

SVÆVENYT

Nr. 9

NOVEMBER 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. 131339

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«

Ansvarshavende redaktør:
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.

Punktum!

Det var sæsonen 1990.

God eller dårlig?

Det må vist være op til hver enkelt pilot - eller elev - selv at afgøre.

Hvad er så det der gør en sæson god eller dårlig? Kan det være vejrforholdene? Hvad med det personlige flyvemæssige fremskridt eller resultat? Måske begge dele? Eller kan det være det bare at komme og hygge sig der har været i højsædet?

Mange ting spiller ind, men et er sikkert: Får man ikke indfriet sine ønsker/forventninger anskuer man uvilkårligt den forgangne sæson fra en negativ vinkel. Jeg tror personligt på at sæsonen '90 har været, rent flyvemæssigt, knippel-god. Vejret har været med os - men hyggemæssigt: acceptabel!!! DM, NOM, Arnborg Open.

I alle de velkendte konkurrencer har vi på en eller anden måde været repræsenteret. Helt fint.

Nu går vi så igang med det mere alvorlige afsnit af hvad vi kan kalde for »en del af svæveflyvningen«. Vinterarbejdet.

Jeg vil ikke prædike stolpe op og stolpe ned om dette udtømmelige emne, men prøv kort at beskrive et, her i klubben hidtil uhørt, fænomen som et indirekte resultat af vinterarbejdet. Næmlig hyggen. Snak om hvad og i hvilken rækkefølge der skal laves hvilket - og ta' så lige og drik en kop kaffe og snak sammen om forgange flyveoplevelser, indhøstede erfaringer og forventninger til den kommende sæson. Det er i høj grad en meget stor del af hyggen til vinterarbejde, at man kan drikke en øl sammen og få arrangeret fællesspisning - selv om det er mørkt udenfor og sneen ligger højt.

Vi tager nu hul på udgivelsen af »Svævenyt« i vinterhalvåret.

Dette er det første nummer i rækken.

Rigtig god fornøjelse!

Forsidefoto: I forbindelse med artiklen inde i bladet ses her Bent Frikke siddende fastspændt i KZ G1. Billedet er taget i Bøtø-lejren 1944. Læs nærmere herom inde i bladet.

Vigtige datoer

- 3. nov.: Campingvognene ind i hangaren
- 24. nov.: Bestyrelsesmøde
- 24. nov.: Medlemsmøde
- 25. nov.: Deadline for Svævenyt.
- 1. dec.: Julefrokost.
- 6. jan. '91: Deadline for Svævenyt.
- 28. marts '91: Sæsonstart???
- 9. - 19. maj: DM - Standard og 15 m klasserne
- 29/6-14/7: VM, FAI-klasserne USA
- 22/7-2/8: Arnborg Open, DM i klubklassen samt Juniormesterskaber
- 5. - 11 aug.: Talentkursus (på Arnborg?)

• 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.
- Baren er nu endelig færdigbygget. Der er monteret spots under overhænget - pegende ned på baren i allerbedste café-stil. Adskillige arbejdstimer, vabler, blod, sved og tårer var prisen på dette en-dags-projekt.
- Grimlingen »Ørnen« er fløjet vild igen. Forleden (23/9) havnede den på EK-VH, hvor hjertevarme medlemmer tog sig af fuglen og stille den ind i klubhuset. Barbariske århusianere deporterede den til Vesthimmerland i håb om at vi kunne finde et vinterhi til den. Apropos »grimlingen«, »ørnen«, »fuglen«, »ting'sten«, »ådslet«: Hvad skal vi egentlig kalde den? Er der nogen der ligger inde med et navn af rimelig original kvalitet? Så fremt det skulle være tilfældet tager redaktøren sædvanligs imod med åbne arme. Hva' med: »Ørn-husianeren«. Det må da siges at være et navn hvor man umiddelbart, ud af navnet, kan aflæse hvor i verden »den« vitterligt hører hjemme - eller burde! Er der andre der har et andet, og måske bedre, bud?
- Kære Ør... - øoh, Århusianere** - I må da meget gerne være med på denne lille spøg!
Sidste nyt: De har fået den tilbage igen, se andet steds i bladet!

- Flittige medlemmer har afhøvet vores gulv i klubhuset. Dernæst gik de amok med pensel og lak. Vi har nu et rigtig flot og skinnende gulv. Gulvprocessen blev iværksat på en hverdag, og følgende week-end blev der gjort rent fra A til Z. Støvet, der lå overalt, skulle være tørret af, men finder du noget de næste 8-10 år - så ta' li'e en klud!!!
- Under afslutningsfesten hørtes i baren: »Jeg har aldrig sagt at Hansen var fortrukken. Jeg har kun sagt, at hvis jeg var en flaske whiskey, ville jeg være nerøvs for at være alene med ham.«
- - og månedens Røde Gajol: Gør ikke noget i vrede. Vi går jo ikke gerne om bord i det øjeblik en rasende storm oprører vandet!

Medlemsnyt

Passiv

Pr. 1. oktober: Helle Tønder

Pr. 1. november: Johnny Tønder

HYTTE SÆLGES... MÅSKE!

Henvendelse
Flemming Vasegaard
Telefon 86 95 71 18

WANTED

Under vores afslutningsfest lørdag den 27. oktober mistede Lisbeth (Per's kone) sit armbånd. Et for hende værdifuldt armbånd lavet af »Blodsten«. Lisbeth forsikrer at hun lagde armbåndet til side i vindueskarmen i køkkenet før hun gik igang med opvasken. Hun har ikke, trods intensiv eftersøgning, set det siden. Kan det tænkes nogen skulle have lagt det til side, og glemt at fortælle hende hvor det ligger? Er det rigtigt man nu ikke længere kan have ting til at ligge i klubhuset uden at det forsvinder? Har du set Lisbeth's armbånd og ved hvor det er, vil hun *meget gerne* også vide det så hurtigt som muligt. **Ring 32 53 91 92.**

særlige præstationer

Bent Erik landede en eller anden dag på skive flyveplads. Jeg ku' ikke lige finde datoen!

22/9: Poul Richard Kristensen fløj til Skive og landede i G4

21/10: tog førnævnte Ørnen under armen, lagde den i LS-4'eren og fløj til Århus. Hurra!

27/10: Landingskonkurrencens nr. 1: Ib Friis Mikkelsen - 1,44 m, skarpt forfulgt af

Linnemann Kristensen og Flemming Kristensen med henholdsvis 2,20 m og 2,45 m. I år lavede vi en 2-sædet klasse for eleverne: Nr. 1 her blev Jan Noe Sørensen med 11,29 m og (knap så skarpt forfulgt af) nr. 2 Tue Toft med 31,45 m. Der er ikke nogen 3. plads, idet der ganske enkelt ikke var flere elever denne dag.

