

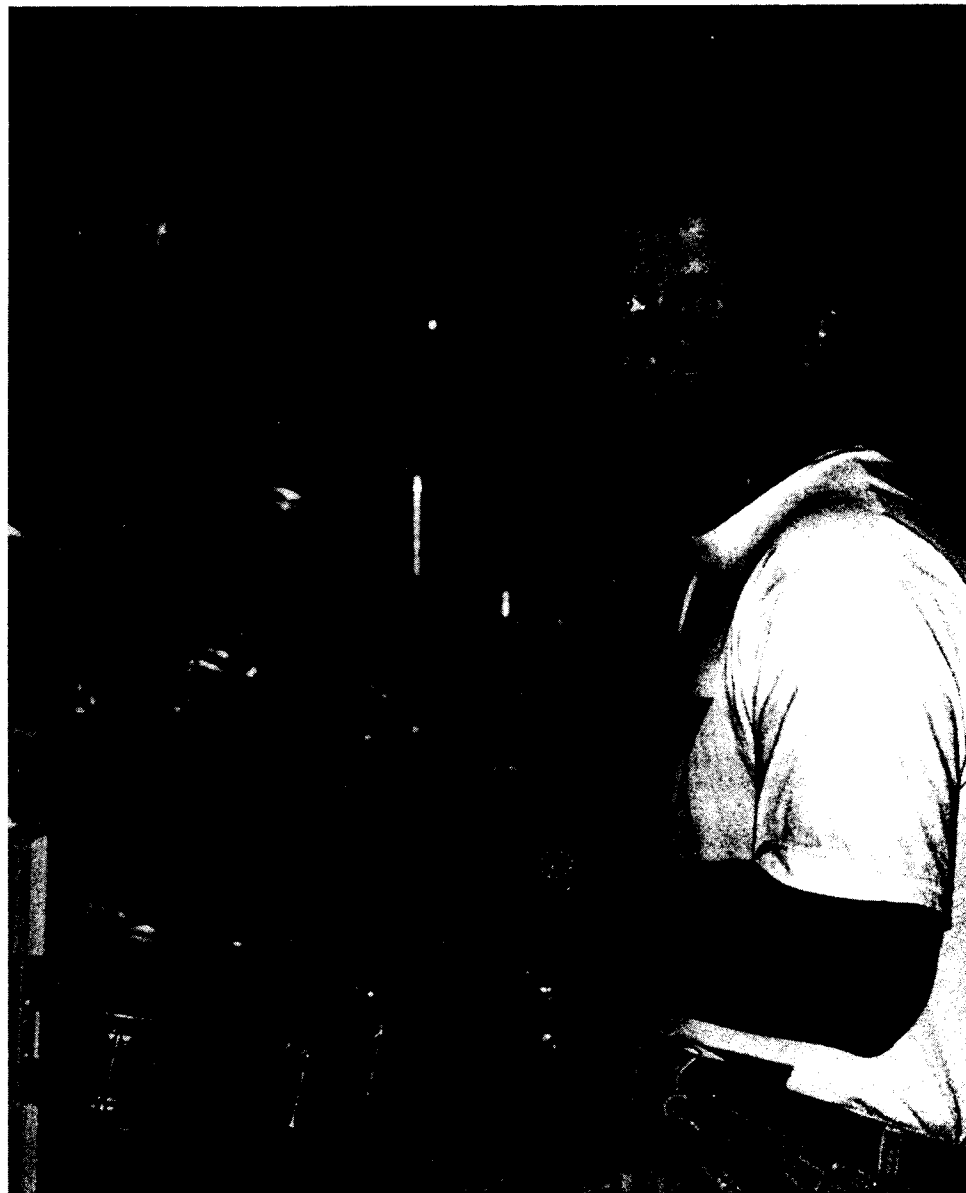
SVÆVENYT

Nr. 7

SEPTEMBER 1990

AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB

29. ÅRGANG



CHR. HJORTKJÆR & CO.

AKTIESELSKAB A/S - reg. nr. 107518 9600 AARS

TRÆLAST • BYGNINGSARTIKLER • BYGGEMARKED

TELEFON: 08 62 11 22 . GIROKONTO: 6 04 22 87

TELEFAX: 08 62 28 57



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 13 13 39



Go'fornøjelse!

- OG PÅ GENSYN I DIT LOKALE
PENGEINSTITUT

sparekassen
nordjylland

AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB

Formand: Gert Frikke
Ranunkelvej 8
9240 Nibe
Telefon 98 35 19 82

Kasserer: Anders Hansen
Fredensvej 2, 2.tv
8260 Viby J.
Telefon priv. 86 11 25 65
Telefon arb. 86 73 54 99

Sekretær: Flemming Haurum Sørensen
Ærøgade 2
9000 Aalborg
Telefon 98 11 43 34

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

»SVÆVENYT«
Henrik Bo Jensen
Vesterbro 51, 2th
9000 Aalborg
Telefon 98 12 21 09

»SVÆVENYT'S« girokonto: 5 60 29 55

Indlæg til »SVÆVENYT«
Maskinskrevet tekst skal være 13 cm i bredden og 19 cm i højden. Benyt linieafstand 1 og et godt farvebånd. Billeder til bladet mod- og medtages naturligvis gerne. Indsendes til redaktøren.

Annoncer
Indrykning af annoncer og oplysninger vedrørende annoncering til redaktøren.

Klubhuset
Vesthimmerland Flyveplads
Aggersundvej 107
Hornum
9600 Aars
Telefon 98 66 14 72

Adresseændring
Hvis du skifter adresse eller får nyt telefonnummer så husk at give besked til kassereren.

Ja, så er vi på gaden igen. Sommerens hede er ikke glemt, lidt termik er stadig tilbage her hvor dagene langsomt bliver kortere i sen-sommeren.

En del aktiviteter er løbet af stablen.

Heldigvis de fleste med succes.

Vi præsenterer i dette nummer et væld af billeder fra NOM, Grisefesten, klubhusbyggeriet samt almindeligt tant&fjas. Poul Olesen har lavet en artikel om meteorologi. Jeg er sikker på den er til glæde for mange.

løvrigt skylder jeg at sige, at jeg har medhjælpere i redaktionen. Agnøthe hjælper med at få »Svævenyt« stabled på benene rent praktisk (trykning, falsning, forsendelse etc.). Derudover oversætter/skriver, som førnævnt, Poul Olesen om bl.a. meteorologi,

aerodynamik og strækflyvning. Ove R. Christensen har også lovet at hjælpe til, men stof til bearbejdning har vi ikke fundet således vi kan bemane redaktionsgruppen med endnu en mand. Grunden til at vi ikke har kunnet stampe stof op af jorden, direkte omhandlende svæveflyvning, er manglende koordination af tilsendelse af flyvemagasiner og klubblade fra verden over. Når det engang bliver ordentligt organiseret plukker/stjæler/sakser vi naturligvis alt det relevante og gengiver det.

Det at stable et godt klubblad på benene tager lang tid og en del samarbejde mellem mange mennesker skal falde i hak. Men vi gør alt hvad der står i vor magt.

I mellemtiden vil jeg benytte lejligheden til at opfordre jer til at skrive en lille artikel om jeres bedste/dårligste/sjoveste flyveoplevelse i har haft i år. En konkurrence om dette artikel-skriveri har vi arrangeret.

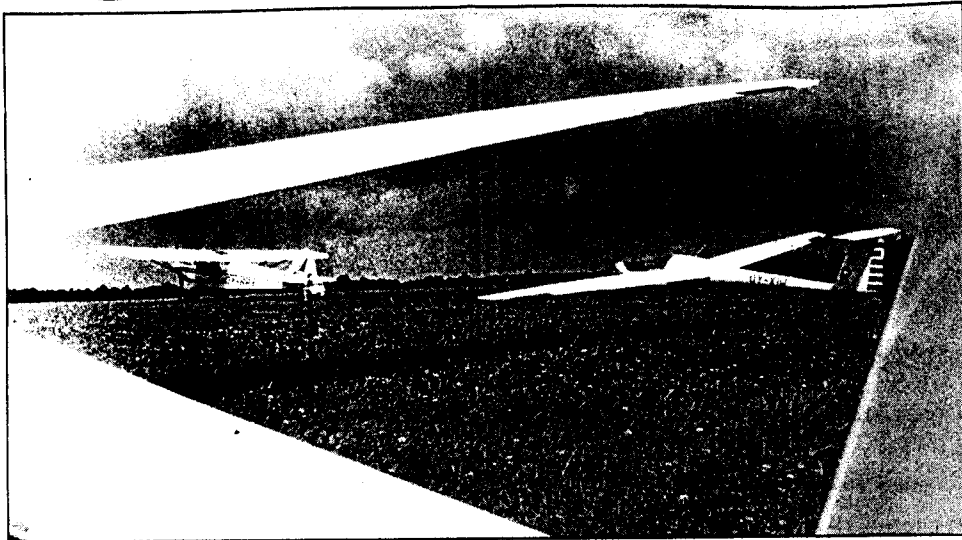
1. præmie: 1/2 flaske »gu'e sager«!

Mere om det inde i bladet.

Det sidste aktuelle instruktørmøde-referat og bestyrelsesmøde-referat har vi som vanligt også med. Formanden og kassereren beriger denne gang »Svævenyt« med et par bevingede ord.

Go' høst

Forsidefoto: Grisefesten. Carsten på »stikkerne« under omskoling til en-sædet organiseret larm. Gad vide om han nu kan holdes sig i skindet. Trommeskindet - ha!!!



Op imod et halvt hundrede svæveflyvere fra Aalborg og Århus dyrker i disse dage deres flyvske tilbøjeligheder på og over Vesthimmerlands Flyveplads. Arkivfoto

Svæveflyvere mangler sol og varm luft

Sommerlejr på flyvepladsen i Søttrup

SØTTRUP: - Giv os venligst lidt solskin og varme opadstigende luftstrømme, så vi kan dyrke vore tilbøjeligheder.

Sådan lyder det fra svæveflyverne på Vesthimmerlands Flyveplads, der i disse kølige juledage lægger baner og luftrum til en sommerlejr for folk med hang til svæveflyvning.

I øjeblikket er en halv snes medlemmer af Aalborg Svæveflyveklub og 30 aktive fra Århus Svæveflyveklub i aktivitet på pladsen i Søttrup. Men det danske vejr har været modspiller i denne uge.

- Der er simpelthen for ringe termik, varme luftstrømme, om du vil, når vejret er gråt og regnfuldt. Og så må vi bruge tiden til klargøring af grejet og til reparationer, si-

ger Finn Thomsen fra Terndrup.

Han har i 20 år været aktiv udi svæveflyvning. Og alle årene har han været regelmæssig gæst på Vesthimmerlands Flyveplads, der i 1971 blev base for Aalborg Svæveflyveklub, som dengang flyttede fra Aalborg Flyvestation.

Når ellers vejret er til svæveflyvebrug, svæver aktørerne mageligt Jylland rundt på en flyvning.

- En varm dag med masser af termik kan bringe os op imod 300 kilometer fra pladsen. I dårligere vejr nøjes vi med at kigge på Himmerland, siger Finn Thomsen.

Ligesom landmænd og fiskere har svæveflyvere for vane at lytte ekstra opmærk-

somt på vort lands vejrprofeter.

- Ja, Voldborg bliver studeret nøje, siger Finn Thomsen. Det danske vejr er så omskifteligt og usikkert, at svæveflyvere vanskeligt kan undgå at strande i ny og næ. Når det gode svævevejr slipper op, kan den slags ske.

Sådan en stranding er såmænd ganske harmløs, men den er irriterende, for den kræver, at piloten og hans maskine bliver hentet hjem til pladsen i en lastbil.

Aalborg Svæveflyveklub, der har 60 medlemmer, har af Aars Kommune lejet en hangar på Vesthimmerlands Flyveplads. Og så ejer klubben et klubhus på 100 kvadratmeter og den råder over en halv snes hytter, hvor svæveflyvefolket kan bo.

Bestanden af svævefly på pladsen i Søttrup tæller ti, hvoraf et er privatejet.

- De færreste har råd til at købe et svævefly, der oftest koster mellem 200.000 og 500.000 kroner. Men et medlemsskab af klubben giver én ret til at bruge flyene, siger Finn Thomsen, der fortæller, at svæveflyve-sporten ikke som for eksempel faldskærms-sporten har oplevet en vældig tilgang af unge de senere år.

- Vi har vist ikke samme dramatiske appel til de unge som faldskærmsudspringerne har. Det ser jo så fredeligt ud, det vi omgiver os med, siger Finn Thomsen, der jævnligt har øjenkontakt med musvåger og andre frie fugle på sine luftige og lydlose togter.

