,50
Spilstart halvaktive incl. 10 minutter	kr. 30,00
Omskolinger: K - 8	kr. 100,00
Ka - 6	kr. 250,00
Alle glasfly	kr. 400,00
Passagertilladelse	kr. 400,00
Indmeldelsesgebyr	kr. 900,00
Hangarleje for svævefly pr. år	kr. 1200,00
Flysløb for medlemmer til 1500 fod: 1-sædet	kr. 40,00
2-sædet	kr. 50,00
til 3000 fod: 1-sædet	kr. 100,00
2-sædet	kr. 130,00
Gæstestarter	kr. 35,00

Der blev stillet forslag om en mere moderat stigning i kontingenterne, ligesom det blev foreslået, at indmeldelsesgebyret blev hævet til 1.200 kr.

Ved en skriftlig afstemning var der 32 for og 10 imod bestyrelsens "pakkelsning", mens 3 undlod at stemme. Ændringsforslagene var herefter bortfaldet.

## 5. Behandling af rettidigt indsendte forslag

Der var ikke indkommet forslag fra medlemmerne, men følgende forslag, stillet af bestyrelsen, blev vedtaget:

- Vedtægtsændring i forbindelse med hyttelejekontrakter, ændring af § 12, indføjelser af § 13.
- Ændring af § 4.d.

Bestyrelsens forslag blev godkendt i let revideret udgave og kom til at lyde således:

Æresmedlemmer. Som æresmedlemmer kan optages personer, som bestyrelsen finder, gennem en lang årrække har udført et stort arbejde for klubben eller klubbens formål i et sådant omfang, at det fortjener denne påskønnelse.

Der skal være enstemmighed i bestyrelsen om denne beslutning, og beslutningen skal meddeles ved førstkommende ordinære generalforsamling.

Aktive bestyrelsesmedlemmer kan ikke udnævnes til æresmedlemmer.

Æresmedlemmer er kontingentfrie.



- Ændring af § 7.d.
- Fuldmagt til bestyrelsen til snarest, at afhænde et af de ældre glasfiberfly (MDJ, XBY, XHT), evt. med tilhørende transportvogn.

Forslagenes fulde ordlyd kan findes i Svævenyt nr. 2, februar.

Med hensyn til det sidste punkt, salg af glasfiberfly, pointerede bestyrelsen, at friheden til at sælge et vilkårligt af de tre nævnte fly, giver bedre mulighed for at opnå en gunstig pris.



6. Valg af formand  
Gert Frikke var villig til genvalg (Mie var heldigvis ikke til stede til at sige ham imod på dette punkt), og han blev genvalgt med akklamation.
7. Valg af kasserer - kun ulige år
8. Valg af bestyrelsesmedlemmer
  1. bestyrelsesmedlem, Poul Olesen, var villig til genvalg og blev genvalgt med akklamation.
  3. bestyrelsesmedlem, der oprindeligt var Per Madsen, blev i løbet af året erstattet af 1. suppleant, Finn Odderskov, da Per flyttede til "øen".  
Bestyrelsen foreslog Finn Odderskov til posten som 3. bestyrelsesmedlem, og også han blev valgt med akklamation.
9. Valg af suppleant  
Bestyrelsen foreslog her Brian H. Jensen, der ligeledes blev valgt med akklamation.

#### 10. Valg af revisor

1. revisor gennem mange år, Finn W. Thomsen, var villig til genvalg, og blev valgt m.a.

Vi var herefter nået til eventuelt, hvor bl.a. tuttens regnskab blev fremlagt. Det kunne med glæde konstateres, at tutten stadig kører tilfredsstillende, hvad vi for en stor del kan takke Irene for.

Dirigenten kunne herefter takke for god ro og orden, (ovennåede god ro og orden, selv om Finn W. var til stede - er han mon ved at blive gammel?), og også formanden takkede for det store fremmøde og en god generalforsamling.

Herefter kunne køkkenholdet gå i gang med den traditionelle fremstilling af adskillige snitter til de sultne deltagere.

Ref. Gitte V.



**Brygget perlende frisk.**

KRISTIAN - CERES - ARS

OD brugte tilsidst lidt tid på flysik. Det var ikke en gennemgang af diverse sikkerhedsregler, men derimod et forsøg på, at analysere hvad der ligger til grund for sikker flyvning. Grundholdningen til flyvningen i de enkelte klubber er af stor betydning for sikkerheden.