27/10: **Pokalmodtagere**

Hastighedspokalen: Anders Møller Andersen

Distancepokalen: Poul Richard Kristensen

Sejstruppokalen: Poul Richard Kristensen

Varighedspokalen: Ib Olesen

To-sædedet pokal: Anders Hansen & Henrik Bo Jensen

Santos Dumont: Anders Møller Andersen

Peter Bo's mindepokal: Finn Hebsgaard

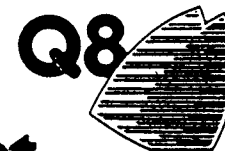
»Borup pokalen«:

5 bedste hastigheder på en 100 km trekant: - røg til Aviator for første gang i 10 år!!!

Aviators Jubilæumspokal: Ikke uddelt p.g.a manglende resultater.

uskhuskhuskhuskhusk

Alle telte og campingvogne
skal være væk fra klubbens område
inden 1. november - det siger de
lokale fredningsbestemmelser!



Q8 energi-depotet

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

Julefrokost

Kom og mærk julehyggen brede sig omkring stearinlysene og de kulørte, flettede julehjerter imens tykke dovre snefnug langsomt daler ned fra den mørke nattehimmel. Mærk den pragtfulde duft af grønlangkål og bagte kartofler. Smag på nisseøllet og fornem den søde forventning til den iskolde snaps' klare berusende dråber. Det hele løber af stablen: lørdag den 1. december kl. 19:00 hvor vi afholder årets julefrokost i vort pragtfulde, julepyntede og snedækkede klubhus på Vesthimmerland Flyveplads. Kun éen ting betinger at vi kan holde julefrokosten, nemlig et deltagerantal på mindst 12 mennesker.

Men det er jo heller ikke noget problem - vel?

Ring til Irene, på telefon 98 46 31 21, og tilmeld dig senest torsdag den 29. november eller skriv dig på sedlen på opslagstavlen i klubhuset senest søndag den 25. november.

ONSDAG DEN 17. OKTOBER 1990

Nibe Avis

Ungdomsskole-elever med luft under vingerne

Lørdag formiddag i den forangne weekend var der på Vesthimmerlands Flyveplads ved Aars livlig aktivitet af bl.a. ivrige ungdomsskoleelever fra Nibe Ungdomsskole.

Skolen har nemlig i den igangværende undervisningssæson taget såvel faldskærmsspring som svæfelyvning på programmet. I tiden indtil nu hr eleverne gennemgået en del teori, men lørdag var turen kommet til at afprøve teorierne i praksis. Som det fremgår af billedet, er den første tur klar til afgang - med Karen la Cour-Harbo ved styrepinden - og

instruktør Gert Frikke på bagsædet. Situationen før start følges i øvrigt livligt af de øvrige elever - fra venstre Jesper Jensen, Kenneth Sloth og Lise Bilde, som spændte venter på deres tur. Også Nibes ungdomsskoleinspektør Erik Ruberg var mødt frem for at overvære begivenhederne, ligesom han fik en prøve på, at den vesthimmerlandske luft har en udmærket bæreevne.

På billedet bliver inspektøren interviewet af Hans og Poul Dahlstrøm fra Radio Nibennitten, som i øvrigt har programsat et indslag fra flyveladsen fredag d. 26. oktober.



*Det første indlæg til flyve-skriveri-konkurrencen dumpede ind af min dør tirsdag den 16. oktober. Det kommer helt fra Køge og er afsendt og skrevet af Bent Frikke. Såfremt navnet, for nogen, lyder bekendt kan jeg oplyse at Bent har et par sønner, nemlig Erik og Gert!!!
Kære læsere: Der er plads til mange flere indlæg i vores konkurrence, så fat pennen og skriv.*

90 starter og ca. 15 flyvetimer - contra 18 starter og flyvetid: 41 min., 32 sek.

En mærkelig overskrift på en artikel vil nogle måske mene, og det er forståeligt, men alt har jo en forklaring.

En dag i september 1990, afleverede postbude sammen med andet brevpost, nr. 6 af det udmærkede klubblad »Svævenyt«, som jeg er en flittig »nærlæser« af. Jeg gik straks igang, og på side 4 med overskriften NOM '89, var et indlæg fra en på den tid vordende S-pilot ved navn Ib Olesen. Selve artiklen, som jeg iøvrigt syntes var vældig god, indledtes med en omtale af elevens flyvestatus pr. 26. juli '89: Mere end 90 starter og ca. 15 flyvetimer. Jeg læste denne pasus indtil flere gange og tænkte på min egen lignende situation i krigsårene 1940-1945, der var jo unægtelig en stor forskel og jeg spekulerede over om dette emne ikke kunne danne baggrund for en artikel i Svævenyt, men tiden gik, og jeg glemte alt om dette. I september-nummeret af Svævenyt 1990 læser jeg så en opfordring om at give et bidrag til årets flyve-skriveri-konkurrence, og fik så igen ideen til at deltage, med et modstykke til føromtalt 90 starter og 15 flyvetimer, måske ikke så meget for at vinde 1 flaske GI. Dansk (jeg kan bedre lide en »Jægermeister«), men mere for at belyse episoder fra svæveflyvningens pionertid i Danmark, og hvor lidt man fik ud af at beskæftige sig med svæveflyvning under krigen. I 1944 afholdt Dansk Svæveflyver Union, som på dette tidspunkt havde eksisteret i 10 år, en sommerlejr på Syd-falster, nærmere betegnet Bøtø nord, hvor der henlå store afhøstede markarealer tilhørende landbrugsejendommen »Pedersdal«, og dertil kom at der var fine indkvarteringsmuligheder i Dansk Folkeferies sommerkoloni, som lå rimeligt tæt på disse marker. Unionen fik vederlagsfrit lov til at benytte disse arealer, dog med den klausul, at gårdejeren, Ejner Hansen, fik lov til at deltage

på et af skoleholdene med 2 starter pr. dag, hvorefter han så fortsatte dagens arbejde på gården.

Ideen med disse lejre, der havde også være Unionslejre 1942/43 (bjergstedlejrene), var først og fremmest at give de Jyske og Fynske svæveflyvere mulighed for at flyve, da der på dette tidspunkt var tysk forbud mod at svæveflyve vest for Storebælt, men også at gøre et fremstød for svæveflyvningen på landsplan.

Nu kunne jeg jo godt blive ved med at fortælle en masse om denne lejr, men det bliver nok en længere historie og desuden skal jeg på et senere tidspunkt skrive en artikel som er mere detaljeret om Bøtølejren i DASK-bladet »Fønix Posten«, så mit udgangspunkt skal så være - 90 starter og ca. 15 flyvetimer contra hvad jeg selv opnåede på 14 dage i Bøtø-lejren. Jeg blev tilmeldt den første periode af lejren, som gik fra den 26. august til den 10. september og vel ankommet fra Køge med tog til Veggerby station og derfra på cykel til feriebyen, hvor vi blev modtaget af Oberstinde Harriet Førsløv, som var lejrchef, med løjtnanterne J. G. Bergh og A. H. Jørgensen som næstkommanderende, blev vi indkvarteret og tildelt det hold vi skulle flyve på. Jeg ankom til lejren med ny erhvervet A-diplom, og kom så til at flyve på et B-hold, som så skulle resultere i et B-diplom inden afrejsen 14 dage efter.