Referat af bestyrelsesmøde

Tirsdag den 31. juli 1990

Tilstede: Gert Frikke, Brian H. Jensen, Bjarne Jensen, Flemming Sørensen.

Ikke tilstede: Per Jørgensen, Anders Hansen, Anders M. Andersen.

1. Evt. køb af brugt Ventus C i stedet for LS-6, 17,5. Ventus'en viste sig alligevel ikke at være til salg, da sælgeren ikke kunne få leveret sin nye flyver før om ca. 2 år.

2. Tilbud på at købe halvdelen af den lille hangar for ca. 42.000 kr. Enighed om at fremlægge det på næste medlemsmøde for at høre holdningen i klubben. Bestyrelsen anbefaler at købe den.

3. Klubhus - status.

Mangler indvendig indretning og træarbejde på gavle. Budgettet holder indtil videre.

4. Medlemsstatus.

Nyt medlem er Inger Brorson Hansen. Poul E. Thomsen er blevet aktiv. Linneman R. Kristensen og Mohammed R. Z. Olsen er meldt halvaktive. Ann Petersen og Inge K. Jensen er meldt ind som passive. Julius Olesen ønsker at melde sig ud. Man snakker med ham om passivt medlemskab.

5. Tilskud til instruktørkursus.

Transportudgifter og logi betales af klubben.

6. Telefонтilskud til bestyrelsesmedl.

Formand 500,- kr.
+ efter behov
Kasser 500,- kr.
Flyvechef 250,- kr.
Andre bestyrelsesmedlemmer: Efter behov

7. Medlemsmøder

Fredag den 31. august kl. 20:00 på EKVH
Emner: Køb af halvdelen af den lille hangar. Gennemgang af LS-4 variometeret VP4-E NAV.

???

Fredag den 28. september kl. 20:00 på EKVH

Emner: Vinterarbejde
???

8. Ansvarsområder - fordeling - status.

9. Nyt græsområde

Gunnar snakker med entreprenøren om sidste oprydning. Derefter mangler der såning af græs.

10. Post

Bo Brøndum har søgt om tilladelse til at flyve KZ-7'eren. OK.

Gert Frikke sender brev til Aars Kommune om skiltning angående lavtgående fly.

11. Evt.

Der er købt et svejseapparat for 4.500,- kr. af P. B. Kristensen.

Man har købt Kaner's barograf.

K-7 selerne er kommet.

Man kigger efter mulig ny wirehenter.

Betalingen af KZ-7 tid ændres til at skal regnes efter betalings-tachometer. Johnny Tønder laver tidsregistrerings-logbog.

Næste bestyrelsesmøde den 24. august kl. 19:30 på EKVH.

Flemming Sørensen

MEDELELSE TIL ALLE LANDETS SVÆVEFLYVEKLUBBER

For eftertiden bedes jeres klubblad, tiltænkt Aalborg Svæveflyveklub, sendes til vores nye redaktør af »Svævenyt«:

Henrik Bo Jensen
Vesterbro 51, 2th . 9000 Aalborg

Vigtige datoer

24. aug.: Bestyrelsesmøde.
25. aug.: Arrangement i samarbejde med Junior Chamber, Års.
26. aug.: Vi holder »Åbent Hus«.
31. aug.: Medlemsmøde.
(Se ref. af bestyrelsesmøde)
Uge 36: HI-Kursus på Arnborg.
1.-2. sep.: DASK - Lønstruptræf.
16. sep.: Deadline for Svævenyt.
28. sep.: Medlemsmøde.
(Se ref. af bestyrelsesmøde).
7. okt.: Deadline for Svævenyt (ændret)
27. okt.: Landingskonkurrence & Afslutningsfest
(Mere om det i næste nummer)
25. nov.: Deadline for Svævenyt.

• Lidt af hvert...

- Har du en go' artikel, en svæveflyveoplevelse eller et billede med en tekst som du kunne tænke dig at dele med hele den øvrige menighed i klubben, så tager redaktøren af Svævenyt imod med åbne arme.
- En Lynx-helikopter besøgte os i sommerferien på EKVH. Det var blandt andre et tidligere aktivt medlem (nu passiv) i vores klub Nikki (også kaldet Henrik Nielsen) der fløj i tingesten. Målet var kaffe-slabberas på Vegger Kro: »...vi tog li'e »copt'eren« te' kaffe«. Han er nu stationeret på sjælland og flyver de-hersens piskeris i Søværnet som (så vidt vides) navigator. Ganske usympatisk at komme og overraske os på den vis - og så enda uden at invitere på en flyvetur, eller hvad man nu kan kalde det i så'n en der!
- Det kan vel ikke undre nogen at vi nu kan meddele at Bent Erik's bil har været forsvundet for 2. gang i denne sommer. Staklen havde tidligt på dagen placeret bilen på østsiden af hangaren - og fandt så ud af, hen på aftenen, at »nu var bilen sgu' væk igen«. Himmel og jord blev som vanligt sat i bevægelse og en eftersøgning iværksat. Lynhurtigt fandt han bilen. Tænk hvis han havde ringet til den lokale panserbasse - igen!
- Sidste nyt vedrørende klubhusbyggeriet - se venligst referatet fra sidste bestyrelsesmøde.

STRÆKFLYVNINGSKAMERAER

RICOH L 20 D - 700,- KRONER

Henvendelse Johnny Tønder,
telefon 98 66 16 90

Medlemsnyt

Bent Tidemand og hustru forøgede familien med en pige omkring den 31. juli.
Hjertelig tillykke.

Nye medlemmer

Inger Brorsen Hansen
Himmerlandsgade 8, 2tv
9000 Aalborg
Telefon 98 12 85 40

Aktiv

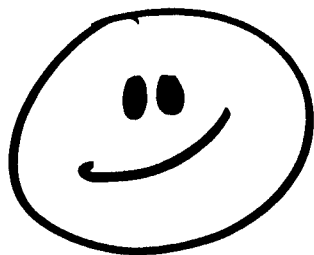
Pr. 1/7 Poul Erik Thomsen

Halvaktiv

Pr. 1/7 Mohammad R. Z. Olsen
Pr. 1/8 Linnemann Kristensen

SIDSTE NYT

Per Jørgensen kommer hjem fra US-bluff den 29. august. Han opholder sig derefter, ifølge særdeles pålidelig kilde, 2-3 dage i København og kommer så endelig til Aalborg i kun 2 uger. Han vender derefter tilbage til staterne i foreløbig ca. 3 måneder. Forhåbentlig får vi ham at se til næste sæson - der er jo trods lidt der trækker her i Danmark (læs København). □



En farlig bacille...

Om svæveflyvere vil nok de fleste mene, at de må være angrebet af noget alvorligt - ofte dignosticeret som »flyvegalskab«. Og det er nok også rigtigt. Vi skal i alt fald virkelig være grebet af svæveflyvningen, hvis vi skal have noget ud af det.

I vor klub er der imidlertid opstået et antistof mod dette. Begreber som »begejstring« og »entusiasme« er næsten totalt udryddet. Og da netop disse begreber er både smittefarlige og nødvendige for en svæveflyveklubs beståen, så er det en alvorlig sag.

Selv de mindste ting, der ikke fungerer som de skal, giver anledning til at brokke sig og surhed over »nogle andre« i klubben. Enten dem der har beskadiget en ting - eller dem som vedkommende nu måtte mene burde tage sig at få tingene bragt i orden.

Eller mangel på fly. Vi er ikke underforsynede med fly, forstået på den måde, at hvis vi ser på antallet af fly pr. medlem, ja så ligner vi såmænd så mange andre klubber. Vi har for få nye gode glasfiberfly vil nogle nok indvende. Indrømmet.

Men i stedet for at gå og fortælle hinanden, at det faktisk er umuligt at leve med det manglende fly, så tag for pokker at vise lidt begejstring og glæd dig i stedet til, at vi får endnu et funklende nyt fly med toppræstationer.

Er der noget, der mangler eller er gået i stykker, så tag dog for pokker at få iværksat det fornødne - hvadenten det er dig der er årsag til skaden eller du blot opdager det. Det mest negative du kan gøre - og som det oftest sker i dag - er at sige et par kønne ord om, at der er heller ikke noget der fungerer her. Og det gerne så flest muligt hører det.

Al denne negativitet og opblomstrende egoisme er uhyre skadelig for alles velbefindende i klubben. Og hvad endnu værre er, tænk på hvilket indtryk det gør på dem, der kommer for at se om svæveflyvning og vor klub er noget for dem.

Mange af klubbens ældre medlemmer ærgrer sig specielt over denne holdning. Det er de medlemmer der har lagt en masse af deres arbejde og fritid i at skabe de rammer vi har i dag. Og resultatet ser altså ud til at blive, at de-

sto bedre forhold vi får, desto mere surhed, utilfredshed og »kræven ind« er resultatet. Prøv engang at se på de klubber, der er i gang med at opbygge klubben eller dennes faciliteter. Der er der glæde og entusiasme. Vi kunne bare se Århus-klubbens ihærdighed da de besøgte os i sommer. Og de ser klubber som vor som det mål de gerne vil nå. Bare de ikke også når samme holdning til tingene.

Derfor venner, prøv at udvise glæde og entusiasme ved at være svæveflyver i Aalborg Svæveflyveklub. For vores alles skyld. Det smitter.

Og vi bliver alle gladere.

Og vi får en meget bedre klub.

Gert

VÆR' MED!!!

Gi' et bidrag til årets flyve-skriveri-konkurrence.

Fat pennen og skriv om din hidtil bedste, flotteste, sjoveste eller mest spændende flyveoplevelse du endnu har bedrevet.

Send det ind til svævenyt!

Dit bidrag vil vi bringe her i bladet. Senere hen bedømmes det i konkurrencen om

»Den bedste svæveflyveartikel '90«

Hvem vinderen bliver, offentliggøres til afslutningsfesten '90 eller til den ordinære generalforsamling '91 - afhængig af hvor mange indslag vi får. Alle kan naturligvis deltage.

**1. præmie:
1 hel flaske Gammel dansk**

Aalborg Svæveflyveklubs pokaler

Generelle bestemmelser

Pokalerne er vandrepokaler.

Flyvningerne skal være foretaget med start i Danmark og må ikke være foretaget ved deltagelse i en officielt arrangeret konkurrence (VM, NM, DM, NOM, DIKO).

Målflyvning/Ud-hjem/trekant er defineret efter de af Unionen udsendte regler.

Pokalerne uddeles hvert år ved sæsonafslutningsfesten.

Ildrætsforeningen

Flyvestation Aalborg's pokal

Pokalen vindes af det medlem, der opnår flest point på 3 flyvninger på en sæson.

Varighed: 1 point pr. minut (min 30. minutter)

Distance: 2 point pr. km

Pokalen kan kun vindes af et medlem, der *ikke har selv-C ved den pågældende start.*

Pokalen uddeles hvert år ved sæsonafslutningsfesten. Pokalen er en vandrepokal. Pokalen uddeles så længe der er plads til flere navne.

Santos Dumont pokalen

Pokalen tildeles et medlem, der i den forløbne sæson har foretaget nogle bemærkelsesværdigt gode flyvninger. Flyvningerne skal vurderes i relation til piloterfaring, flytype, vejrforhold og opgavens form. Bestyrelsen afgør, hvem der skal have pokalen. Pokalen uddeles hvert år ved sæsonafslutningsfesten. Pokalen er en vandrepokal. Pokalen uddeles så længe der er plads til flere navne. Pokalen er indstiftet af Peter Bager Christensen.

Peter Bo's mindebæger

Bægeret tildeles et ungt medlem for godt kammeratskab, hjælpsomhed og flid. Bestyrelsen afgør, hvem der skal have bægeret. Bægeret uddeles ved sæsonafslutningsfesten. Bægeret er et vandrebæger. Bægeret uddeles så længe der er plads til flere navne. Bægeret er indstiftet af Peter Bo's forældre.

Instruktørpokalen

Pokalen uddeles hvert år til en af klubbens instruktører, der gennem den forløbne sæson

har kvalificeret sig sig ved:

1. På trods af alt har behandlet årets elever som en slags menesker - og været forstående, tålmodig, tapper, inspirerende, opmuntrende og frem for alt; aktiv, både på startsted, wirehenter og spil.
2. Har taget hensyn til elevernes »små ønsker« om mere flyvning både morgen og aften.
3. Har ofret sig, og hoppet op i bagsædet selv uden for fastlagt vagter.

Pokalen uddeles ved sæsonafslutningsfesten. Pokalen uddeles så længe der er plads til flere navne. Pokalen er en vandrepokal. Pokalen er indstiftet af elevholdet i 1984.