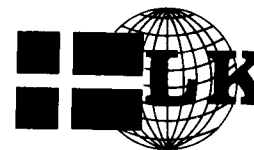
Der blev tilsidst givet eksempler på hvordan typiske uhelds/ulykkesituationer, og hvordan de undgås, er indarbejdet som et led i de nye uddannelsesnormer.

Alt i alt et udbytterigt foredrag.

Kirsten, Kaner og Per Eriksen afsluttede medlemsmødet med en lysbilletterie fra England, hvor en række flymuseer var blevet besøgt.



Anders



Telefon 08-271231

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

Igen i 1987 var ASK 21 vort mest flyvende fly med 169 timer og 346 starter. Nr. 2 er DG 300 med 129 timer og 124 starter. Mindst fløj stir'en, kun 37 timer og 135, men det hænger nok umiddelbart sammen med, at mange ny S-piloter står lige foran at skulle omskoles til dette fly. Dette hænger ligeledes godt sammen med, at de to K 8'ere har fløjet hhv. 73 og 80 timer.

Ka 7'eren topper som sædvanlig med antallet af starter, nemlig nøjagtig 700. Alt dette opnået på ialt 100 flyvedage.

Konkurrencemæssigt klarede vi os atter pænt i NOM, som vi også var arrangør af. Desuden vandt vi den interne konkurrence med Aviator for både 1- og 2-sædede fly. Sorteperpokalen vandt vi ligeledes igen fra Skive.

Flysik-arbejdet har i vid udstrækning koncentreret sig om udarbejdelsen af regelementer for svæveflyvning og faldskærmsudspring på EK-VH. Der har været afholdt utallige møder med Statens Luftfartsvæsen, Års Kommune, klubberne indbyrdes og internt i klubberne. Et langt og stort arbejde (med Per Madsen som primus motor for en stor del) er gjort og har nu resulteret i et nyt flyvereglement for flyvepladsen. Dette vil ganske givet sørge for en endnu bedre og sikker afvikling af vore to aktiviteter på flyvepladsen.

Vi var i 1987 forskånet for større uheld. Et beskadiget understel på LS-1 blev lappet sammen på een nat ved hjælpsomme menneskers indsats, og det blev således et godt eksempel på, hvordan man i fællesskab løser et problem!

Vi har haft hele 6 medlemmer på instruktørkursus, og vi kunne således sige velkommen til 3 ny førsteinstruktører og hjælpeinstruktører.

Vort materiel har på flere fronter på en gevaldig omgang. Det største projekt var genopbygningen af den havareerede Ka-6'ervinge. Den totalt brækkede vinge blev af Hans Bo Poulsen klistret sammen og er mindst ligeså god som ny. Et stort og meget fornemt udført stykke arbejde. Denne indsats gjorde således Bo næsten selvskrævet til at modtage en nyindstiftet pokal som den allerførste. Pokalen, der er en vandrepokal, gives hvert år på generalforsamlingen til en person, der efter bestyrelsens mening har gjort en særlig stor indsats for klubben på et område, der ikke direkte har med flyvningen at gøre. (Se også forsidebilledet. Red.)

KZ-7'eren har fået en ny cylinder, og vore wirer skal udskiftes snarest. ASK 21 vognen er blevet varmgalvaniseret. 2 G får en (nødvendig) større overhaling hos Finn Odderskov. Vi vil fremover mere permanent tage vare på dette fly og kun lejlighedsvis udlåne det til andre FSN-klubber. I forbindelse med vore aktiviteter med dette veteranfly agter vi desuden at melde klubben ind i den nystiftede veteransvæveflyveklub under DSU.

Bygninger og flyveplads har ikke undergået de store forandringer eller vedligeholdelsesarbejder. Dog må nævnes, at spærerne indvendigt i hangaren er blevet malet af Års Kommune, hvilket var et længe næret ønske.

De sidste to motorfly i hangaren har fået opsagt lejemålene, således at vi fra denne sæsons begyndelse kan disponere fuldt ud over vores hangar med de fordele, dette indebærer. Udover den bedre plads, vil det også være en fordel at kunne tage fly ud af begge ender i hangaren.