B-holdet bestod af 14 mand, alle med A-status, hvoraf der var en del fra det Jyske, bl.a. 3 fra Aviator, og vi skulle så i den første uge flyve fra 8 morgen til kl. 14 om eftermiddagen, hvorefter et andet B-hold overtager flyet og fortsætter så til omkring kl. 20 om aftenen, og den næste uge i omvendt rækkefølge.

Holdet fik tildelt den nye danske skoleglider KZ G1 OY54 (den findes i dag på KZ-museet i Stauning), og som spil fik vi en trægasgenera-



tor drevet Buick bil med en wiretromle på det højre baghjul, og så kunne vi ellers lægge ryg-stykker og armkræfter i for resten. Vores instruktør var Harry Nielsen fra Slagelse Svæveflyveklub, (han havde C-diplom), og samme Harry opdelte holdet således at 4 mand henteden første wire (pr. håndkraft) og når så denne var halvvejs oppe ved startstedet, gik så andre 4 mand afsted, for at være ved spillet til den næste wirehentning og så fremdeles, således at der hele tiden var folk til wirehentning og tilbagetransport af skoleglideren til startstedet. Af de 14 dage som perioden varede, var der hele 4 dage hvor vi ikke kunne flyve på grund af regn og hård blæst, men på trods heraf opnåede jeg alligevel 18 starter og den formidable flyvetid af helt nøjagtig: 41 minutter og 32 sekunder. Vi havde en herlig tid i lejren og alle var tilfredse med at vi havde opnået vore B-diplomer, som blev uddelt ved en diplomfest af Oberstinde Førsløv den sidste dag inden afrejse fra lejren. Svæveflyvning var dengang mere slæb end flyvning, men 18 starter og en flyvetid på 41 min. og 32 sek, var efter datidens forhold en hel del og så fløj man jo alene på den eensædede skoleglider. Det i sig selv gav jo en gevaldig selvtillid, så når man kom hjem til klubben i Køge og skulle videre med at flyve til C-diplom på Grunau Baby, havde man så grundlaget i orden. På dette tidspunkt var klubbens Grunau Baby ikke helt færdigbygget, og da unionen efter Bøtø-lejren stod i bekneb med at

skaffe husly for den kommende vinter til de forskellige Grunau Baby'er og SG 38, som Dansk Svæveflyver Union var ejer af, blev disse delegeret ud til klubberne på Sjælland. Det bevirkede så at Køge Svæveflyveklub fik brugsret på Grunau Baby 2B OY50 for resten af dette år, og vi fortsatte med flyvning til efter jul. Svæveflyveklubberne byggede i mange år selv deres svævefly og jeg tror på denne baggrund at man var glad for 18 starter og en flyvetid på 41 minutter og 32 sekunder - måske mere end Ib Olesens 90 starter og ca. 15 flyvetimer i 1989.

Køge, oktober 1990

Bent Frikke

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**

FLYVEREGLEMENT

FOR AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB OG FLYVESTATION AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB

GENERELT

De til enhver tid gældende regler og bestemmelser for svæveflyvning (BL, Uddannelsesnormer, Reglement for svæveflyvning på Vesthimmerlands Flyveplads, m.m.), samt dette reglement skal altid følges.

Vagthavende instruktør er ansvarlig for flyvningens afvikling og for materiellets behandling. Dennes anvisning skal altid følges.

S-piloter og piloter med B-diplom kan med en særlig autorisation selvstændigt iværksætte flyvning på EKVH. Autorisationen til ovenstående kan opnås efter ansøgning til instruktørudvalget. Den der iværksætter flyvning skal skrive sit navn bag på dagkortet før flyvning og har ansvaret for markorganisation (placering af startsted, spil m.m.), materiellets behandling, ved flyvedagens afslutning sørge for indsætning af fly, spil, materiel, hjemtagning af landings-T og svæveflyvemærke, føring af journaler, indføre dagens startantal i Års kommunes liste i skuret og oprydning i hangar og klubhus. Den enkelte pilot er selv ansvarlig for sin flyvning, samt indhentning af oplysninger om alle forhold som måtte have betydning for den planlagte flyvning.

FLYVNING MED TO-SÆDEDE FLY.

1. Skoleflyvning udføres kun af instruktører.
2. Elever medfører ajourført flyvebog, som påtegnes af instruktøren efter flyvning.
3. De tre første solo-flyvninger foretages på den flytype, hvorpå uddannelsen er foregået.
4. Er fartøjschefen S-pilot med passagertilladelse skal flyet føres fra forreste sæde.
5. På de af klubben planlagte flyvedage (instruktørlisten) udføres flyvning med to-sædede fly kun efter aftale med dagens instruktør(er).
6. Anden form for soloflyvning end de første soloflyvninger på K-7 kan undtagelsesvis udføres, dog kun efter aftale med den instruktør/ansvarlig S-pilot.

OMSKOLINGSETINGELSER

FLY	MIN. KRAV
K - 8	A - diplom
K - 6	A - diplom og min. 30 tim. svæveflyvetid og min. 30 starter på K-8.
ASTIR CS	S - certifikat og min. 60 tim. svæveflyvetid, heraf min. 10 tim. K-8/K-6.
LS - 4 A	S - certifikat og min. 80 tim. svæveflyvetid.
LS - 6	S - certifikat og min. 100 tim. svæveflyvetid.
K - 7	S - certifikat og min. 50 tim. svæveflyvetid + pass.tilladelse.
ASK - 21	S - certifikat og min. 100 tim. svæveflyvetid + pass.tilladelse.
Pass. till.	Passagertilladelse kan opnås efter godkendelse af instruktørudvalget. Passagertilladelse kan opnås på K - 7 eller ASK - 21, dog skal S-piloten være omskolet til typen og omskolet til mindst 2 typer efter solo før skoling til passagertilladelse.
Andre typer	Fastsættes af instruktørudvalget før flyvning med de pågældende fly påbegyndes på EKVH

NB! Omskolingstilladelse gives af to instruktører, hvoraf den ene skal være førsteinstruktør og kan kun gives såfremt piloten er velindføjlet på foregående type og ovenstående minimumskrav er opfyldt.

STÆKFLYVNINGSBETINGELSER.

FLY	MIN. KRAV
K - 8	S - certifikat.
K - 6	S - certifikat, 1 udelanding på anden type og 10 flyvninger på typen.
ASTIR CS	S - certifikat, 3 udelandinger på anden type og 10 flyvninger på typen.
LS - 4 A	S - certifikat, 4 udelandinger, hvoraf min. 1 udelanding på anden glasfibertype, samt 10 flyvninger på typen.
LS - 6	S - certifikat, 4 udelandinger, hvoraf min. 1 udelanding på anden glasfibertype, samt 15 flyvninger på typen.
K - 7	S - certifikat, 3 udelandinger på anden type, passagertilladelse, samt 10 flyvninger på typen.
ASK - 21	S - certifikat, 4 udelandinger, hvoraf min. 1 udelanding på anden glasfibertype, passagertilladelse, samt 10 flyvninger på typen.

For andre typer(privatejede eller andre klubbers) fastsættes strækflyvningsbetingelserne af instruktørudvalget.