Søttrups Jubilæumspokal

1. Pokalen uddeles hvert år til vinderen af venskabskonkurrencen mellem svæveflyveklubberne på Søtrup og Borup
2. Vinder bliver den klub, der har udført de fem hurtigste 100 km trekantflyvninger med start fra deres respektive pladser.
3. Ingen pilot kan deltage i konkurrencen med mere end eet resultat fra det pågældende år.
4. Det påhviler Aalborg Svæveflyveklub fremover at justere proportionerne i overensstemmelse med svæveflyvnigens udvikling.

Pokalen uddeles hvert år ved de respektive klubbers sæsonafslutningsfest.

Pokalen er en vandrepokal. Pokalen er indstiftet af AVIATOR ved Aalborg Svæveflyveklubs 25 års jubilæum i 1978.

Sorteperpokalen

Pokalen uddeles hvert år til vinderen af venskabskonkurrencen mellem Aalborg Svæveflyveklub og Skive Svæveflyvklub.

Vinder bliver den klub, der har foretaget flest flyvninger med start fra egen plads og efterfølgende landing på den anden klubs plads. Pokalen overrækkes den vindende klub ved en fest efter afslutning af flyvesæsonen hos den *tabende* klub.

Pokalen er en vandrepokal.

Pokalen er indstiftet af Skive Svæveflyveklub.

Fortsættes i næste nummer

Svæveflyvning i ungdomsskolen

Artiklen i sidste nummer af SVÆVENYT angående byrådet i Aars havde behandlet ungdomsskolens forslag til fagtilbud i den kommende sæson, herunder svæveflyvning, kunne måske undre een og anden. Derfor vil jeg kort redegøre for noget af baggrunden.

Hjørring Svæveflyveklub har i nogle år kørt et sådanne kursus for den kommunale ungdomsskole. Kurset består af en hel del orientering og teoriundervisning i skoleklassen samt selvfølgelig, besøg på flyvepladsen og nogle starter til den enkelte elev.

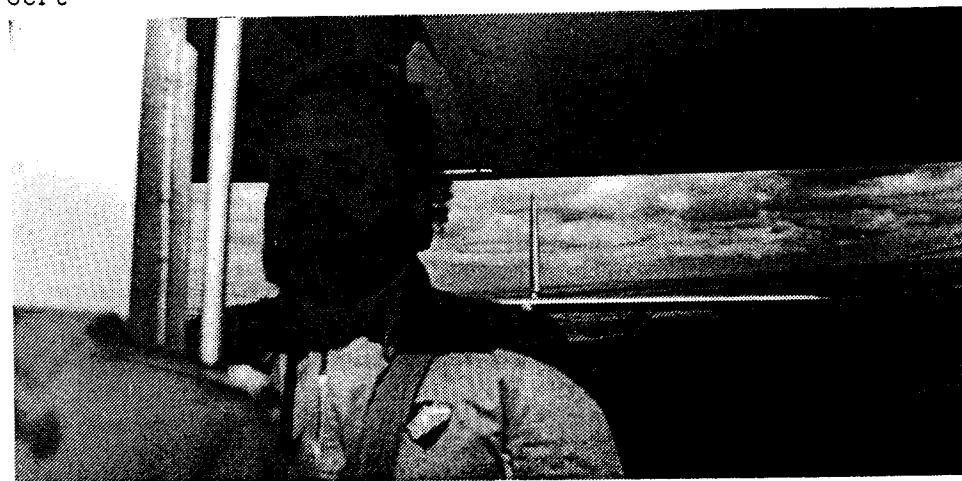
Forårsaget af dette skrev jeg et brev til den kommunale ungdomsskole i Aars i nov. 1988 og fortalte, at såfremt ungdomsskolen havde interesse i et tilsvarende arrangement i Aars, så ville vi da gerne være behjælpelige. Siden har jeg ikke hørt andet til sagen end hvad der var at læse i avisen.

Derimod har jeg via mine kontakter på Nibe ungdomsskole tilbudt samme undervisning. Her er undervisningen godkendt, og såfremt der melder sig tilstrækkeligt med elever, bliver det aktuelt allerede i dette efterår.

Formålet med at gå ind i denne virksomhed er, at vi får mulighed for at sprede viden om svæveflyvning i lokalområdet. Sekundært kan det måske også give en vis tilgang af nye medlemmer, men det er som sagt ikke det primære mål.

Endelig skulle der også være mulighed for at lave en lille skilling til klubben..

Gert



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

TILSLUTTET KONGELIG DANSK AEROKLUB OG DANSK IDRÆTS-FORBUND



Til Svæveflyveklubberne.

Att: Klubledere
Flyveledelse
Instruktører

MEDDELELSE NR. 30

FLYVNING NR. 7

Dato: 02.08.90

Vedr. FLYSIK og klubbernes flyvevirksomhed.

Sammen med denne meddelelse er der vedlagt en oversigt over de uheld, der er sket under svæveflyvevirksomhed i dette år og frem til 31.07.1990.

Der er separate oversigter for FLYVEHAVARIER, FLYVEHÆNDELSER SAMT TILDRAGELSER.

Materialet er udarbejdet ligesom det, der blev udsendt ved samme tid sidste år. Men i år er der ved flere af uheldene knyttet kommentarer direkte.

På nuværende tidspunkt er der sket flere uheld end ved samme tid sidste år. Men det er for tidligt at tale om et dårligt eller godt år. Vi har haft meget godt flyvevejr, som afspejler sig i stor flyveaktivitet. Når året er omme, kan vi kontrollere, om vores havarirate er blevet værre eller bedre.

Formålet med denne meddelelse er at få øjnene op for de mange skader, der er sket. Mange af skaderne kunne nemt være undgået, hvis der havde været lidt større agtpågivenhed ved de enkelte flyvninger, således at det ikke blev en "sag".

Med det nuværende tempo vil vi snart have opbrugt det beløb, der er afsat til reparation ved GF-kaskoforsikringen. På nuværende tidspunkt er det sket skader for ca. kr. 800.000,00. Derfor, brems op for de mange unødvendige uheld.

KOMMENTARER TIL DE FORSKELLIGE UHELD.

Vedrørende havarierne, som fordeler sig med:

Landing - ialt 18 havarier, hvoraf 8 er mærklandingshavarier.
Start - ialt 3 havarier, hvoraf alle er ved spilstart.
Andet - ialt 1 havari, der er sket ved start af motor.

Til nogle af havarierne er der knyttet kommentarer direkte. Til flere af de andre gives der her nogle generelle kommentarer.

FLYVNING I KRAFTIG VIND.

Kristi Himmelfarts weekenden den 24-27. maj kostede reparation af 4 fly. 2 fly fik mindre skader - 1 fly med stor og dyr skade - 1 fly, det ikke var lønsomt at reparere.

I denne periode var der meget blæst og byger, 20-30 kts., men også en masse god termik. Det er godt svæveflyvevejr, så det er ok, at der flyves.

side 2 af 3

Men man skal flyve med stor agtpågivenhed (respekt), der allerede skal starte ved dagens briefing, hvor der skal foretages en vurdering af, hvem der kan flyve alene og gå på stræk.

Her kan også vurderes, om almindelig elevflyvning i tosædet fly er gavnlig, eller om det ikke er bedre at bruge tosædet fly til soloelever, unge lokalflyvningspiloter og andre "rustne" piloter for at få tosædet træning i at mestre blæsevejr-flyvning.

Endvidere skal det indskræpes, at landingsrunder skal lægges en del tættere på pladsen/marken i anflyvningsbenet, idet indflyvningen mindst skal udføres med halve luftbrems. Herved har man den reserve, der skal bruges, når man i 40-60 meters højde kommer ned gennem vindgradienten. Man kan skubbe luftbremserne ind og stadig bevare den ønskede flyvefart.

Husk endvidere, der er turbulens bag træer, hangarer og lignende, kom højt ind. Der er endnu ingen, der er kommet for langt ned ad pladsen på en blæsevejrsmiddag, men mange der er kommet for kort!!

INSTRUKTØREN, DER GRIBER FOR SENT IND.

Denne kategori er der flere af, og de ser ud til at være i tiltagende.

Selvom man som instruktør flyver med en elev, der "kan selv", eller det er instruktørstart nr. 10-15 eller mere den pågældende dag, skal agtpågivenheden være på det højeste hver gang.

Et godt råd ved landinger! Den hurtigste hånd en instruktør skal have, er den venstre. Lynhurtigt luftbremser ind kan redde mange understel og ømme bagdele. Og så er det også godt, at styrepinden sidder fast! Husk styrepinden ved dit cockpitcheck.

MARKLANDINGER GENERELT.

Flere er blevet overrasket over afgrøders art og højde, når de er kommet ned på en mark.

Strækpilot, gør det til en vane, hver uge når du kører ud til flyvepladsen, hold øje med de skiftende højder og farver på afgrøderne. Vælg og prioriter hvilke slags marker, du skal lede efter, når du i løbet af weekenden pludselig får brug for en mark, en prioritering der ændres i løbet af flyvesæsonen.

KOMMENTARER TIL TILDRAGELSERNE.

De fleste er selvforklarende, men jeg vil nævne en enkelt type skade. Vælte med transportvogn. Det er ved at blive almindeligt, at vi har kørselsuheld hvert år, nogle gange 2-3 gange på et år.

Mange af de eksisterende transportvogne er ikke egnede til at køre så stærkt, som den benyttede bil kan køre, hold igen på farten!

Når uheldet er ude: Ved de fleste uheld sker der forholdsmæssig alt for stor skade på flyet, når vognen lægger sig om på siden. idet kroppen vælter løst rundt mellem vingerne. Herved opstår mange huller og hutten går altid i stykker. Lav dog transportvognen således, at kroppen og vingerne ikke kan flytte sig, selvom vognen lægger sig på siden!

UDENFOR VORES ALMINDELIGE STATISTIK, MEN ALLIGEVEL NOGET, DER ER SKET VED SVÆVEFLYVEVIRKSOMHED

Den 26.07 havarerede SG-70's nye Pawnee under landing på Arnborg. Piloten kom ikke noget til, men flyet blev en del ødelagt. Flyet var sammen med andre slæbefly igang med at starte svævefly i Arnborg Åben konkurrencen.

Uden at foregribe hændelsesforløbet i dette aktuelle havari vil jeg gerne foresætte følgende bemærkninger vedr. flyvning med slæbefly, idet vi nu efterhånden har haft flere uheld og hermed pressens bevågenhed:

Uheld med slæbefly er en del af svæveflyvevirksomheden på X-købing flyveplads, når der skrives om uheldene i avisen. Derfor må tilrettelæggelsen af flyvning med slæbefly udføres og "styres" af svæveflyveklubbernes flyveledelser. Herunder skal man særlig være opmærksom på, om slæbepiloten i forvejen er rutineret svæveflyver, eller "kun" er motorpilot. De sidstnævnte mangler måske en viden, vi som svæveflyvere er opvokset med.

Disse kommentarer blev måske en længere omgang, men antallet af uheld skal holdes i ave. Selvom det ofte er banaliteter, der forårsager disse uheld, skal der gøres opmærksom på disse forhold.

BEVAR RESPEKTEN FOR FLYVNING

OG DU KAN FLYVE IGEN I MORGEN

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

Referat af instruktørmøde

Fredag den 27. juli 1990

Mødt frem: BAE, BN, IB, PRK, BJ, KØ, LK

1. Vagtliste cirkuleret. Lidt problemer med at få besat alle vagter.

2. Gennemgang af referat fra sidste møde. Stadigvæk problemer med spilkørsel. LK vil se på spillføreruddannelsen.

3. Gennemgang af elever, nye elever kan stadigvæk optages.

4. Flyvereglement revideret. Reglementet skal nu godkendes af bestyrelsen. Efter godkendelse sender jeg jer alle en kopi.

5. Wirebrud: Før omskoling til Astir udfør sædvanlige flyvninger i ASK-21 og lav et wirebrud i kritisk højde (300-400'), fortæl først at højden for at gå rundt er lavere, p.g.a. glasfiberlyets bedre glidetål, mindre effektive bremsere end f.eks. K-8 og K-7. Underret altid spillføreren om, at der laves wirebrud på en start, så han er forberedt. Ved wirebrud, for at undgå misforståelser, når wirebruddet sker i lavere højde. *Så uanset højde - kobel ud og brems!*

6. Nyt flyvepladsreglement gennemgået. Husk at skrive ovre i skuret.

7. Foranlediget af en hændelse, hvor spillføreren misforstod, hvad der blev sagt nede fra startstedet under et opræk, afbrød han, som korrekt er, starten.

Det skal her så lige ridses op hvad der er den korrekte fraselogi fra startsted til spil: *Spil - startsted. Kvttering. Startsted - spil, hal tot til K-7. 3 gange: Kør ind. 3 gange: langsommere. 3 gange: hurtigere. 3 gange: vent.*

Alle kommandoer gentages 3 gange og langsomt for at undgå misforståelser.