Klubbens økonomi viste sig for 1987 at blive særdeles fin, idet det gik endnu bedre end budgetteret. Vi fik afviklet vores lån i DG 300, og vi er dermed atter gældfri, bortset fra langfristede realkreditlån i klubhuset. Alle tal fremgår iøvrigt af det tidligere udsendte regnskab.

Medlemmernes indsats har i det forløbne år atter været stor. Formanden nævnte, udover de allerede fremhævede, flere eksempler: Den næsten perfekte afvikling af NOM, - selv godt vejr var der sørget for, renoveringen af K - 8'ere, instruktørernes daglige arbejde og 100-vis af andre ting, der i hverdagen bare bliver passet, uden at man måske opdager det. Men som nok skulle blive bemærket, hvis de ikke var i orden! Men hvad med dig selv? Prøv en gang at vurdere din egen indsats, - er den rimelig?

En hel del arbejde har der iøvrigt i 1987 været gjort for at skabe PR udadtil. F.eks. den gode pressemæssige dækning af NOM, arbejdet i DM-ledelsen, kvindeidrætsarbejdet, rådsarbejde m.m. Nævnes bør også den hurtige indsats under DM, da Gunner m.fl. var på pletten, da næsten hele det store felt af konkurrencepiloter blev sendt til Vesthimmerlands Flyveplads på målflyvning.

Bestyrelsen har i den forløbne sæson holdt 8 bestyrelsesmøder som led i den daglige drift. Ud af bestyrelsen er trådt Per Madsen, idet han er flyttet til Sjælland, og han blev afløst af suppleanter Finn Odderskov. Poul Erik Thomsen blev ny næstformand, og Poul Richard Kristensen ny flyvechef.

Formandens ønsker for fremtiden kan kort udtrykkes i tanken om, at Aalborg Svæveflyveklub fortsat skal være et godt, rimeligt billigt og SIKKERT sted at svæveflyve. Vi skal sikre, at vore forhold er så gode, at vi fortsat kan tiltrække og fastholde ny medlemmer.

I det store hele er klubben organiseret og drevet efter de samme retningslinier, som svæveflyveklubber har været det i mange år. Det er tilsyneladende den måde, de fleste af os finder formålstjenlig, men vi skal hele tiden have for øje, at hvad der var den rigtige måde at løse et problem på i går ikke nødvendigvis også er det i morgen.

Vi må desuden ligeledes alle være opmærksomme på, at dette at være medlem i Aalborg Svæveflyveklub ikke kan sammenlignes med at købe et 10-turs kort til rutschebanen. Man kan ikke blot betale, stille sig op i køen og forlange sin "ret". At være medlem kræver noget mere, nemlig en aktiv indsats!

Ref. FV

TUTTENS REGNSKAB 1987.

Irene Kristensen fremlagde hovedtallene for tuttens drift i 1987. En omsætning på godt 73.000 kr gav et overskud på omkring 13.500 kr, hvoraf knap 8000 anvendtes til investeringer (mikrobølgeovn m.m.) og små 2000 til diverse omkostninger i forbindelse med NOM m.m.

Forsamlingen tog Irenes regnskab til efterretning og takkede hende med klapsalver for hendes store indsats i endnu en sæson.

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

#### MEDLEMSMØDE MED OLE DIDRIKSEN

Den 13/2 var der et rimeligt velbesøgt medlemsmøde i klubhuset. Ole Didriksen var inviteret til, at snakke om svæveflyvning i Danmark mm.

OD indledte med en kort omtale af sin egen svæveflyvekarriere, som begyndte i 1950 i Rønne med en SG-38. OD har nu ca. 10000 starter og 2500 timer.

#### Hvor står dansk svæveflyvning idag

Medlemstallet har været faldende i 80'erne, og i 1987 var der knap 2200 svæveflyvere hvoraf 1350 har gyldigt S.

Antallet af svævefly i Danmark var i 1987 ca 450, hvoraf 210 var privatejede, 110 tosedede og ca 50 motorsvævefly. Ser man på udnyttelsen af flyene, kan man ikke være i tvivl om, at der er flere sæder pr. svæveflyver end tidligere.

1960	:	40 timer/år/fly
1975	:	94 timer/år/fly
1987	:	67 timer/år/fly

Tendensen med faldende udnyttelse skyldes ikke kun det ringe vejr i 87, men er generel for 80'erne.