KUNSTFLYVNING/KUNSTFLYVNINGSTILLADELSE

1. Kunstflyvning må kun udføres med fly godkendt til kunstflyvning.
2. Kunstflyvningstilladelse kan gives til 2 sværhedsgrader:
 - a. Begrænset kunstflyvning.
 - b. Ubegrænset kunstflyvning.Kunstflyvningstilladelsen giver umiddelbart ret til udøvelse af kunstflyvning indenfor tilladelsens begrænsning. Piloter uden kunstflyvningstilladelse kan efter aftale og med instruktion af en førsteinstruktør opnå tilladelse til at udføre begrænset kunstflyvning på den pågældende flyvning.

NB! Tilladelse til begrænset kunstflyvning gives af 2 instruktører, hvoraf den ene skal være en førsteinstruktør. Tilladelse til ubegrænset kunstflyvning gives af instruktørudvalget. Tilladelse til ubegrænset kunstflyvning kan opnås efter godkendelse fra instruktørudvalget. Der skal udføres et kunstflyvningsprogram med piloten før tilladelse gives.

DISPENSATIONER/SANKTIONER

Overtrædelse af dette reglement kan medføre flyveforbud. Grove tilfælde eller gentagelse kan medføre eksklusion af klubben.

I tilfælde hvor dette reglement intet foreskriver, træffer instruktørudvalget/vagthavende instruktør fornuften afgørelse.

Afgørelser truffet af instruktørudvalget/vagthavende instruktør kan ankes til bestyrelsen.

Dispensationer fra dette flyvereglement kan kun gives af instruktørudvalget.

Vi har fået brev fra vores sportslige udsendinge i Indonesien, Øst Java, Surabaya. Jeg vil benytte lejligheden her til at sige Kim tak for brevet og samtidig fortælle at vi glæder os overordentligt til de kommende breve omhandlende svæveflyvning og andet godt fra østen. Pøj-pøj med det!

Svæveflyvning i Indonesien

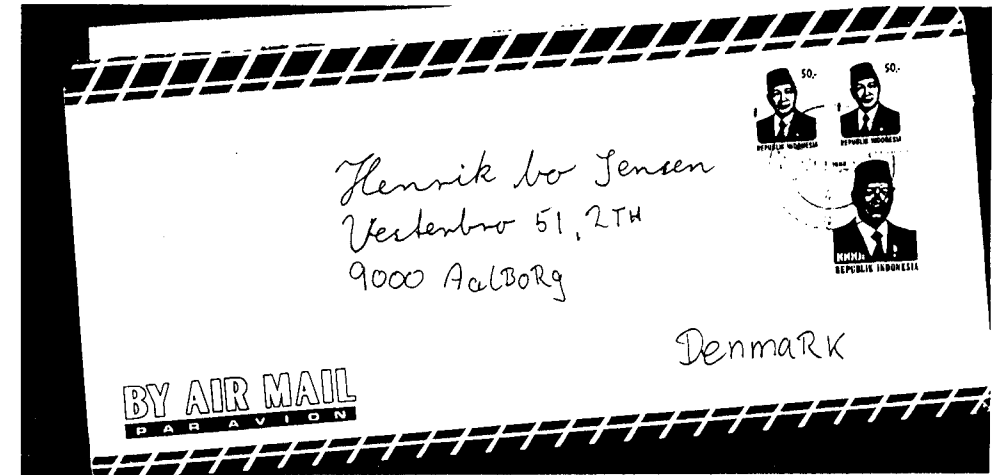
På utallige opfordringer fra familien har jeg besluttet at forsøge at skrive 4-5 afsnit til Svæveflyvning, om livet hernede i Indonesien - selvfølgelig med en hel del flyvning indblandet.

Idag er det ca. 3 måneder siden vi kom herned. Vi har fundet et dejligt hus. Michael og jeg er begyndt at gå i skole, min far går på arbejde, min mor ligger altid tæt ved poolen. Med andre ord; »alt var perfekt«. Men der manglede noget livsvigtigt. Fra den første dag har spørgsmålet været: »Hvor er der svæveflyvning?«. Desværre var der ikke rigtig nogen der vidste noget, og da slet ikke nogen der kunne hjælpe. Min fars boss, som er/var pilot i flyvevåbenet, havde ellers sagt at han sagtens kunne finde en klub til os, men efter 2 måneder var vi klar over at det nok ikke blev til noget. Så nu måtte vi selv igang.

Efter at min far forgæves havde været en tur til Jakarta, som ligger 800 km fra Surabaya, hvor

vi bor, prøvede vi lykken. Vi så på kortet over Indonesien, fandt den flyveplads der lå tættest og som kunne tænkes at være en flyveplads. (Vi havde i forvejen hørt noget om at nogle havde set nogle gamle flyvemaskiner derude, men intet var sikkert).

Nå, men vi kørte derud. Men nej, der var ingen svæveflyvning. Derimod var der to gamle spil, de var godt nok meget gamle og ikke så store. Men der var ingen tvivl om at det skulle forestille spil til at hive svævefly op med, men hvor var flyene? Derimod var der ikke noget i vejen med banen, den var lang, flad og græsset var kort OG midtpå stod der 2 ultralight. Så vi gik med raske skridt i retning mod de 2 vidundere. Da vi kom derned fik vi bekræftet det gamle ordsprog der lyde følgende: »Man må lide for skønheden«. Nej, det er ikke flyene jeg snakker om, men derimod piloterne der vadede rundt i tykke varme flyverdragter i 38 grader's varme. Hvis I morer jer over at Tyson og Car-



sten absolut skal gå rundt i deres amerikanske »Top-Gun-kostume«, så er det intet imod dette, som minder om at bygge en sauna i Sahara. Nå, men de var da meget flinke og de kunne fortælle en hel del om svæveflyvning i Indonesien. Det viste sig at der kun er 3 klubber i Indonesien, en af dem ligger kun 70 km væk, og fly, det var der også, men de fløj ikke lige for tiden for deres slæbefly var gået i stykker. Og spille, jah, de var jo ikke til meget hjælp, men om et par uger regnede de med at være klar igen. Så vidt vi forstod, bestod Indonesiens samlede flyflåde af ca. 6 ASW-20f, 1 Blanick, 1 Twin Astir, og efter min fars udsagn »en hel masse gammel lort«. Så hans hobby med at reparere gamle træfly går nok ikke i glemmebogen.

Den ene af piloterne så ud at til være en af de gamle garvede, men han vendte alligevel det hvide ud af øjnene, da min far fortalte at han havde nok ca. 2.000 flyvetimer, og det blev ikke meget bedre da han sagde at han nok havde fløjet 100 forskellige typer. Da han nu var igang kunne han jo lige så godt fortælle at han var ekspert i at reparere gamle træfly (hvilket nok ikke er nogen overdrivelse). Så måtte piloten jo finde noget at stå imod med, det klarede han strålende ved at byde undertegnede på en flyvetur i hans Ultralight.