Ved kald fra en radio er det altid den der kaldes først og sig selv til sidst. F.eks. *E-7 - Vesthimmerland.*

Cockpitchen: Brug den liste der er klæbet op i cockpitten i K-7 eller ASK-21. Der er tilføjet et punkt: Afbrudt start.

I bedes venligst bemærke, at vi hr fået nyt forfangssystem. Husk at bed om korrekt sprængstykke.

8. Bestyrelsen har bedt om en udtalelse om, hvad instruktørudvalget mener om at købe en brugt Ventus C 17,6 meter, i stedet for den bestilte LS-6. Dette kunne instruktørudvalget tilslutte sig enstemmigt.

Venlig hilsen
Poul Richard

Apropos nyt forfangsystem!

Apropos nyt forfangsystem (se ovenstående referat, punkt 7) følger her en liste over hvilket sprængstykke du skal bruge til hvilken flyver. Husk altid at checke med tip-holderen hvilket sprængstykke der sidder i.

- K-8 BLÅT SPRÆNGSTYKKE (600 kg)**
- K-6 BLÅT SPRÆNGSTYKKE (600 kg)**
- Astir HVIDT SPRÆNGSTYKKE (500 kg)**
- LS-4 BLÅT SPRÆNGSTYKKE (600 kg)**
- K-7 RØDT SPRÆNGSTYKKE (750 kg)**
- ASK-21 RØDT SPRÆNGSTYKKE (750 kg)**

Uskrevne regler i Aalborg Svæveflyveklub.

En flyvedag: Du møder til briefing kl. 09:00, hvis du har tænkt dig at flyve den pågældende dag. Hvis du f.eks. kommer med bus, er det i orden at ringe i forvejen og fortælle, at du kommer senere.

Skulle du komme for sent eller pludselig får lyst til at komme ud og flyve. Så er du nødt til at yde en indsats på startstedet eller andet sted, før du ligesom er berettiget og med god samvittighed kan få en flyvetur.

Hvis du en dag er nødt til at gå før tiden, d.v.s. før kl. 17:00, hvor den mere officielle flyvedag slutter, giver du besked ved morgen briefing og så forventes det, at du er aktiv indtil du tager afsted.

En anden af vores regler er, at der drikkes ikke øl eller anden spiritus, før hangarportene er lukket, dette gælder også medlemmer, som kommer på pladsen uden at flyve. Denne regel er dog også vedtaget af instruktørudvalget og bestyrelsen.

Flyfordeling: Dette har på det sidste været en anstødssten til en kraftig gang brok og utilfredshed, nok foranlediget af at vi har et fly i underskud i glasfiberafdelingen.

Tidligere havde vi den gode regel, at når du f.eks. havde haft en god flyvning week-enden eller et stykke tid i forvejen, så trak du dig ved lodtrækningen til fordel for en, som ikke havde fløjet noget særligt inden for det sidste stykke tid. Denne regel fungerede i mange år uden de store slagsmål og den fungerede faktisk godt. Det er bare en lille smule fleksibilitet fra alle sider, der skal til.

Det har taget en meget uheldig udvikling de sidste år. Et hvert medlem ser ud til altid at være sig selv nærmest, der er ingen glæde over, når et andet medlem har haft en god flyvning. Jeg har sågar hørt denne udtalelse fra et medlem »*Jamen, det er jo, ikke mig, der har haft den flyvning*«, så synes jeg bunden er nået.

Jeg vil foreslå, at der laves en tavle i klubhuset, hvorpå der ajourføres, når et medlem har lavet en større flyvning, det kan f.eks. være alt over 3 timer på en flyvedag, lavet en 50 km eller hvad nu det er. Så er det meget nemt at se blandt dem, der melder sig på det pågældende fly, hvem der har fløjet inden for den sidste periode. (Jeg har faktisk allerede fremstillet en tavle.)

Fly: Hvis du er blevet tildelt et fly til en konkurrence, forventes det, at du sørger for, at flyet bliver poleret og afleveres i rengjort stand, samt at eventuelle småfejl er udbedret. For når du deltager i en konkurrence, skal dit fly være i tip-top stand, ellers er chancen for at opnå et godt resultat begrænset. Det halve i en konkurrence er, når du ved, at flyet ikke er behæftet med fejl.

Hvis du en dag erfarer, at det fly, du skal flyve i, har fået en lille skade, er det din pligt at få skaden eller fejlen udbedret, hvis du ikke selv er i stand til at gøre det, allierer du dig med en, der kan hjælpe dig. Du konstaterer ikke bare fejlen og tænker, det er der nok en anden der udbedrer. Det kunne jo i den yderste konsekvens blive dit eget liv eller førlighed, det gik ud over.

Konkurrencer: Klubben har for flere år siden besluttet, at vi går helt og holdent ind for NOM, istedet for DIKO. Det er af den simple grund, at DIKO strakte sig over 5-6 week-ender i løbet af en sæson, og som følge heraf kunne et fly eller flere være væk i disse week-ender. Dette var ret utilfredsstillende for klubbens medlemmer.

Vi besluttede så at forsøge at stable en Nordjysk konkurrence på benene, i lighed med Sjællandsmesterskaberne, det lykkedes også, om end ikke med den store succes de første år, da nogle klubber var modstandere. Men det er faktisk blevet en stor succes de sidste 4-5 år.

Som en følge af, at vi går helhjetet ind for denne konkurrence, kan medlemmerne ikke forvente, at der er fly på vores plads i NOM-ugen, som strækker sig fra lørdag til og med den efterfølgende fredag, men det er så også kun en week-end, det går ud over. Flyene skal så også være tilbage på pladsen til normal flyvedags begyndelse den efterfølgende lørdag.

Vi mener, det er sundt både for medlemmerne og klubben, at nogen kommer ud og ser noget andet. Det kunne måske tilføre klubben noget nyt eller nye impulser.

Jeg har med dette ville genopfriske nogle af de regler og normer, som måske er gået i glemmebogen og som jeg synes, har været gode regler.

Hvis andre skulle have noget af lignende karakter, så fat pennen og skriv til Svævenyt.

Venlig hilsen

Poul Richard



Q8 energi-depotet

Søndermarksvej 4, DK-9500 Hobro - Tlf. 08 52 55 66

VAR DET DEN???

Frihedstrangen hos en gris på dyrskytet i Hjørring blev åbenbart for stor, idet den stak af - ud i det fri. 2 kvadrater er øjensynligt for lidt til en gris af den størrelse. En størrere efterlysning blev straks iværksat. Vidner påstod, senere på dagen, at have set grisen på vej over Limfjordsbroen med kurs mod syd-vest. Senere kunne politiet i Nibe berette om vidner, der med sikkerhed, havde set gysse på vej mod Aars. Sidst på dagen var det endnu ikke lykkedes at fange grisen.

Det sidst øjenvidne politiet har kunnet opspore var postbudet i Hornum. Han så svinet i skarpt trav over markerne ned mod flyvepladsen. Politiet og Civilforsvar iværksatte en intensiv eftersøgning med hunde forrest som snusere. Men ak. På flyvepladsen stopper alle spor på højst mystisk vis - lokale svæveflyvere på pladsen kendte ikke noget til noget svin. Svæveflyverne kunne dog berette om vilde århusianere der, til alles skræk og rædsel, huserede i området. Politiet opgav, af gode grunde, at afhøre århusianerne vedrørende den stakkels gysse idet alle jo ved at intelligenskoefficienten hos vilde århusianere er lig svin's! Man anser svinet for tabt!



Grisen stak af.

Gris på afveje

HJØRRING: En af de udstillede grise på dyrskuet i Hjørring benyttede chancen til en smuttur, og så gik jagten. 3. SEK. SIDE 4 og 5

FOTO: NIELS ÅGE SKOVBO



særlige præstationer

Tage Havsager ringede en dag og sagde hans omskoling til LS-4 ikke var kommet med i denne rubrik »særlige præstationer«. Her må jeg lige sige at forudsætningen for at komme med her, er at den pågældende flyvning står anført på dagkortene, ellers har jeg jo ikke en jordisk chance for at holde nogenlunde check på hvad der er foregået. Her drejede det sig om en »gratis« omskoling, men såfremt det havde været en anden flyver skulle der jo betales for denne omskoling og idet kassereren også går ud fra dagkortene med hensyn til betaling er det vigtigt at alt væsentligt er anført på disse kort; omskoling, PFT/S, gæstestart, flyvning med halvaktiv pilot etc. etc. - men ellers tillykke med det Tage, og tak fordi du ringede!!!

3/7: Per Friborg Madsen omskolet til LS-4

4/7: Bent Kirkegaard 101,6 km trekant Løvelbro-Sejstrup vej X-VH 84,7 km/t

10/7: Ove Rønberg Christensen omskolet til LS-4

10/7: Agnethe og Gunnar udlandet i ASK-21 S for Ålestrup. Tør man spørge: I forsøg på hvad?

13/7: Kaner og Ivan Hansen omskolet til LS-4

13/7: Per Berthelsen og Poul Olsen 110 km ud/hjem Als Odde havn/retur. ASK-21 - 1:35

14/7: Poul Richard Christensen 308 km ud/hjem Brørup/retur 4:46

15/7: Ib Friis Mikkelsen og Bo Brøndum udlandet ved Møldrup i forsøg på hvad?

18/7: Per Friborg Madsen og Poul Erik »grønlander« Thomsen 40 minutter i 2G - 2100 fod

19/7: Per Friborg Madsen og Kaner 40 minutter i 2G - 2300 fod

20/7: Per Berthelsen - Solo

20/7: AMA/Bent Erik Thomsen nr. 1 ved NOM '90 - Discus, standardklasse

Henrik Bo Jensen nr. 6 ved NOM '90 - LS-4, standardklasse

Flemming Kristensen nr. 11 ved NOM '90 - Astir, standardklasse

Carsten Nielsen nr. 2 ved NOM '90 - Ka-6, klubklasse

Flemming Sørensen nr. 5 ved NOM '90 - Ka-8, klubklasse

22/7: Gitte Møller Andersen og Ib F. Mikkelsen 116 km ud/hjem Langå jernbane Y-retur, 2:30

22/7: Niels Sejstrup nr. 2 ved Arnborg Open '90 - LS-4, standardklasse

22/7: Per Berthelsen omskolet til Ka-8

23/7: Jakob Østergaard - Solo

27/7: Bjarne Jensen og Ib Olesen landet i Borup. Hvorfor?

1/8: Poul Richard Kristensen 102 km trekant Fyrkat/Lindborg/VH 1:03 - 98 km/t

4/8: Carsten Nielsen omskolet til Astir

4/8: Flemming Sørensen omskolet til Ka-6

ALLE BØRNENE!!!

Alle børnene var ude at flyve, undtagen Tim - han var trim!

Alle børnene var ude at flyve, undtagen Thor - han var højderor!

Alle børnene og piloten sad i flyveren, undtagen hans bror - han var haleror!

Alle børnene sad i flyveren, undtagen Inge - hun var højre vinge!

Alle børnene var ude at flyve, undtagen Finn - han var halefin!

Udarbejdelse og udgivelse af klubhåndbog

Igennem årene er der i klubben og dennes bestyrelse taget stilling til og truffet beslutninger om en masse ting. Meget af dette er grundlaget for klubbens virke i dag. De ældre medlemmer kan huske hvad der er sket gennem årene og tager det som en selvfølge, at sådan er det - og det ved alle.

Gid det bare var så vel.

Men i sagens natur er det ikke sådan, for hvordan skulle nye og nyere medlemmer have mulighed for at være orienteret om disse ting? Det kan man ved bl.a. at læse de sidste mange årgange af "SVÆVENYT" og mødeprotokoller. Det er dog besværligt og lidet rationelt.

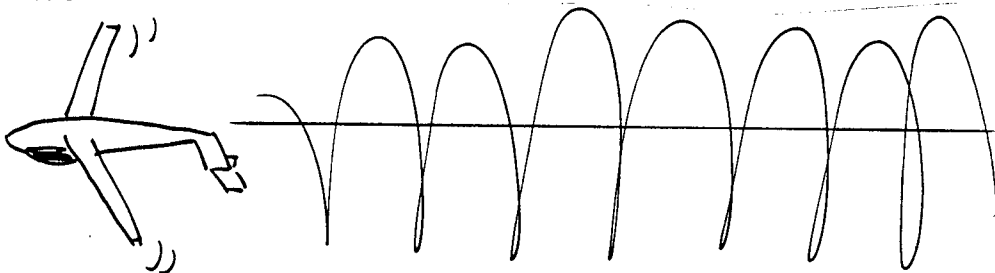
Derfor forsøger vi nu at få samlet alle disse oplysninger i en klubhåndbog.