I 1987 blev der fløjet 75000 starter og 30000 timer. Antallet af starter har været faldende i 80'erne, hvorimod antallet af fløjne timer har været nogenlunde konstant i de senere år.

Der blev herefter snakket om hvad der kræves af organisation og faciliteter i de enkelte svæveflyveklubber, for at afvikle flyvningen til de flestes tilfredsstillelse.

#### Medlemspolitik

I 70'erne var der en generel stigning i medlemstallene, men samtidig en meget stor gennemstrømning; i nogle klubber 40-45 %. Andre klubber havde en medlemsudskiftning på kun 6-7 %, hvilket sandsynligvis skyldes, at de havde en kontrolleret medlemstilgang.

Mulige årsager til en stor gennemstrømning er feks.

- for mange elever, kø til tosædede fly.
- dårlig eller manglende information (pris etc.)
- instruktører; for få, dårlige, uinteresserede, dårlig koordination.
- dårlig administration, styring.
- for mange mekaniske stop.

Alternativet til mange af omstående ubehageligheder er for mange " købeidræt ", hvor der feks. betales for en sportsbane i n timer, og den bruges på et aftalt tidspunkt mm. Denne praksis ligger langt væk fra mentaliteten i svæveflyvning.

Man skal heller ikke være blind for, at en ukontrolleret medlemsgennemstrømning, også kan medføre, at ældre medlemmer (flyvemæssigt set) holder op med at flyve.

Der blev herefter talt kort om organisationerne indenfor, og i forbindelse med svæveflyvning.

#### Uddannelse

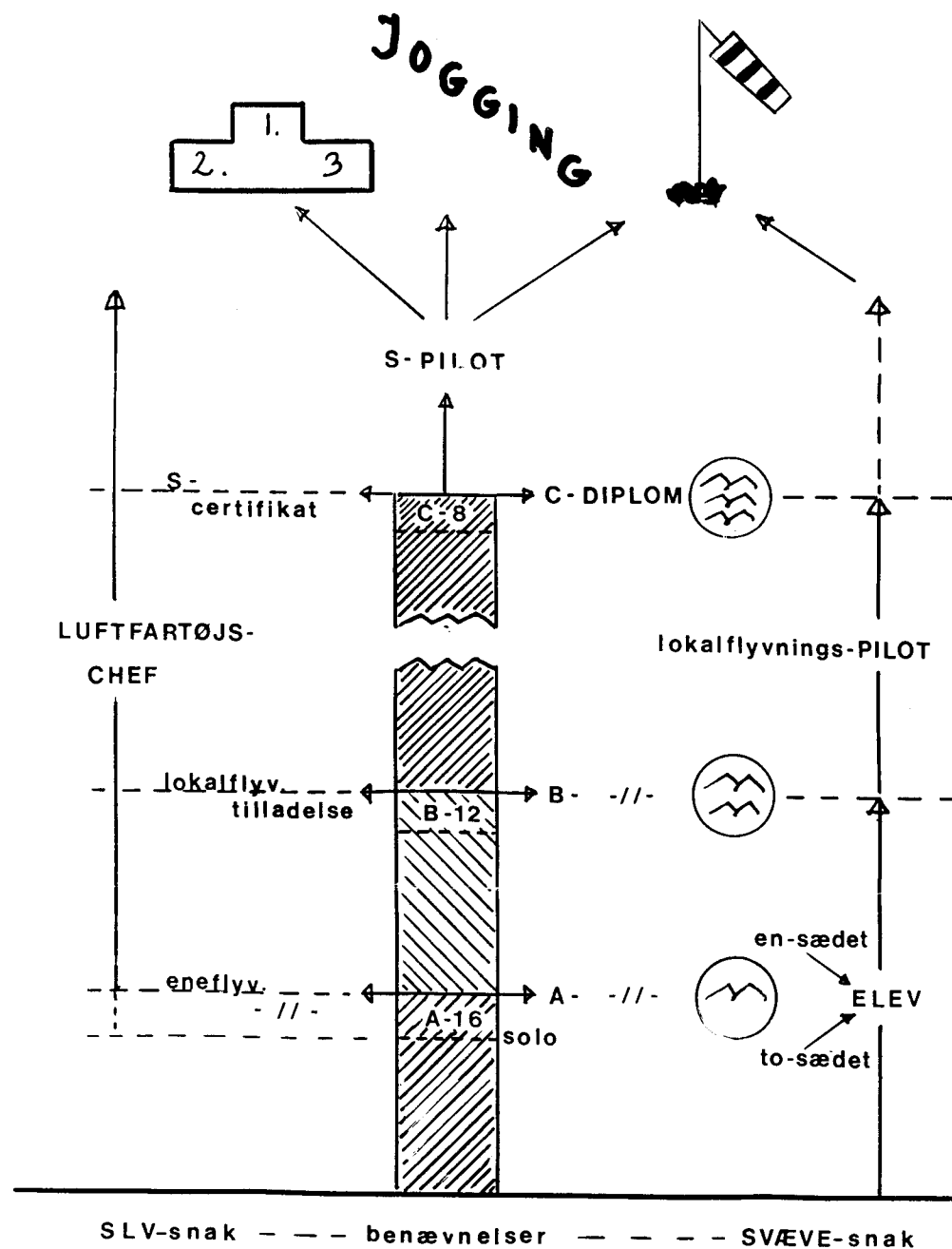
OD gennemgik kort baggrunden for de uddannelsesnormer vi har idag. Kort fortalt