Jeg satte mig op i den gule maskine, fik hjelmen med høretelefoner på og så var jeg klar. Piloten som sad foran startede motoren og efter kun 15 meter var vi i luften. Det var en herlig

fornemmelse igen at have luft under »vingerne«. Stille og roligt, men meget støjende arbejdede ultraletten sig op. Da vi var kommet i 300 fod drejede vi skarpt til højre ud mod vandet. Efter 5 minutters flyvning, med en vidunderlig udsigt ned på rismarker, små landsbyer, og frugtplantager, nåede vi endelig havet. Vi fløj stille langs med stranden og en enkelt gang ud over nogle fiskerbåde inden vi fløj ind mod Pasruan, som er en større by der ligger ud til havet. Over Pasruan lavede vi et par fuldkurver, inden vi satte kurs hjemad mod pladsen. Landingen var ikke noget at prale af, på grund af vinden kom vi et godt stykke til højre før vi fik rettet op og lavede en perfekt udflydning, landede og taxiede tilbage til de andre. Derefter var det min lillebrors tur. Da han var kommet ned stod vi lidt og snakkede om svævefly. De var meget imponerede over vores flotte svæveflyvehåndbog som jo indeholder mange flotte billeder. Som tak for turen gav vi ham et mærke fra Aalborg Svæveflyveklub, og lidt penge for benzinen, og lovede at troppe op på Malang flyveplads om 2 uger, når de havde fået lavet deres slæbefly. Vi har endnu ikke set nogle svævefly, men nu er der håb forude. Og efter vejret at dømme så er der udsigt til et par højdevindinger, og forhåbentlig mange, meget lange, stræk.

Venlig hilsen
Kim & familie

Hva' med en tur til Norge?

I sommer var jeg på ferie i Norge. På hjemvejen tog jeg en afstikker over til Norges svar på Arnborg der hedder Eleverum Svæveflyvecenter og ligger ca. 200 km N-NØ for Oslo lige i begyndelse af de norske fjelde og den utroligt smukke Gudbrandsdal. Jeg tog så til Elverum og så på lokaliteterne og puslede med tanken om en tur derop - noget lig med den tur vi var nogle stykker på til Eskildstuna i Sverige. De termiske forhold i Norge er gode, men bedst om foråret. Da de høster meget sent på året er udelandingsmulighederne gode. Under vores udflygter til Gudbrandsdalen så jeg masser af plane græsmærker på 100 - 150 meters længede. Det er således; at finder man ingen termik på fjeldsiden og kommer ned i dalen er der ingen vej tilbage og man må lande. Men på plateauet mellem fjeldene kan det også lade sig gøre men med risiko for små klippestykker. Syd for Elverum er der almindelig dansk landskab.

Normændende fortalte med begejstring om 100 - 300 km ture over fjeldene. De skrappe drenge har fløjet 500 og 750 km opgaver så termikken er i orden deroppe. Jeg har undersøgt nogle priser gennem Stena Line og prisen for en bil med flyver og 4 personer koster mellem Frederikshavn og Moss 1500,- kr. retur. Bil alene med 4 personer 990,- kr. retur. Da der fra EKVH til Eleverum er ca. 350 km's kørsel er det til at overse. På centeret er der gode forhold med dobbelt soverum og køleskab med fælles køkken til 75,- kr. pr. person. Dertil hører 2 briefingrum og en lækker pejse- og opholdsstue samt kiosk. De sanitære forhold er også OK og man kan naturligvis også bo i telt deroppe. Selve byen Elverum ligger 8 km fra centeret. Der er altid flyslæb til rådighed og koster 140,- NKR til 2000' ligesom der er fly til udlejning (K8, Club Astir og Bergfalke) til normalpriser. Hvis vi går ud fra en uges ophold med en flok på 10 personer med en tosædet og en ensædet flyver samt 3 biler og overnatning i telt og noget mad med hjemmefra samt lidt købt deroppe, vil det hele ligeligt fordelt incl. færge og

benzin koste ca. 1100,- kr. pr. person. Vores Eskildstuna-tur var lavet på denne måde og fungerede udemærket.

Hvis der efter denne artikel er interesse for at køre derop kan vi jo lave et vintermøde og få det tilrettelagt og nogle har måske studeret de brochurer jeg har lagt i klubhuset. Jeg skulle hilse fra de norske svæveflyvere og sige at de gerne ville se os.

Flemming Kristensen

På baggrund af Flemming's indlæg her og mit eget indlæg for et par måneder siden, vil jeg hermed uopfordret indkalde til:

UOFFICIELT MEDLEMSMØDE

Lørdag den 1. december 1990 kl 14:00

(samme dag som vi holder julefrokost) i klubhuset på EKVH med udlandstur som eneste punkt på dagsordenen.

Stemningen er efterhånden den at mange har luftet tanken om en tur til udlandet (hvor, præcist, ved jeg ikke). Jeg har også selv ønsker om flyvning et andet sted fra. Mine intentioner med mødet er at jeg håber vi kan få stablet en udlandstur på benene. Om den går til Norge, Sverige, Frankrig, Spanien eller et 5. land er, for mig, totalt underordnet. Har du noget brochuremateriale fra et svæveflyvecenter i udlandet, eller har du blot noget erfaring med flyvning fra et fremmedt sted - så tag det med og lad os se på det. Mød op såfremt du er interesseret i en svæveflyve-sommerferie i 1991, og lad os få en snak om hvor turen eventuelt skal gå hen.

Alle interesserede er velkomne.

Med venlig hilsen

Phister

Referat af bestyrelsesmøde

Lørdag den 20. oktober 1990
kl. 10:00 på EKVH

Til stede

Gert Frikke, Bjarne Jensen,
Flemming Sørensen.

Ikke tilstede

Per Jørgensen, Anders Hansen,
Brian H. Jensen, Anders M. Andersen

1. Medlemsstatus

Ingen, da Anders Hansen ikke var med til mødet.

2. Økonomi

Ingen, da Anders Hansen ikke var med til møde.

3. Køb af hangar

herunder aftale om leje af grund.
Vi køber nu selvom vi ikke har fået svar fra Aars Kommune angående leje af grund.

4. Vinterklargøring - flyvedligeholdelse

Poul Richard Kristensen har lavet en plan og den er godt fyldt op med folk allerede.

S-teori

Finn Odderskov

Campingvogne

14 campingvogne skal ind i år. Det koster 425 kr. Transportvognene skulle kunne være i den lille hangar.

Spilstatus

Søndag den 28/10, efter landingskonkurrencen, skilles spillet af, så de stumper der skal renoveres kan blive sendt til Tyskland.

Status - el.

Nyt kabel lagt ned. Bent Tidemand klarer tilslutningen.

5. Nye instruktører

Indstilling fra I-mødet.

6. Klubhåndbog

Gert Frikke vil skrive forslag til et campingreglement.

Ansøgningsregler for fly.

For at låne fly til konkurrencer og lignende skal en ansøgning være fremme 3 måneder før den ønskede periode. Endvidere skal specificeres hvor mange dage før konkurrencen man ønsker et fly.

7. Gennemgang

af aktivitetsliste

8. K8-haveriet

Brev fra Ole Didriksen til Finn Odderskov. Kopi til klubben.

9. Post

Referat fra rådsmøde. Kan ses på opslagstavlen.

Eventuelt

Kalender over flyudlån for 1991 skal op så medlemmerne ved hvor de kan se hvad der er udlånt i sæsonen.