Håndbogen vil gradvis opstå som "ta` ud og samle sider" i klubbladet. Det er så op til det enkelte medlem selv at sørge for at samle sin håndbog. Nye medlemmer vil få et aktuelt eksemplar udleveret ved indmeldelsen. En komplet opdateret bog vil selvfølgelig også forefindes i klubhuset

Bestyrelsen håber med dette at have afhjulpet et længe savnet informationsværk.

Forslag til indhold og forbedringer modtages gerne.

Gert



Kvickly AARS

Himmerlandsgade 61 - 9600 Aars - Tlf. 08 62 15 33

Til alt held reddede slæbepiloten livet - men det kunne have gået frygteligt galt. Noget tyder på at piloten havde for lav fart på i det sidste drej og dermed stallede i jorden. Ikke bare for motorfly er dette en farlig ting: For lav fart i et snævert drej tæt på jorden under indflyvningen. Heldigvis er det mange, mange år siden vi i klubben har haft et totalhavari under en flyvning. Lad os stadig, ved fælles hjælp, have vores selvdisciplin i behold. Koncentrér dig om at noget sådant aldrig må ske i vores klub.

AAS FREDAG 27. JULI 1990

Motorfly havareret

HERNING: Et en-motors fly havarede i går under indflyvning til svæveflyvecenteret ved Arnborg nær Herning. Piloten - en 24-årig mand fra Esbjerg - slåp uskadt fra uheldet, men er indlagt til observation for chok.

Flyet, et Piper Pawny, der blev brugt til at trække svævefly i luften i forbindelse med konkurrencen i Arnborg Åben, var på vej tilbage til flyvepladsen. Da piloten i cirka 60 meters højde foretog det sidste drej ind til landing, sank den ene vinge pludselig, og flyet begyndte at falde.

Piloten prøvede at rette op ved at give fuld gas, men det lykkedes ikke at få kontrol over flyet, som ramte jorden 400 meter fra baneenden.

- Den ene vinge blev flået af, motoren revet løs og landingsstellet trykket op i flyet. Men piloten forlod selv kabinen og gik tilbage til flyvepladsen, stærkt chokeret, oplyser konsulent Edvin Thomsen, Dansk Svæveflyver Union.

Havarikommissionen skal nu undersøge, om uheldet skyldes mekaniske eller menneskelige fejl.

færge til

Telefon	Efternavn	Fornavn(e)	Adresse	Adresse2	Adresse3	Telefon, arbejde
98 56 60 07	Andersen	Hans E.	J. H. Schmidtsvej 105		6500 Vojiens	
97 10 23 86	Andersen	Hans Møller	Tostrupvej 7		9560 Hadsund	
98 18 17 89	Andreassen	Kurt Lund	Egevej 32		7470 Karup	
98 63 24 69	Bertelsen	Bent H.	Johan Skjoldborgsvej 4		9200 Aalborg SV	
98 66 15 43	Bertelsen	Niels Frede	Bakkegaardsvej 45		9640 Farsø	
86 46 61 99	Bisgaard	Evan	Aggersundvej 111		9600 Aars	
86 52 22 83	Bøgelund	Poul Erik	Thranesvej 2	Ålum	8900 Randers	
86 11 21 94	Christensen	Arne	Udsigten 5		8660 Skanderborg	86 52 41 11
98 65 81 40	Christensen	Hemming G.	Fr. Holmsvej 23	St. Binderup	8260 Viby	
98 66 14 61	Christensen	Ole Irend	Møllegaardsvej 11	Hornum	9600 Aars	
98 58 39 19	Dynman	Flemming	Aalborgvej 32		9600 Aars	
98 66 15 55	Enevoldsen	Solveig Stentoft	Birkevej 9	Assentoft	9550 Mariager	
53 65 53 25	Frederiksen	Brian B.	Torvet 7	Hornum	9600 Aars	
	Frikke	Bent	Primulavej 11		4600 Køge	
	Gross	Eugene	17405 East Lester, Tuscon	Arizona	85719 USA	
98 38 01 51	Halkier	Anita	Jættestuen 32		9230 Svenstrup	
64 82 35 00	Hansen	Dan	Søndergade 19, 1.		5450 Otterup	
98 31 92 22	Harboe	Poul Jerup	Snekkerstenvej 6		9270 Klarup	
98 14 17 26	Harmark	Kristian	Solhøjsvej 28		9210 Aalborg SØ	
98 26 24 48	Hjeds	Tommy	Bjærnsøsparken 10	Sulsted	9380 Vestbjerg	98 18 82 77
98 33 70 10	Hjorth	Kjeld Chr.	Driften 5	Ll. Brøndum	9574 Bølum	
98 37 50 85	Horsdal	Poul	Haverslevvej 22	Gravlev	9530 Støvring	
98 66 32 26	Hovgaard	Finn Nymann	Bakkevej 9	Krogstrup	9600 Aars	
58 46 31 95	Jensen	Erling	Banevej 24		9300 Søby	
98 38 57 97	Jensen	Harry	Fyrrebakken 69	Øster Hornum	9530 Støvring	
98 12 21 09	Jensen	Inge Klitgaard	Vesterbro 51, 2. th.		9000 Aalborg	
31 51 21 91	Jensen	Kim	Greisvej 31, 3. th.		2300 København S.	
	Johansen	Gorm Ø	6C-100 SÅB		3910 Sdr. Strømfjord	
98 62 46 52	Klausen	Lene I.L.	Gislumvej 27 B		9600 Aars	
98 33 57 71	Knudsen	Ruben	Hadsundvej 22		9575 Terndrup	
32 52 08 48	Kristensen	Henrik L.	Hajdal 16		2770 Kastrup	
98 27 20 99	Krull	Lars	Ellehømsersvej 94		9430 Vadum	
98 13 88 53	Larsen	Ole	Rosenlundsgade 7, 3. tv.		9000 Aalborg	
98 67 80 28	Laursen	Jacob Bach	Bjørnhøllevej 69	Overlåde	9640 Farsø	
98 15 86 45	Mogensen	Jørgen Lund	Herningsvej 156		9220 Aalborg SØ	
98 66 30 48	Munk-Christie	Elisabeth Rømer	Præstegaardsvej 1	Vester Hornum	9600 Aars	
98 17 51 98	Møller	Lars Hesselberg	Kongensgade 33		9400 Nørresundby	
98 65 31 81	Nielsen	Hans Chr. Gramkow	Dyssevej 5		9541 Suldrup	
98 15 80 45	Nielsen	Svend E.K.H.	Esbjergsparken 94a		9200 Aalborg Ø	
98 18 44 34	Nordhagen	Hemming S.	Kornblomstvej 105		9000 Aalborg	
98 67 65 44	Pedersen	Bo	Sønderbakken 3		9681 Ranum	
31 58 40 63	Petersen	Ann	Lombardigade 1, st.		2300 København S	31 53 44 44 (228)
98 65 62 98	Poulsen	Hans Bo	Herredsvej 2	Gislum	9600 Aars	
98 65 62 98	Poulsen	Kim Bo	Herredsvej 2	Gislum	9600 Aars	
98 24 42 50	Rytter	Benny	Kaj Munksvej 2		9440 Åbybro	
42 57 29 42	Sjærsløv	Karsten	Stenhavevej 23		2970 Hørsholm	
98 42 95 08	Skarls	Bøgild Kaj	H. C. Ørstedsvvej 45		9900 Frederikshavn	
98 24 78 87	Sørensen	Evald	Kløvervej 1		9490 Pandrup	
98 14 56 78	Sørensen	Jens Ole	Poseidonvej 62		9210 Aalborg SØ	
98 17 86 51	Teilmann	Ole Samsøe	Østerbrogade 134		9400 Nørresundby	
98 37 10 33	Tønder	Peter	Lynmoisen 3	Sørup	9530 Støvring	
86 24 48 09	Vasegaard	Gitte	Lindøvenet 11	True	8381 Mundelstrup	86 24 44 22
98 92 79 11	Østergaard	Finn	Gåseurtvej 6		9800 Hjørring	

NOM '90 på Skive

af Carsten Nielsen

Jeg skulle som en ud af 5 piloter deltage i NOM '90 (i en Ka-6). I få øjeblikke troede jeg at jeg kunne skyde en hvid pil efter det hele, da mit certifikat manglede fornyelse, men Per Fri-borg Madsen fik i samråd med certifikatkontoret (på mindre end 2 dage) fremtryllet et »OK«, og afsted til Skive det gik. (Her må jeg også rette en tak til Dr. Odderskov der i dagens anledning havde indrettet sin praksis til dyreklinik, idet katten Erling blev kastereret... - tror jeg nok?!?)

Vi (Flemming Sørensen og undertegnede) ankom til Skive airfield kl. ca. 24:00 fredag aften, og faldt omgående til i det udemærkede bar-miljø! He kan jeg iøvrigt tilføje, at det daglige miljø i konkurrencedagene levede godt op til mine forventninger da jeg var blevet rustet med »NOM-historier« fra tidligere år.

Det har virkelig været lærerigt og inspirerende som nybagt S-pilot at deltage i en konkurrence for første gang. Den første oprandt, og det var ikke uden sommerfugle i maven at jeg gik til briefing, ganske uvidende om hvordan sådan noget skulle foregå. Vejret tegnede til at blive super med haly-kraftig termik til 6-7000 fod. Opgaven lød på; EKSV - Låsby X - Langå station og herfra hjem igen til EKSV. Ialt 133 km. Starten gik kl. 11:00 og tærskel kl. 12:00. Efter at have ligget og nosset lidt rundt i noget tørtermik begyndte de hvide klatter efterhånden at komme. Dog blev det først rigtigt godt når man kom lidt syd-øst over. Basen blev som ventet høj, og det var ingen problem at komme helt igennem den dag. Det synes imidlertid G4 fra standardklassen ikke, der efter at have moslet rundt ved Karup, fandt det på sin plads at tærskle om. Det resulterede i en ude-landing.

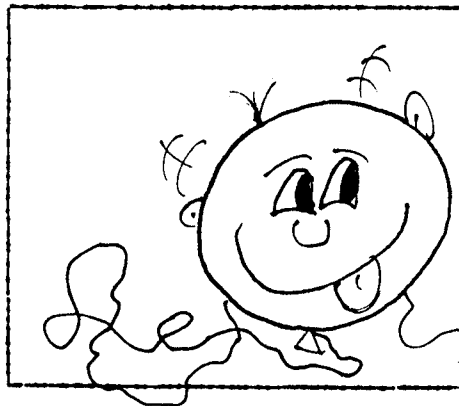
Søndagen tegnede også lovende. Opgaven var ca. den samme - så afsted det gik. Selvturen gik fint, men det gjorde hjemtærsklingen ikke. Ka-6'erenes slutlidstal viste sig nemlig at være yderst upålidelig hvis man glemmer *sikkerhedshøjden*. Ude-landing. Det værste var, at hvis jeg råbte lidt, kunne de høre på tærskellinien.

Mandagen blev aflyst, grundet manglende termik. Tirsdag blev ikke aflyst, og en mindre opgave blev udskrevet. Uheldigvis var der ikke termik der hvor jeg fløj, eller der hvor nogen fløj for den sags skyld, for alle mand ude-landede. Onsdag og torsdag blev en noget blandet landhandel med svag tørtermik, cirrus, blæst og surmulen over det dårlige vejr. Der blev godt nok skrevet opgaver ud, men der blev godt nok også landet ude. Fredagen blev aflyst men den gik så med at rydde op og rengøre alt udstyret for så at fragte det til EKVH. Samme aften var der grisefest i Skive. Dog var svinet en del mindre end det på Vesthimmerland, og så var der ingen levende musik!!! Men alt i alt en udemærket fest.

Sammenlagt må man sige at en konkurrence er noget at det mere geniale. Ikke kun det at man får lov til at flyve en masse og samle en masse erfaring, men også det at komme ud og møde en masse nye ansigter med de samme tilbøjeligheder i luften.

Jeg håbter at andre nye S-piloter samt kommende S-piloter må få chancen, og gribe den. For som sagt - det er skide skægt!

Carsten



F.H.D.*) Redaktionen kan tilføje, til Carstens ellers udmærkede indlæg her i »Svævenyt«, at han, på baggrund af sin sikre flyvning under NOM, hjembragte en flot-flot 2. plads i klubklassen. Ikke så få gange hørte man ordene: »Trolldmandens lærling.

*) For hulen da!!!

Samlede resultater for NOM '90 på Skive

Øverst den samlede stilling for standardklassen og nederst - klubklassen. Vi må sige at vi stadig er i stand til at præge NOM på særdeles go' vis! Nogenlunde vejr, konkurrencen afviklet på flere dage, fair konkurrence, godt humør og ingen regn. Vellykket NOM!!!