- A + B normerne skal bruges til, at lære eleven at flyve flyet
- C normerne skal bruges til, at lære eleven at bruge flyet

Omstående figur illustrerer hvordan A,B og C normerne omtales af forskellige personer, eller instanser. Hvor vi som svæveflyvere først betragter os som "frie" når vi har et S-certifikat, er det at gå solo juridisk set det samme som at have et certifikat, med enkelte begrænsninger.

Målet med certifikatet er vidt forskelligt fra person til person. Der er feks. medaljejægeren, vindposepiloten, og endelig Joggingpiloten. OD havde hørt udtrykket i Sverige, hvor det blev brugt om piloter der flyver uden et egentligt mål.

Der afsluttedes med en kort gennemgang af, hvad de enkelte personer må/skal på de forskellige uddannelsestrin, S, HI, FI osv.



Formandens beretning. Generalforsamlingen 1988.

Den 17. sæson på Vesthimmerlands Flyveplads betød endnu en god sommers flyvning. Medlemsmæssigt nåede vi netop op på de ønskede 70 medlemmer i slutningen af sæsonen. Desværre havde vi i foråret en ret stor del af de ny medlemmer, der ikke benyttede sig særlig meget af klubbens tilbud, idet fremmødet til skoling ikke altid var imponerende. En del af dem forsvandt da også igen, men senere kom der heldigvis nye til, der har været mere aktive.

70 - 75 aktive medlemmer var efter formandens mening det mål, vi fortsat skal søge at holde, og det betyder, at vi også i den kommende sæson skal regne med at tage ny ind. Vi vil derfor fortsat operere med et højt informationsniveau for at gøre opmærksom på vores eksistens, uden at vi dog skal nogen aggressiv hvervning af ny medlemmer. Dette vil formentlig blot føre til, at vi atter oplever en for stor gennemstrømning af ny folk.



Flyvemæssigt var 1987 præget af megen regn - og dog! Faktisk har der været en hel del godt flyvevejr, men desværre ofte på arbejdsdage og ikke i week-ends eller ferier. De medlemmer, der har haft mulighed for hverdagsflyvning, har faktisk fløjet temmelig meget, og ser vi på totaltallene og sammenligner med 1986, ser det slet ikke så sløjt ud. I 1987 fløj vi ialt 860 timer og 2174 starter mod 1080 timer og 2317 starter i 1986. Måske ikke så meget mindre, som nogle ville have troet? Og vi fløj 60 stræk på tilsammen 4882 km i 1987 mod 65 og 4785 km i 1986.