Datoer for arrangementer som Arnborg Open, DM, NOM og ligende skal slås op så ingen bliver overrasket.

Næste medlemsmøde og bestyrelsesmøde lørdag den 24. november

Flemming Sørensen

MEDDELELSE TIL ALLE LANDETS SVÆVEFLYVEKLUBBER

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

Henrik Bo Jensen
Vesterbro 51, 2th . 9000 Aalborg

Flyvning med gymnasieelever

Poul Fyrst og Carsten Nielsen går jo som bekendt på Støvring Gymnasium, og da sidstnævnte er lidt af en useriøs type havde han valgt gymnastik på mellem-niveau. Holdets emne var friluftsliv og Carsten foreslog at de kunne få en tur i en svæveflyver. Det blev arrangeret til at skulle finde sted den 25. september 1990. Carsten allierede sig straks med helten over alle helte - MIG - og fik snakket med to medsamsvorne. (Bent og Bjarne).



Foto: Jakob Hedegård

Den 25. september oprandt - og sikke et vejr. Regn og rusk. Men jeg undlod at tage mine bøger med i skole. Vel ankommet til gym fik jeg lokaliseret Carsten + de andre. *Skal vi flyve eller hva? Selvfølgelig*, råbte de alle som en. Man vil gøre alt for at undgå skolen!!! Vi kørte så til Års i vores forældres vogne og Carsten udfoldede så sine evner som lærer, ganske imponerende at se denne dreng håndtere kridt. Heldigvis klarede det op og vi begyndte at trække ud. Mange var bange, nogle var spændte og andre vidste ikke rigtig.

Men de fleste fik da en tur og dem som jeg fløj med nød det da også, men nu flyver jeg jo også godt!!!

Det tog ca. 3-4 timer at rykke de starter ca. 25 starter af.

Da den sidste start var startet, begyndte det at regne så vi var ret heldige med vejret. Tak til Bjarne, Bent, Inge og Phister (for oprydning) og til en viis person!!!

- ha' en go' vinter - Poul Finn

(F.H.D. - kaldes også Tyson)

Som det kan ses andet steds i bladet har jeg »bladdert«
lidt i februar-nummeret, årgang 1979 - her kommer lidt mere!

Når jeg bliver stor

En 3.-klasse i en skole i Californien skulle skrive fristil om, hvad de ville være, når de blev voksne. Her er en af besvarelserne:

Når jeg bliver stor, vil jeg være pilot, fordi at det er skægt og let at finde ud af. Det er derfor at der findes så mange piloter, som at der flyver rundt i dag.

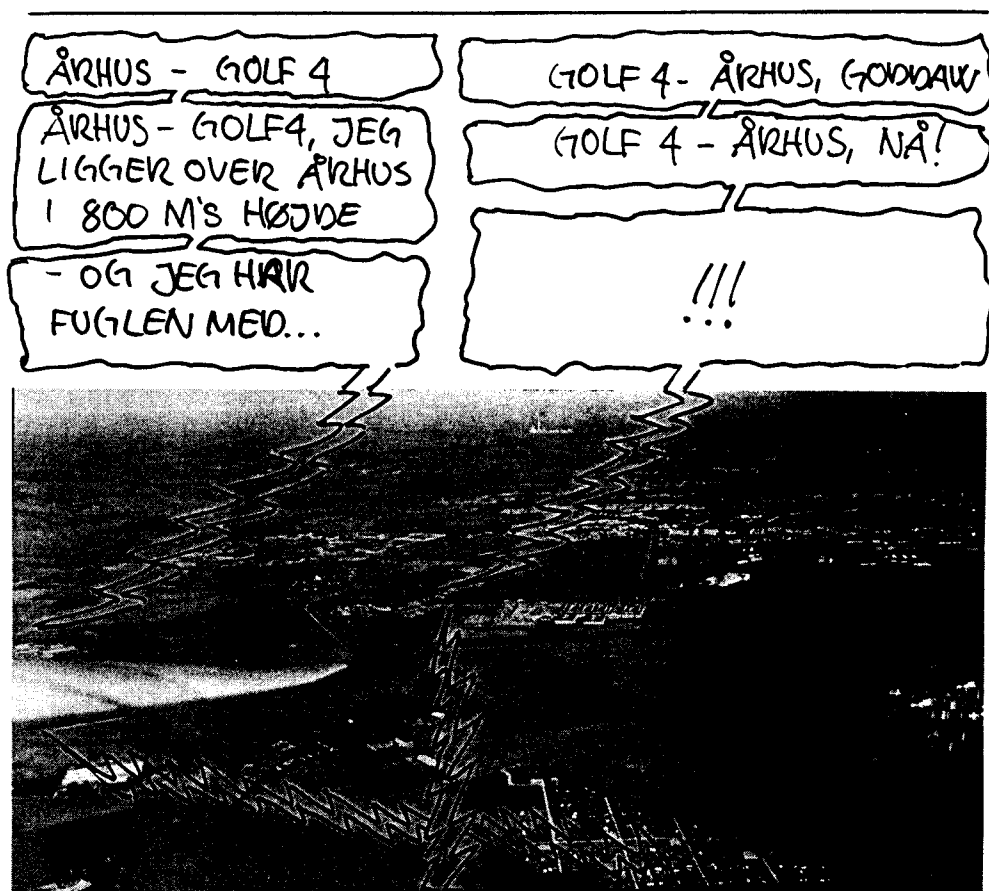
Piloter behøvs' ikke gå meget i skole, de skal bare kunne læse og læse tal, så at de kan læse instrumenterne. jeg tror, at de også skal kunne læse vejkort, så at de kan finde hjem, hvis at de farer vild.

Piloter må være tapre, at de ikke bliver bange, når det er tåget, og man ikke kan se. Hvis en motor eller vinge falder af, må de være rolige, så de kan finde ud af, hvad de skal gøre. Piloter må have gode øjne, så at de kan se gennem skyerne, og de må ikke være bange for torden, for de er nærmere end vi er.

Den løn som piloter får, er en anden sag, som jeg syn's godt om. De tjener flere penge, end de kan bruge. Det er fordi de fleste folk tror det er svært at flyve undtagen piloterne, som ikke gør det, fordi de ved hvor let det er.

Det er ikke meget som jeg ikke synes om, undtagen at piger kan lide piloter og alle stewardesser vil giftes med piloter, så at de altid må jage dem bort så at de ikke er i vejen.

Jeg håber at jeg ikke bliver luftsyg, for jeg har været køresyg. Bliver jeg luftsyg, kan jeg ikke blive pilot, og så må jeg arbejde. □



ÅRHUS - GOLF 4

GOLF 4 - ÅRHUS, GODDAG

ÅRHUS - GOLF 4, JEG LIGGER OVER ÅRHUS I 800 M'S HØJDE

GOLF 4 - ÅRHUS, NÅ!

- OG JEG HAR FUGLEN MED...

!!!

GOLF 4 - ÅRHUS (NERVØST), ER DU SIKKER PÅ AT DET ER ÅRHUS?

JAJ!