FLY	KLUB	14/7	15/7	17/7	18/7	TOTAL	PLAC
27	Aalborg	1000	1000	214	537	2751	1
U1	Hjørring	608	818	61	1000	2487	2
YZ	Skive	858	815	271	537	2481	3
YD	Svævethy	870	927	64	537	2398	4
28	Aviator	755	840	51	538	2184	5
G4	Aalborg	452	942	165	537	2096	6
K3	Hjørring	738	618	67	516	1939	7
79	Skive	485	288	66	722	1561	8
K7	Skive	760	555	105	118	1538	9
L5	Aviator	347	599	152	403	1501	10
E7	Aalborg	682	527	0	0	1209	11
E2	Skive	605	394	40	0	1039	12
12	Skive	524	419	0	0	943	13
MY	Skive	490	0	70	0	560	14

FLY	KLUB	14/7	15/7	17/7	18/7	TOTAL	PLAC
33	Skive	1000	1000	1000	700	3700	1
E1	Aalborg	802	882	523	386	2593	2
90	Aviator	482	185	529	655	1851	3
BB	Hjørring	609	720	382	0	1711	4
FL	Aalborg	393	493	0	465	1351	5

**RAMMEN OM
GODT
BYGGERI**

- Helvægselementer
- Facadeelementer
- Betonelementer

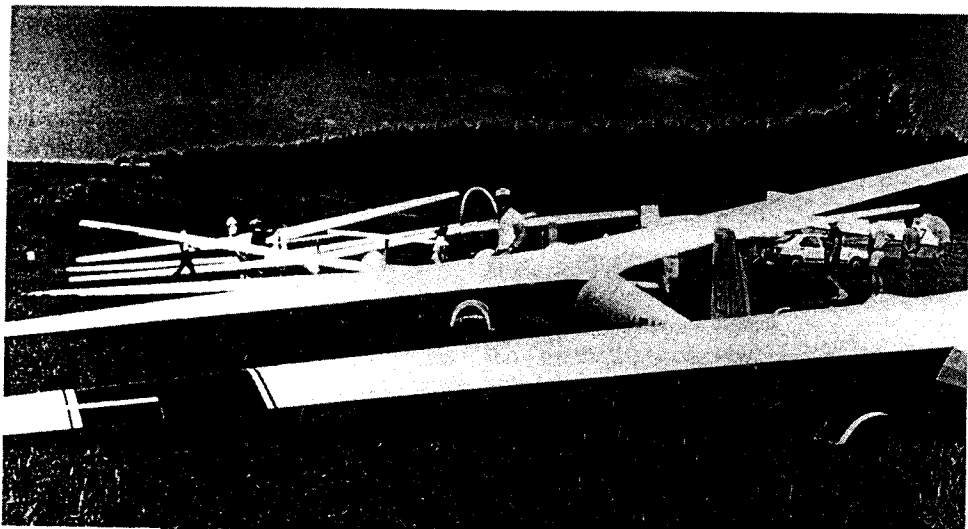
GANDRUP ELEMENTFABRIK A/S

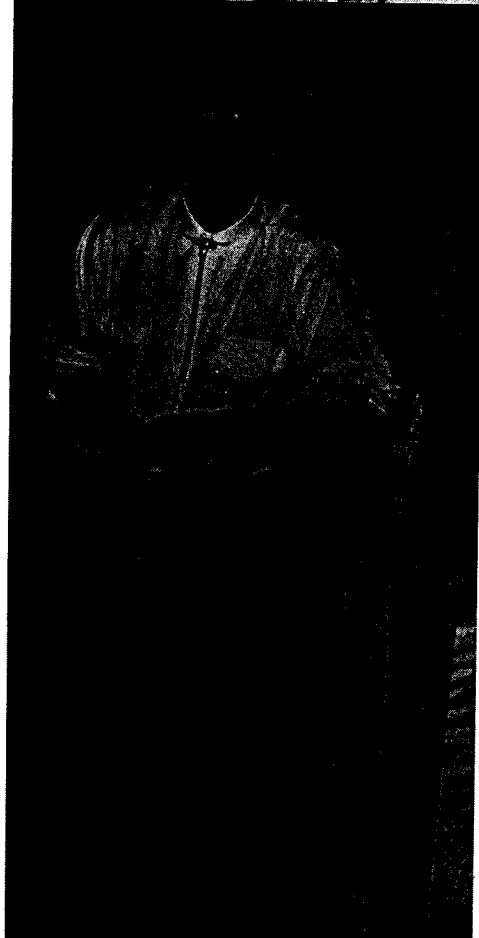
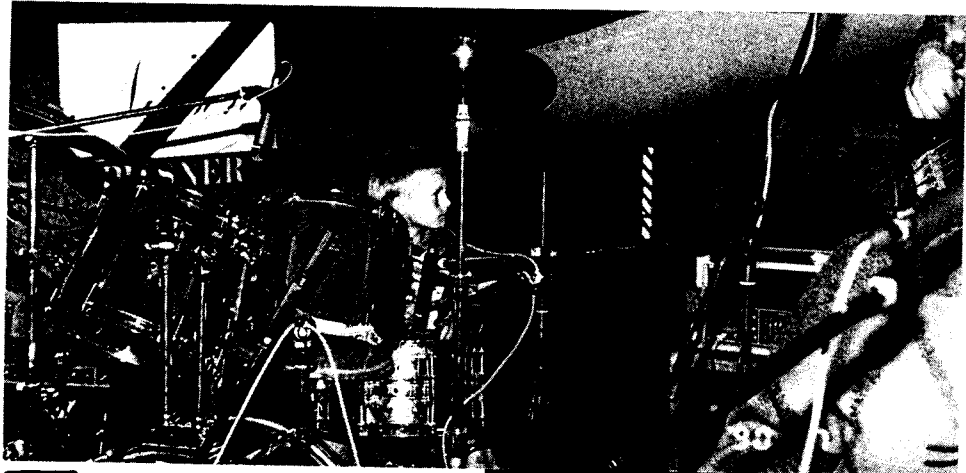
Teglværksvej 35 - 9362 Gandrup - Telefon 98 25 90 66 - Telefax 98 25 98 66

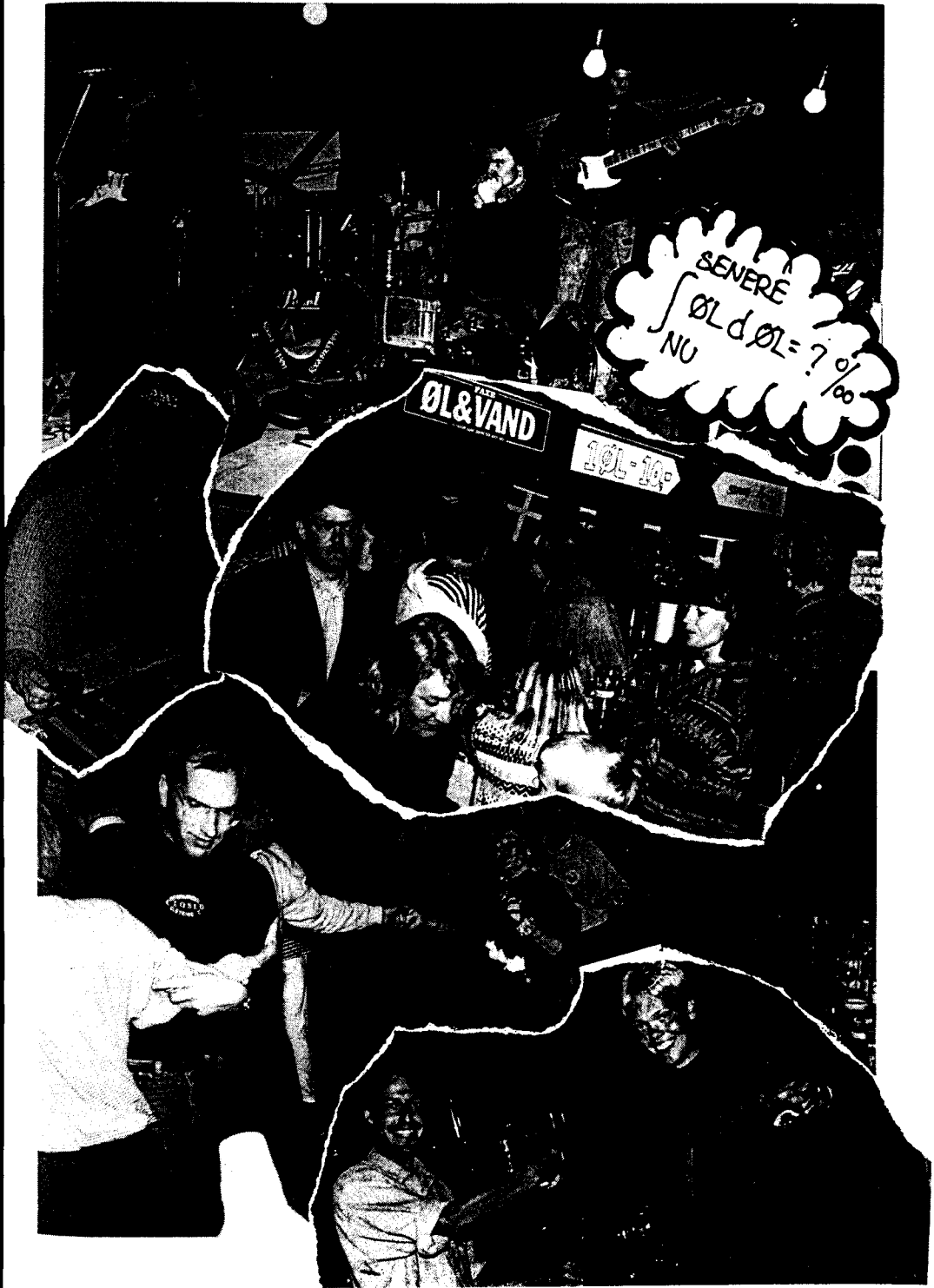


BILLEDKAVALKADE

På de følgende sider lader vi billederne tale for sig selv.
NOM, Grisefest & Klubhusrenovering.







I de følgende numre af Svævenyt vil jeg forsøge mig med en oversættelse af nogle afsnit fra Helmut Reichmann's bog Cross Country Soaring, på Tysk: Streckensegelflug. Jeg vil måske forsøge at supplere med nogle afsnit og figurer bogen: Meteorology for Glider Pilots af C.E. Wallington. Målet er at beskrive hvad termik er og hvordan man udnytter det beskrevet udfra en meteorologisk-fysisk synsvinkel. Mange af emnerne er beskrevet udmærket i Svæveflyvehåndbogen og for garvede gamle piloter kan indholdet måske virke trivielt. En anden måde at beskrive tingene på kan derimod tit fremme forståelsen - så jeg springer hermed ud i det.

TERMIKFLYVNING

Lad os et øjeblik beskæftige os med det der sker nær jordoverfladen.

- Hvornår kan vi forvente termikbobler?
- Hvor dannes de?
- Hvad udløser dem?
- Hvad er det der giver dem den facon de har?

Generelt set skal vi i vor taktik når vi søger termik i lav højde ikke kun tage højde for hvor den varme luft dannes, men også tage højde for hvad der kan udløse boblen. Dette er to forskellige spørgsmål, som behandles hver for sig.

TERMIKKILDER

En termikkilde kan defineres som et område hvor luftens egenskaber forandres så den er lettere end den omkringliggende luft. Det bevirker at luften stiger til vejrs, hvis den påvirkes af en igangsættende impuls. Eller sagt på en anden måde: Termik-

kilder forårsager en ustabilitet i luftlagene ved jordens overflade.

Lettere hvis varm eller fugtig

Normalt er det varme der gør luft lettere - molekylerne bevæger sig hurtigere og skal derfor bruge mere plads, med andre ord volumen af en given masse af luft øges og vægten pr. kubikmeter formindskes.

Luft er en blanding af gasser: Nitrogen, Ilt, Kuldioxid, små mængder af ædle gasser og varierende mængder af vanddamp. Vanddamp er ca. 3/8 lettere end tør luft. Det er derfor indlysende at luft ikke kun er lettere når den er varmere end omgivelserne, men også når den indeholder relativt store mængder vanddamp.

En dårlig varmeleder

Luft er en perfekt varmeisulator; det er derfor uldne strikkesøjler eller dynejakker er så varme som de er. Når en luftboble først er blevet varmet op vil den blive ved med at være varmere end den omkringliggende luft i forholdsvis lang tid fordi luft som nævnt er en dårlig varmeleder. Det der kan få luft til at afkøles er opblanding med anden luft fx. forårsaget af kraftig vind og deraf følgende mekanisk turbulens. Eller luftboblen stiger til vejrs og afkøles derved adiabatisk. En adiabatisk proces er en proces der foregår uden varmeudveksling med omgivelserne, f.eks vil en luftmasse der udsættes for et trykfald afkøles.