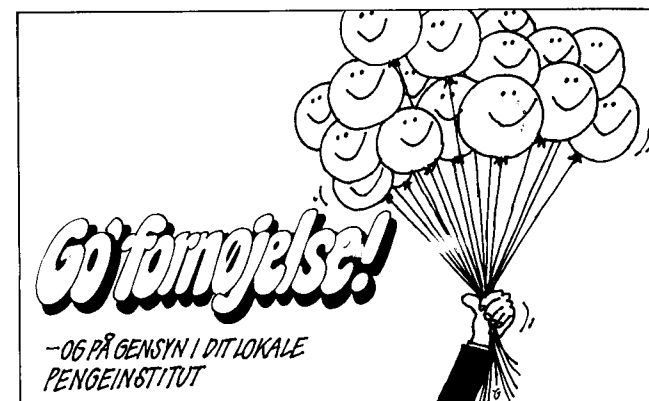
## smånyt

Som nævnt i et tidligere nummer, er det tanken at arrangere et talentkursus for unge (ny) piloter en gang i sommeren 88. Det vil formentlig finde sted i uge 31, men herom nærmere. Kurset sigter på at give ny piloter, der allerede har markeret et talent, en videre uddannelse indenfor stræk- og konkurrenceflyvning. Som lærer er indtil videre sikret Niels Sejstrup, som næppe behøver nogen nærmere introduktion her. Kursets nærmere form er endnu ikke afklaret.

Emner til kurset vil blive indstillede af bestyrelserne i de nordjyske klubber med 1 - 3 stykker fra hver klub. Er DU interesseret, så henvend dig snarest til bestyrelsen med et redegørelse for din flyvning indtil nu.

Kontakt igtøvrigt Poul Erik Thomsen for yderligere oplysninger på tlf. 08 246409.

Det har ligeledes før været nævnt, at klubben har skiftet pengeinstitut. Vi glæder os til et godt samarbejde med Sparekassen Nordjylland, og Svævenyt følger samtidig velkommen som annoncør i bladet!



Sparekassen  
**nordjylland**



Vores tyske ven, Werner Kohlwey, havde egentlig tænkt sig atter at besøge os i påskeferien i år. Og planen var, at Werner i år ville komme med intet mindre end prototypen på eet af verdens mest avancerede motor-svævefly, den i Berlin byggede Stemme. Flyet, som har været omtalt i FLYV, er af en bemærkelsesværdig konstruktion, idet motoren ligger permanent i flyet lige bag vingerne og trækker en propel, der kun kommer frem i flyets næse, når den skal bruges. Glidetallet som svævefly skulle ligge mellem 45 og 50!

Det er een af Werners venner, der har bestilt det dyre fly, og faktisk modtog vennen det for nogle uger siden. I mellemtiden har Werners far og ejeren været i Fayence i Frankrig med flyet og bl.a. haft det oppe i næsten 5000 meter i bølger, men desværre viste det sig at have en del børnesygdomme, som endnu ikke er overståede. Problemerne drejer sig mest om motorinstallationen, så desværre kan der gå en rum tid, inden flyet atter er på vingerne. Det rent svæveflyvemæssige virkede næsten perfekt, og Werner håber da også stadig på, at det vil blive muligt at komme herop med flyet i år. Det ville under alle omstændigheder være spændende.

Iøvrigt regner Werner med i stedet at komme i begyndelsen af juni på mere ordinær vis i en Piper!

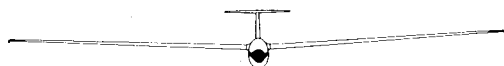


## FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 131339

Poul Erik Thomsen har fået ny adresse:

Kingosvej 16  
9490 Pandrup  
Tlf. 08 246409  
Arb. 08 246166



Vi skulle egentlig her have fortsat den tyske artikel "Der var engang...", men pladsen lader os ikke mulighed for det. Den gunstige læser må have tålmodighed til næste nummer.

Som bekendt blev i forbindelse med Niels Sejstrups afgang fra formandsposten indstiftet en ny pokal, Sejstrup-pokalen. Ifølge pokalens propositioner påhvilede det navngiveren selv at justere disse, når det fornemmedes ønskeligt. Derfor følger her de justeringer, der nu skal foretages i forhold til de i Svæveryt nr. 6, 1984 nævnte forhold:

Stk.3 ændres til:

Vinder bliver det medlem af Aalborg Svæveflyveklub, der på indtil 3 flyvninger med start indenfor Danmarks grænser opnår det største pointtal.



Stk.4 ændres til:

Points beregnes for hver enkelt flyvning efter nedenstående formel. Resultatet opnås som summen af pointstallerne for de pågældende flyvninger.



### ANNONCE:

Sælges.

Absolut 1.-klasses campingvogn Knauss Mustang 1982, 14 fod.