GOLF 4 - ÅRHUS (LET PANIK I STEMME) VORES BANE ER LUKKET!

ÅRHUS - GOLF 4, NÅ!

GOLF 4 - ÅRHUS (PANISK RALLEN), VI SENDER VORES STORE STYGGE TWIN OP EFTER DIG!

ÅRHUS - GOLF 4, BEHØVER I IKKE, JEG ER VED AT LANDE, TAK!

RALLE - HULK!!



**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 een trykgang. Har du sager på flere sider, så spørg endelig. Vi laver bare en ekstra opstart.

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

Oplag: Fra 20.000 stk.

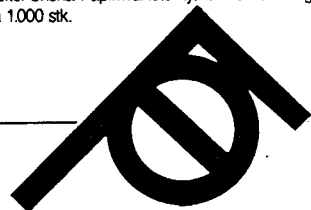
Avisrotation:

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. Papirdummies fremsendes efter ønske. Papirkvaliteter typisk fra 49 - 90 gr.

Oplag: Fra 1.000 stk.



P. V. FRANZEN/OFFSET

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

VHF-kursus

Et af de sikreste tegn på, at efteråret nærmer sig, er Benny Rytters indkaldelse af elever til vinterens VHF-kursus. Således også i år. Såfremt interessen er stor nok (min. 7 - max. 12 deltagere) oprettes der et kursus med start i begyndelsen af januar. Kurset varer i alt ca. 60 timer, og eksamen ventes at stå for i maj måned. Afhængig af hvor interessen er størst (nationalt- eller internationalt VHF), laves der kun kursus i et fag - vel og mærke der hvor interesse er størst. Bemærk at kravet for internationalt VHF er at man i forvejen allerede har nationalt VHF.

Undervisningen foregår som sædvanlig på Flyvestation Aalborg. Ugedagen ligger endnu ikke fast, men klokkeslettet er 19:00, - med 3 timers undervisning hver gang. Prisen for dette års kursus forventes totalt at blive ca. 1800,- kr, hvoraf de 800,- kr går til prøvegebyret (steget i pris 3 gange indén for de sidste år). Lærebogen koster ca. 300,-. Prøvegebyret skal ikke indbetales før ca. 1 måned før eksamen afholdes. Nærmere oplysning om bøger og andet materiale kan fåes hos Benny. Tilmelding skal ske snarest (først til mølle etc. ...) på telefon 98 24 42 50 (privat) eller 98 17 90 00, lokal 3555 (flyvestationen).

Kvickly AARS

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

**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

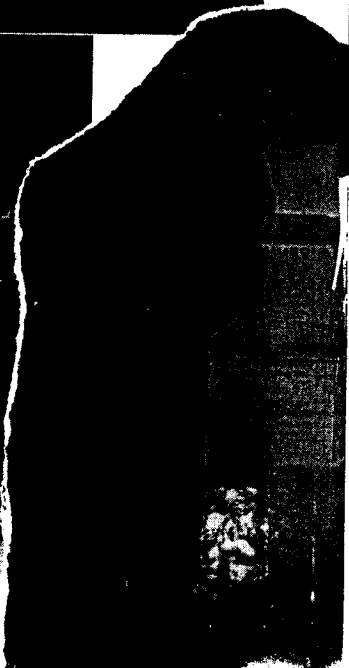
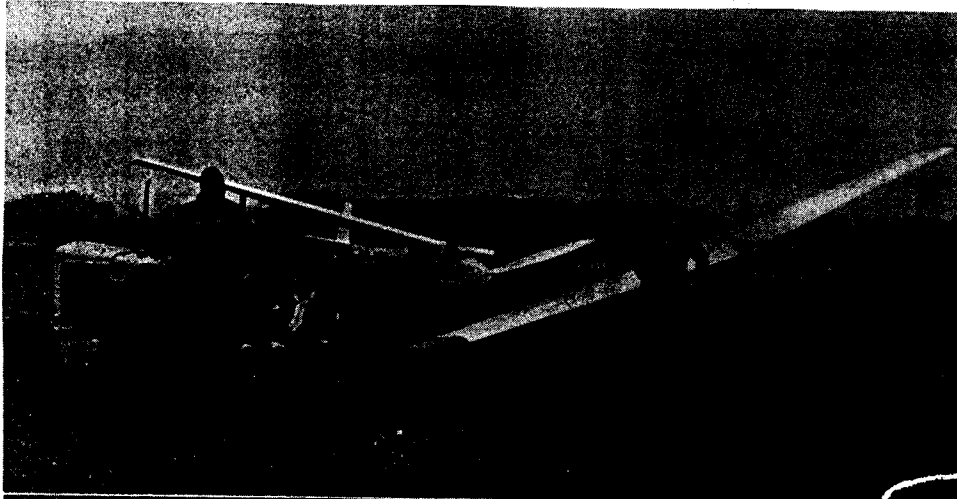


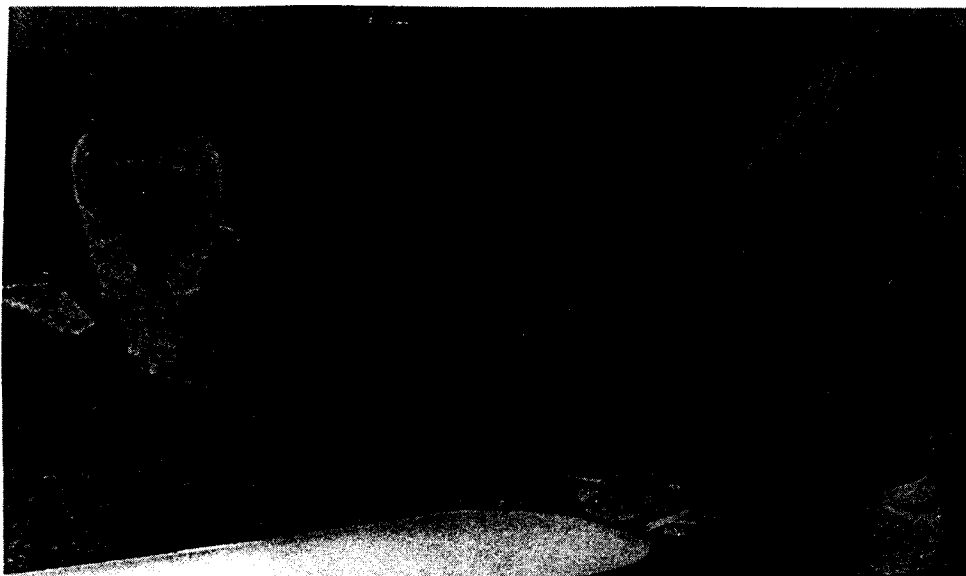
Lørdag den 27. oktober 1990

Det er vel ikke gået nogen næsen forbi at vi afholdt landingskonkurrence og afslutningsfest denne dag. Starten på landingskonkurrencen gik lidt trægt idet vejret ikke just var egnet til en konkurrence af denne art (iøvrigt ikke af nogen som helst art). Men vi fandt da en vinder. Ka-7'eren måtte vi tage ibrug til 2. runde sammen med vores »flyvende« K-8'er, fordi mørket alt for hurtigt truede afviklingen af landingerne.