Jordoverfladen - ikke solen - varmer luft op

På skyfri dage passerer solens stråler gennem atmosfæren uden at varme denne nævneværdigt op. Den for termikdannelsen nødvendige opvarmning af de nederste luftlag kommer derfor

fra solens opvarmning af jordoverfladen, hvor jordoverfladen afgiver varme til luftlagene umiddelbart over jordoverfladen.

Dannelse af ustabil overfladeluft

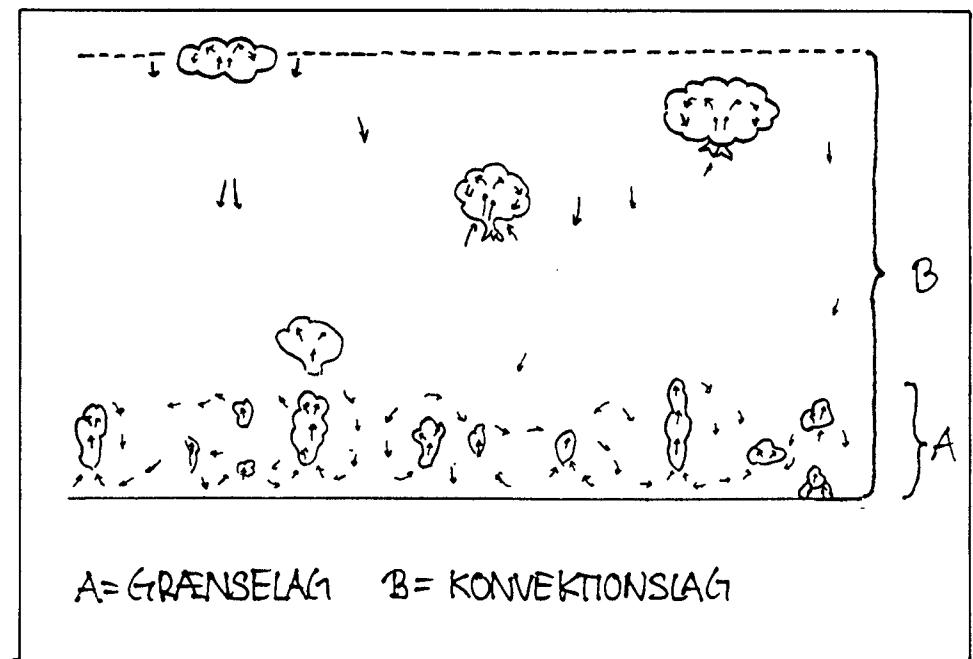
Der er mange faktorer som enten fremmer eller hindrer dannelsen af ustabil luft ved eller umiddelbart over jorden. Nogle få af de vigtigste er nævnt nedenfor, idet de er vigtige som hjælp når sandsynligheden for termik i bestemte situationer og områder skal vurderes.

Solenergiisolation

Skygger fra skyer, der passerer jorden forstyrrer opvarmningen af jordoverfladen. I områder, der har været i skygge et stykke tid er der ikke basis for termikdannelse i et stykke tid. Meget svag termik som kan findes i lave højder stopper hvis området dækkes af skygger fra skyer,

dette skyldes at solenergitilførslen stoppes. Kun hvis luftmassen, der fornylig er blevet opvarmet af solen, er stor nok, er der energi nok lagret til at kunne generere brugbar termik til trods for skyggeeffekten. Ekstremt store skyggeområder umuliggør som regel al termikdannelse. Ikke desto mindre kan der af og til findes brugbar termik under store skyggeområder. Store lokale skygger forårsaget af cumuluskyer, der er klumpet sammen eller tordenskyer forhindre som regel termikdannelse lokalt, mens termikken blomstrer omkring dem. Dis støv og røg fra industri kan specielt om morgenen hindre termikdannelse, især i kraftigt industrialiserede områder.

Solens indfaldsvinkel på jorden er bestemmende for størrelsen af området som solens energi fordeles over.



Denne parameter er bestemt af: Breddegrad, årstid, tidspunkt på dagen og hældningen af terrænet. Generelt betragtet er bakket terræn gunstigere for termikdannelse end fladland. Dette skyldes den forskellige opvarmning af jordoverfladen på hhv. sol og skyggesiden af bakkerne. Dette giver relativt store temperaturforskelle mellem luft ved jordoverfladen, sammenlignet med opvarmningen over fladland.

Sammenhæng mellem overfladens beskaffenhed og overfladeopvarmning

- Vand fordampes fra overfladen af fugtig jord. Dette kræver store varmemængder - hvilket igen formindsker den egentlige opvarmning af jordoverfladen.
- Vand er en fantastisk god varmeleder og fugtig jord leder derfor varmen nedaf - væk fra overfladen.
- Vand har en fantastisk god varmekapacitet, hvilket får den varme der er til rådighed til at lagres i vandet, istedet for at varme overfladen op.
- Grønne planter fordampes vand, af og til i utroligt store mængder. Et stort løvtræ kan fx. forbruge op til 3 tons vand på en dag. Planter der står på fugtig jord vil normalt fordampe mere vand end planter på mere tør jord. Tørre planter giver derfor en kraftigere overfladeopvarmning end de mere våde.
- Nåletræsskov genererer kraftigere termik end skov med løvtræ.
- Heder, bare marker el.lgn er gunstigere for termikdannelse end skovområder etc.

- Vind øger fordampningen fra planter, ligesom den øger fordampningen fra selve jordoverfladen. På grund af turbulensen i grænselaget (Se figur 1.) opblandes den fugtige luft ved jordoverfladen hele tiden med ny tør luft.

Energiabsorptionen ved jordoverfladen afhænger meget af jordens beskaffenhed. En hel del af den indstrålede energi bliver reflekteret med det samme i form af langbølget infrarød energi.

Jo mindre energi der bliver reflekteret jo mere bliver der absorberet, hvilket giver en stor opvarmning af jordoverfladen. Nedenfor er der et skema med nogle eksempler på energitab som følge af refleksion (Wallington s.131). Det ses i skemaet at som for den synlige del af solenergien er refleksionen fra jævne lyse områder særlig stor.

Type af overflade	Mængde energi tabt ved solrefleksion
Kornafgrøder	5-15 %
Nåletræskove	10-15%
Sort muld	10-15%
Fugtig sand	10-15%
Bar jord	10-20%
Tørre pløjede marker	0-25%
Tør sand	15-25%
Græs	15-40%
Ørken	15-40%
Sne, is	40-90%

Energioverførsel fra jord til luft
Kraftig vind og deraf kraftig mekanisk turbulens forårsager en så kraftig opblanding af den varme overfladeluft med luft højere oppe at overfladevarmen hurtigt bliver fordelt til et forholdsvis tykt grænselag. Samtidigt bliver overfladen konstant afkølet, hvorfor dannelsen af effektive termikkilder med overopvarmet overfladeluft hindres. Disse forhold bevirker at der ikke dannes store kraftige bobler så ofte som i mindre blæsende vejr.

I områder med læ øges opvarmningstiden. I majsmarker er temperaturen mellem stænglerne ofte 2 - 3 C højere end blot 30 cm over afgrøden. I en kartoffelmark er temperaturen nede mellem stænglerne blevet målt til at være 2 - 5 C højere end blot 1 m over jordoverfladen (Wallington)

Højt tørt græs, hede, huse, træer el.lgn. kan på samme vis holde på større luftbobler og således varme disse op i længere tid. Man kan ofte finde forbavsende god termik i læsiden af skrænter eller bjergrygge, hvor luften har haft en chance for at blive varmet ekstra meget op. Kløfter og hulninger i bjergområder er meget gode termikområder.

Hyppig termikudløsning formindsker styrken af de enkelte bobler, ved at forbruge den energi der er til rådighed. Hvis der fx. er få termikudløsningsfaktorer (fladt landskab og svag vind) vil der være få, men kraftige bobler.

Ustabilitet på grund af forskelle i luftfugtighed

Usædvanlig høj lokal luftfugtighed kan forårsage lokale fænomener som bobler over moser og små søer. Målin-

ger har vist at temperaturen i sådanne våde bobler kan være lavere end i den omkringliggende luft. De for termikdannelsen forskellige kombinationer af enkelte faktorer kan teknisk set ikke måles, selv de enkelte faktorer hver for sig er svære at håndtere. Dette gør det svært at få et overblik over alle de parametre, som enten kan forstærke hinanden, eller ophæve hinanden, ved dannelsen af termikbobler. Ikke desto mindre, er det vigtigt at tolke en given vejr- og termiksituation, både for at få det bedste ud af de bobler man finder, og for at bygge et erfaringsgrundlag op, som kan bruges ved vurdering af den termik, der skal udnyttes fremover på den enkelte tur, eller på ens næste flyvetur.

En anden ting, der kan gøre især termikflyvning i lave højder nemmere, er at forestille sig, at man spaserer gennem landskabet under sig. Man kan på den måde som regel hurtigt få en ide om, hvor der gemmer sig varme luftlommer. Går man fx. gennem noget tørt lyst sand, vil luften omkring en forblive behagelig kold selvom man brænder tærne. Det vil føles endnu koldere i en løvskov langs en bæk. Modsat vil en fuldmønt kornmark eller kartoffelmark føles næsten umenneskelig varm.

Denne måde at forestille sig tingene på har den fordel at den handler om luften i de laveste luftlag som er bestemmende for termikdannelsen på dage med svag vind. Det er selvfølgelig andre faktorer, der bestemmer hvor selve boblen stiger op, hvilket man ikke må glemme. Dette sidste emne behandles i nærmere i næste nummer af Svævenyt.

...vi fik brev!

af Flemming Vasegaard

Med fare for at blive kaldt bagklog, vil jeg gerne knytte nogle kommentarer til vores valg af nyt fly til klubben. Jeg vil gerne understrege, at jeg ikke ønsker at kritisere nogen for den beslutning, der blev taget - kun selve beslutningen. Og jeg ved godt, at jeg bare kunne have mødt op på den generalforsamling, hvor beslutningen blev taget. (Det kunne jeg nu altså ikke.)

Men for at komme til sagen: Hvad skal vi dog med den afsindigt dyre LS-6, som vi har bestilt? For ligeud sagt: Hvor mange vil få udbytte af den? Hvormange kan overhovedet udnytte det potentiale, et sådant fly rummer? Jeg mener, det kun er ganske få medlemmer af vores klub, det drejer sig om.

Som bilister kan vi vel allesammen engang imellem gå med drømmen om at prøve en Ferrari, men vi ved også godt, at vi slet ikke kan bruge den til det, den egentlig kan. Heller ikke selvom vi måtte.

På lignende måde rummer en LS-6 efter min mening en masse muligheder, som kun få af os virkelig ville få glæde af. Om glidetallet er 42 som LS-4, 36-38 som for diverse lidt ældre standard-fly eller op imod de 50 for 6'eren, er i mine øjne underordnet, når priserne også skal regnes med.

Det er vel også tankevækkende, at vi for nogenlunde den samme pris ville kunne få 2 flyveklare, brugte AS-W 20'er - hvis det absolut skal være flapsfly. Og om det skal være flapsfly kan man jo også spekulere lidt på. Jeg husker en artikel i et australsk svæveflyveblad. Den fortalte, at man til et australsk mesterskab en gang havde prøvet at lade standardklassen og 15-meter klassen flyve nøjagtig de samme opgaver. Forskellen i hastighed lå under 5% for de to klasser. Og her var de tale om toppiloter, ikke om den brede vifte af kunnen og erfaring, som en klubs piloter nødvendigvis repræsenterer.

Jeg vil som konsekvens af ovenstående opfordre bestyrelsen til at indkalde til et nyt medlemsmøde, hvor købet af LS-6'eren endnu engang diskuteres. Desuden vil jeg anmode alle

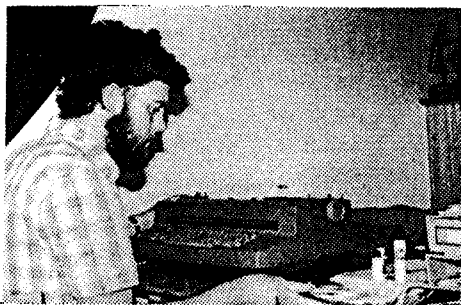
potentielle LS-6 piloter til at tænke sig om en ekstra gang. Også de af jer, som først om flere år, måske, ville komme til at flyve den.

Det vil næppe være svært at sælge vores option på superflyet i løbet af kort tid, - og den kommende vinter vil være velegnet for bestyrelsen til at gå på jagt efter andre egnede fly. For min skyld helst brugte. Om vi nødvendigvis skal have flaps-fly i klub-regi, må være op til andre. Jeg for min part kan let undvære det ekstra håndtag. Efter min mening må det være en sag om privateje (og privatbetaling), hvis man vil flyve Porsche eller Ferrari.