Velholdt vogn med toilet, fortelt, gasvarme med termostat, køleskab, gasflaske, tæppe i fortelt m.m. Kan evt. sælges med diverse tilbehør så som bestik, gryder m.m.

Prisidé kr. 27.000 kontant. Henvendelse tlf. nr. 08 180065, Bent Jensen.

# SET FRA JORDEN (1)

Soaring februar '87. Oversat af OK til "Kontakt"

Du har sikkert læst alle disse beretninger fra konkurrencer: Strategien, taktikkerne og teknikken; her er det hele set fra en anden side!

Den søndag i juni havde været lidt ualmindelig. Jeg fløj et par passager-ture i klubbens Lark; og den anden pige fortalte oveni købet, at hun syntes, jeg var god til at lande. -Indtil da havde jeg ikke lagt mærke til, hvor køn hun i virkeligheden var. Senere lykkedes det mig på en solotur at blive oppe hele den tildelte time..... oppe med vinden i skybasen og aldrig ude af syne af pladsen.

Da vi tøjrede Lark'en hen under aften, så jeg Bob Jackson hvisle forbi på medvind med 200 km/t i sin ASW-20. Smukt som altid; jeg blev i nærheden, for at hjælpe med at få sat 20'eren i vogn. Da vi lukkede transportvognen, sagde Bob: "Kunne du tænke dig at ta' med til Uvalde, Texas, nogle uger i august.... som hjælper ved 15 meter mesterskaberne?"

Hvad jeg svarede var: "Øh, lad mig tænke lidt over det".

Hvad jeg tænkte: Ta' HVORHEN i august to uger? Uvalde, Texas? Prrr.. det er jo næsten i Mexico. 40°C i skyngen! Støv! Jeg ef ikke meget for selvpineri - hold venligst mig udenfor!

Da vi rullede mod syd ad motorvej nr. 79, var der ikke meget at lave. Vores næsten 15 meter lange køretøj blev fint holdt i gang med cruise-kontrollen, og den eneste justering, der behøvedes var lidt skønsom brug af det højre bakspejl.

Jeg havde aldrig været med til nogen form for konkurrence før. Navne, jeg kun havde set på tryk i Soaring, skulle snart blive af rigtigt kød og blod. Jeg var begyndt at føle, at dette ville blive en virkelig stor oplevelse.

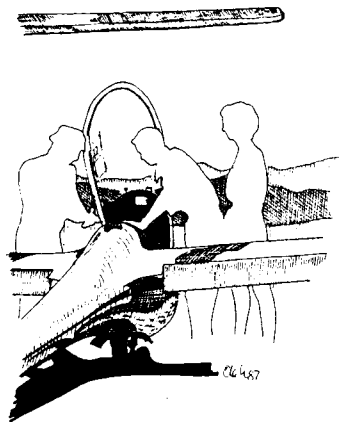
Fyrre minutter efter vi var ankommet til Uvalde hang Bob i 2700 meter; han nød de 20°C - vi andre måtte affinde os med de 40°C på jorden, hvilken hede...

Vi ankom en fredag, fire dage før konkurrencestart. Hver dag kom flere

piloter og hold, og om mandagen var byen fyldt af vores campingvogne, transportvogne og vans. De fleste køretøjer struttede med antenner og havde fodhøje konkurrencenumre klistret på siderne.... KG, DJ, ZA. Nummerpladerne lød "Soaring", "To Fly", "Soar USA". 65 af de bedste svæveflypiloter var her - fra hele USA, samt hold fra Vesttyskland, Australien og Canada. Disse piloter havde taget uger fri, brugte flere tusinde dollars og risikerede nogle meget dyrebare fly - og én af dem ville vinde en pokal.

De fire dage, vi havde været her, havde vejret været ideelt til svæveflyvning - man forventede kanonvejr. Jeg var specielt nysgerrig efter at se, hvordan de ville slæbe 65 fly i luften uden at lave en masse knasende lyde. Det skulle jeg snart opdage.

Præcist kl. 10.00, tirsdag den 5/8 '86 startede den første briefing for de nationale 15 meter mesterskaber. Alle mødtes i et auditorium på et College. De 65 piloter sad på scenen, naturligvis, og hjælperhold, familier og andre interesserede sad på tilskuerpladserne.