Løvrigt vil jeg også gerne slå til lyd for, at vi i stedet for en LS-6 køber to brugte fly, f.eks. en AS-W 20 og et standard-fly. Med en AS-W 20 kan vel de fleste få afløb for racer-tilbøjelighederne, og med i alt 4 een-sædede glasfly i hangaren vil vi efter min mening atter have en fornuftig flypark. Jeg har hørt argumentet om, at der sidste år af og til stod et ubenyttet glasfly i hangaren, også på dage med termik. Da jeg ikke selv var på pladsen så mange dage i forrige sæson, kan jeg ikke udtale mig kvalificeret om dette, men jeg må indrømme, at de dage, jeg var der (mest som instruktør) hørte jeg ingen beklage sig over, at vi har for mange fly.

Jeg tror, at en klub med 60-70 medlemmer skal kunne tilbyde sine piloter 4-5 tidssvarende fly samt nogle begynderfly. Også selvom det eventuelt i en enkelt sæson kan betyde, at udnyttelsen ikke er så stor. For de fleste er det dog af allerstørste vigtighed, at man kan få en ordentlig flyvetur, når man kommer pladsen. Af langt større vigtighed, end at klub-stalden også rummer det ypperste fuldblod, som de mange en gang imellem kan glide sig en gevaldig tur i, - og de få, der mestrer det, kan flyve stærkt i.

Flemming



Kassererens kommentar til saldo'en!

Det omtalte er gebyr (se ~~for~~ se sider. red.) er tilskrevet den 30.6.90 og er inkluderet i den angivne saldo. Skulle du overraskes over, at din (positive) saldo er større end forventet, så skyldes det helt sikkert at jeg endnu ikke har fratrukket omskolingsgebyrer til diverse fly, men dette vil med garanti ske snart.

* næste

Medlemsstatus

Pr. 1. august '90	Budget '90
Aktive 46	50
Aktive jun. 4	6
Halv. akt. 12	12
Ialt 62	68

Tørre tal fra regnskabsafdelingen

	31.7.90	+ rest '90	= ialt '90	Budget '90
1. Kontingent	157.240	78.065	235.305	245.690
2. Faste udgifter	60.117	18.726	78.843	94.000
3. Driftsudgifter	38.858	17.396	56.254	57.000
4. Klubhus	9.932	9.130	19.062	27.000
5. Administration og kurser	17.112	11.568	28.680	27.000
6. KZ-7	3.354	2.189	5.543	5.000

I det ovenstående har jeg lavet en kort opgørelse af vores forbrug, indtil 31.7.90, fordelt på de sædvanlige regnskabsposter.

Det forventede forbrug, i resten af 1990, er primært udregnet på basis af forbruget sidste år, med den usikkerhed som det nu giver, hvorfor tallene skal indtages med lidt forbehold. Det ses at der ikke er overraskende store afvigelser fra budgettet, men de enkelte poster kommenteres nærmere herefter.

ad 1) Det lave medlemstal sætter desværre spor i indtægtsiden. Hvad der ikke ses her, er en renteindtægt på ca. kr. 40.000,- indtil 1.8.90.

ad 2) Lavere forsikringsudgifter pga. af flyparkens størrelse..

ad 3) I driftsudgifterne er der kalkuleret med

Som det ses af omstående tal, der der næsten balance mellem tilgodehavende og gæld, imellem klub og medlemmer. Dette er en (enestellig!) positive følge af det lave medlemstal, hvis størrelse kan ses i skemaet »Medlemsstatus«. Af aktive medlemmer (A + AJ) er vi idag 6 færre end budgeteret, hvilket er værre end tallene viser, da budgettallene er forventet gennemsnit for hele året, og medlemstilgangen kan nok ikke forventes at blive så stor sidst på året, men...

Dette burde jo virke ganske motiverende i forbindelse med klubbens »Åbent Hus«-arrangement søndag den 26. august 1990. Dagen forinden kan der ligeledes udøves PR på dyrskuepladsen i Aars, hvor vi beslaglægger en stand til en flyver.

10.000,- til vedligeholdelse af træfly.

ad 4) Vedligeholdelse af klubhus er delvist medregnet i ombygningsudgifterne.

ad 5) Kan muligvis øges lidt pga. øgede udgifter til trykning af »Svævenyt«.

ad 6) KZ-7'eren har ikke fløjet særligt meget i 1990.

Investeringer i 1990

LS-4 incl. moms	273.512	
Radio + Variom.	28.337	
Hjemh. og papir	6.226	308.175
Svejseanlæg		4.515
Klubhus ombygning, indtil 31. juli '90		34.060

Anders Hansen

Saldo pr. 31. juli 1990

Navn	Tilgode	Gæld	Gebyr	Status
Flemming Amdissen	0			A
Anders M. Andersen	0			A
Gitte M. Andersen	290			A
Anne Grethe Bendixen	0			A
Per Berthelsen		0		A
Bo Brøndum		730	10	A
Christen Christensen		345		A
Ove R. Christensen		60		A
Birgit Als Eriksen	0			HA
Per H. Eriksen		385		A
Kaj Fogh		1020		A
Erik Frikke		25		A
Gert Frikke	0			A
Poul Finn Fyrst	744			AJ
Anders Hansen	152			A
Inger Brorsen Hansen	1345			A pr. 1/8-90)
Ivan S. Hansen		350		A
Michael T. Hansen		815	50	A
Tage Havsager	5			A
Finn Hebsgaard	495			A
Poul Hedemand		830		HA
Bjarn Møller Jensen	270			A
Brian Holm Jensen		670		A
Henrik Bo Jensen	80			A
Martin W. A. Jensen		345		A
Per Brink Jørgensen		430		A
Bent Bjerre Kirkegaard		599		HA
Christian Emil Kjeldsen	400			A
Flemming Kristensen	0			A
Linnemann R. Kristensen		50		HA (pr. 1/8-90)
Poul R. Kristensen	0			A
Gunnar Larsen	340			A

Saldo pr. 31. juli 1990

Navn	Tilgode	Gæld	Gebyr	Status
Jørgen B. Lassen		810	40	HA
Poul Erik Laursen		130		HA
Per Friborg Madsen	699			A
Kirsten Maltha	245			A
Flemming Mikkelsen	0			A
Ib Friis Mikkelsen	172			A
Børge Nielsen	0			HA
Carsten Nielsen	220			AJ
Ole Nielsen	955			A
Finn Hermod Odderskov	0			A
Agnete Olesen		200		A
Ib Svend Olesen	595			A
Julius Olesen		120		A
Kaj Olesen	210		30	A
Poul Olesen		590		A
Mohammad R. Z. Olsen		265		HA (pr. 1/7-90)
Stener M. Pedersen	120			HA
Hans Bo Poulsen	160			P (pr. 1/7-90)
Kim Bo Poulsen	160			P (pr. 1/7-90)
Niels S. Seistrup	55			A
Flemming Haurum Sørensen	345			A
Jan Noe Sørensen	180			AJ
Gudrun Teilmann	45			HA
Bent Erik M. Thomsen	290			A
Finn Will Thomsen		345		A
Poul Erik Thomsen	845			A (pr. 1/7-90)
Bent Tidemand		330		A
Helle Ellehammer Tønder		115		HA
Johnny Tønder		345		A
Carsten Ullerup		0		(ud pr. 1.5.90)
Flemming Vasegaard		161		HA
Tommy Tvorup Velling		1820	110	A
Jakob Lange Østergaard	320			AJ

Det er så nemt at ødelægge noget...

Tænk dig om og vær med til at undgå skader på vores materiel der kan koste mange arbejdstimer - penge og afsavn.

Tænk dig om de ting du beskadiger er også dine klubkammeraters ting, har du alligevel været uheldig at lave en skade, så meld det straks til flyvechefen og dagens instruktør de vil sikkert være dig behjælpelig med råd og vejledning af reparationen, og så vil din samvittighed have det bedre.

Tænk dig om det gjorde du nok ikke da du efterlod en beskadiget Ka-6'er uden et ord, trods advarsler og henstillinger i sidste blad om hvor sårbar dette fly er. Og hvad foranledigede det så? Jo, en lørdag kom en fløjte glad K-6'er-pilot fra Randers - han skulle ud at flyve alle tiders tur, men ak, ved daglig eftersyn fløjtede han ikke mere, der var to huller i bunden, så den flyvetur gik ind på værkstedet hvor han måtte reparere en »klubkammerats« efterla-

denskaber, og skaden kunne ikke udbedres i den week-end, den slags kedelige overraskelser bør undgås.

Tænk dig om når du skal flytte eller transportere transportvogne. Det gjorde du ikke da du med traktor ville flytte ASK-21 vognen og svingede rundt, den var længere end du troede, og så var der en kedelig skade i hangarporten, nu forventes det bare du forsøger en opretning.

Tænk dig om når du transportere drikke i flasker med ud på startbanerne, vi fandt forleden en ituslået flaske med mange skarpe skår ude på banen, de var ikke behagelige at træde op i med bare fødder, og de kunne forøge alvorlige skader på vor egne og andres flyveres dæk, og dermed risiko for haveri.

Tænk dig om vi skal stadig bruge vores værktøjskasse, derfor er vi kede af at den er blevet ødelagt.

Reperationsholdet



Hvis du vil spille på 2 heste på een gang, - så er vi en oplagt samarbejdspartner for forlaget...

Vi henvender os til Jer, for fordi vi mener at være et stærkt alternativ, når det gælder rotationstryk. Vi har nemlig både en avisrotation og en heatsetrotation samt eget bogbinderi.

Det giver masser af muligheder for Dem. Tænk bare på kombinationen af »indmad« trykt på avisrotationen med et heatsettrykt omslag.

Her er flere muligheder:

Heatset-rotation:

Format: A3 (360 - 500 mm høj x 300 mm bred) - 4 sider
 Format: A4 (297 mm høj x 180 - 250 mm bred) - 8 sider
 Format: A4 (300 mm bred x 180 - 250 mm høj) - 8 sider
 Format: A5 (180 - 500 mm høj x 150 mm bred) - 16 sider

Her gælder også, at vi kan beskære til andre formater ud fra standardformatet.

De nævnte sidetal kan vi klare i en trykgang. Har du sager på flere sider, så spørg endelig. Vi laver bare en ekstra opstart.

Farver og papir aftales i hvert enkelt tilfælde. Papirdum-mies sendes efter ønske. Papirkvaliteter typisk 60 - 135 gr. glittet eller mat.

Oplag: Fra 20.000 stk.

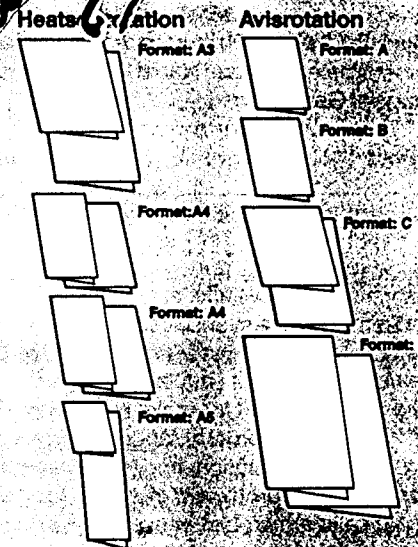
Avisrotation:

Format: A 260 x 190 mm højformat - 8 til 128 sider
 Format: B 287 x 210 mm højformat - 8 til 128 sider
 Format: C 300 - 420 x 300 mm højformat - 4 til 64 sider
 Format: D 600 x 300 - 420 mm højformat - 4 til 32 sider

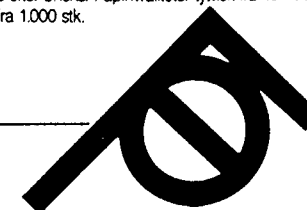
Vi kan klare andre formater, som kan beskæres ud fra standardformatet.

Farver og papir aftales i hvert enkelt tilfælde. Papirdum-mies fremsendes efter ønske. Papirkvaliteter typisk fra 49 - 90 gr.

Oplag: Fra 1.000 stk.



HEATSET/OFFSET • ROTATION •
 FOTOSATS • REPRO • BOGBINDERI •
 TOTALPRODUKTIONER •
 ARKOFFSET



P. V. FRANZEN/OFFSET

Rølsnæsvej 8 · 9293 Kongerslev
 Telefon 98 33 16 60 · Telefax 98 33 20 22
 Giro 6 03 27 37

05489


12 00

GIITE VASEGAARD

LINDØVÅNGET 11 TRUE
8381 MUNDELSTRUP


it's cool to
be clear

Fido Dido



FAXE-CERES

»Himmerland«
9600 Aars
Telefon 98 62 22 82



© 1987 Fido Dido, Inc. by 7UP, Inc.
7UP is a registered trademark of 7UP, Inc.