Jeg syntes ikke, at disse mænd lignede svæveflypiloter. Mænd, der flyver svævefly - specielt konkurrence - skal da være solbrune og slanke, med blå øjne og små rynker i øjenkrogene, for ikke at tale om de firskårne hager, der rager ud i vinden. Hvis man ser bort fra en lille håndfuld, lignede disse mænd snarere ekspedienter, revisorer eller producenter af præmieorkideer. I flere tilfælde stak maven endog flere tommer længere frem end de kantede hager.

Dommer Hal Lattimore, konkurrencelederen, trådte op på podiet iført en Stetson (cowboy-hat). Jeg har på fornemmelsen, at Texanere også bærer deres hatte i sengen. Lattimore gennemgik opgaven, som piloterne skulle flyve den dag, en 412 km trekant. Sedler med vendepunkter, frekvenser, vejr og tider blev delt rundt. På bagsiden var startopstillingen; en skitse, der viste startpositionen for hver eneste fly, fra 1 til 65. Startpositionen ville blive ændret dagligt, så ingen havde fordel af at starte først eller sidst. På førstedagen stod vores fly, RJ, på plads 48; på andendagen plads 35 o.s.v. - det hele blev altså jævnet ud.

Så fulgte vejrbriefingen, hvorefter Charlie Spratt tog over. Charlie ligner en af julemandens rensdyr, fuld-voksen, rødskægget og buttet. Charlie skulle styre ud- og hjemtærsklignerne, et vigtigt job, og piloterne var øjensynligt glade for ham. Hans ord var få men bestemte med tryk på mindst mulig brug af radioen. Start og hjemtærskling skulle foregå på 123.3, og alt anden snak kunne foregå på 123.5.

Mødet varede mindre end 15 minutter.

Vi kørte til pladsen og begyndte med det ritual, vi ville følge hver morgen. Mens Bob lodnede svæveflyet, hentede jeg vand i den dertil indrettede madras på bilens tag. Bob tilsluttede en måler og vi lod tyngdekraften fylde 45 liter vand i hver vinge. Derefter slæbte vi ASW-20'eren ud til en position ved startstedet, hvorfra den var let at skubbe i startposition. Dette tidspunkt blev kaldt "stagetime", hvor startbanen stadig var åben for motorfly. Svæveflyene var fordelt halvt om halvt på hver side af banen med retning mod hinanden - som riddere, der ventede på at dyste.

"Stagetime" var kl. 12.00 og "gridtime", hvor flyene skulle skubbes på banen, var først kl. 13.00. Så, mens jeg blev ved flyet, kørte Bob tilbage til hotellet for at studere opgave, vendepunkter og få lidt fast føde. Kl. 12.30 blev en "sniffer" sendt op. Han var ikke med i konkurrencen og skulle checke om vejret kunne bære.

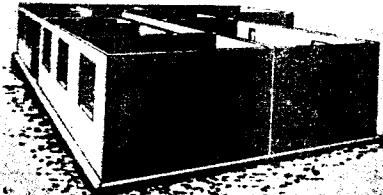
Ved "gridtime" havde Bob ikke vist sig endnu, men med lidt hjælp udefra fik jeg flyttet RJ ud på banen - lige nøjagtigt ovenpå det orangemalede '48'. På mindre end to minutter var for mere end 20 millioner kroner glasfibersvævefly sat nøjagtigt på plads, så tæt det overhovedet kunne lade sig gøre.

Med et fugtigt vaskeskind tørrede jeg ethvert spor af fluer eller rodt Texas-støv bort fra forkanten. Markeligt, men en svæveflypilot, der ikke kan læse en avis uden briller, kan fra cockpittet opdage et atom fluemøg helt ude på vingetippen.

(fortsattes)



## Gandrup Elementfabrik



### Lucas - hølvsælelementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres byggeri, 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** s/s

### AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB

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

Kasserer: Anders Hansen, Kørsgade 40, 2.th., 9000  
Aalborg, tlf. 08-16 66 73

Sekretær: Poul Olesen, Jens Baggesønsvej 9, Vejgaard,  
9000 Aalborg

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Flemming Vasegaard, Højlevej 47, 8641 Sorring,  
tlf. 06-95 71 18

SVÆVENYTS girokonto: 5 60 29 55

KLUBHUSET:

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