Festen om aftenen gik godt. Efter sigende forlod de sidste, af de 44 gæster, festen ca. kl. 06:00, søndag. Forretten var noget med torsk, derefter kaviarstegt i vildskåb samt kold is. Pragtfuldt! Hvem der løb af med diverse pokaler, fremgår tydeligt af rubrikken »særlige præstationer«.

Vi beklager den dårlige billedkvalitet. Et kamera med en forvirret blitz (nej, fotografen fejler ikke noget!!!) er en mulig årsag til den svingende kvalitet. Vi håber vore kære læsere alligevel kan få lidt ud af billederne! □



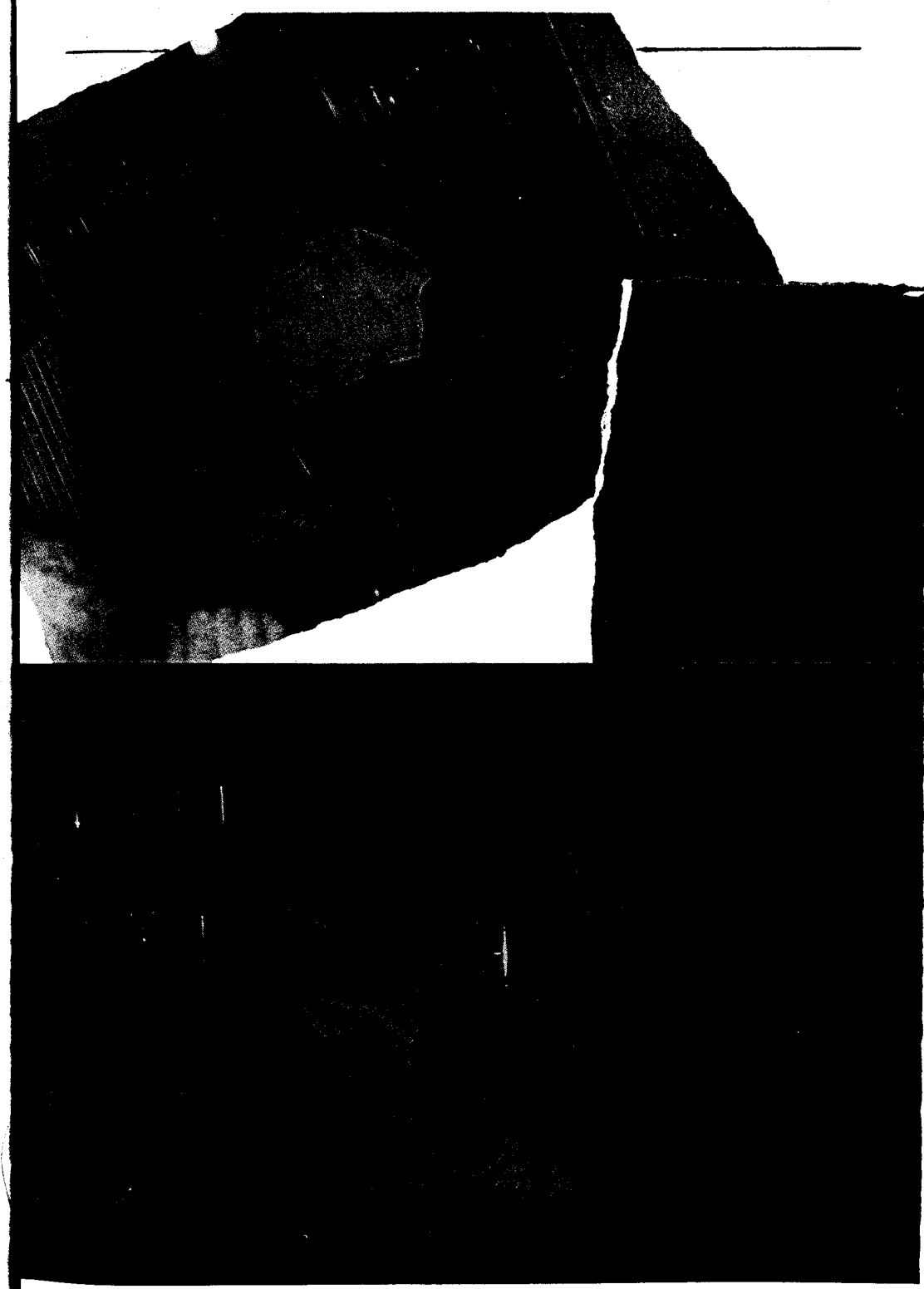


JAE... BÆNKE-
VARMERE ER VI
IHVERTFALD
IKKE !!!

LISBETH-
JEG KAN
SE DINE
TRUSSEER!



TÆNKTE JEG
DET IKKE NOK:
MADE IN
HONG KONG!



A&S 1.11.90



Hans Jørgen Frimor udpeger stedet, hvor en svæveflyver for seks år siden styrtede ned i hans jordbærbed. Nu frygter han, at flyvemaskinerne skal komme flyvende endnu tættere hen over hovederne på dem. Foto: Søren Schnoor.

Træer i Hornum er i flyve- og farezonen

Gartner kan blive tvunget til at kappe toppen af sine træer

HORNUM: Anlæggartner Hans Jørgen Frimor i Hornum lever blandt andet af at beskære andres træer, men nu risikerer han at blive tvunget til at kappe toppen af sine egne.

Aars Kommune har netop fået Vestre Landsrets dom for, at kommunen må bede politiet om at sikre, at kommunens gartnere kan komme ind på Hans Jørgen Frimors ejendom og fælde to lærketræer, som efter kommunens opfattelse hæmmer indflyvningen til Vesthimmerlands Flyveplads.

Hans Jørgen Frimor og genboen Aage Engberg Nielsen har hidtil ikke villet anerkende den ekspropriationskendelse, der blev afsagt i marts 1990, og har derfor nægtet kommunens folk adgang til deres jord.

Men med landsretten i ryggen har Aars Kommune nu ret til at tvinge sig adgang til de to ejendomme på Aalborgvej i udkanten af Hornum.

- Det næste bliver formentlig, at jeg får påbud om at pille min fjernsynsantenne ned, så jeg ikke længere kan se fjernsyn, forudser en bitter Hans Jørgen Frimor, som dog endnu ikke helt har opgivet at forhindre »maltrakteringen« af de to lærketræer i det sydøstlige hjørne af haven.

I løbet af dagen vil Hans Jørgen Frimor og Aage Engberg Nielsen tage kontakt til deres fælles advokat, og derefter vil de to genboer så tage stilling til sagens videre forløb.

Utilfredse med sagsbehandlingen

Hans Jørgen og Lillian Frimor har i tidens løb plantet adskillige træer, som indenfor få år vil være oppe i samme kriminelle højde som de to lærketræer i haven, og parret finder det derfor urimeligt, at de fra starten kun fik tilbudt en erstatning på godt 5000 kroner.

Men når Hornum-parret har valgt at stille sig på bag-

benene, er det i mindst lige så høj grad i protest mod den måde, Aars Kommune har gennemført ekspropriationen på.

- Vi havde overhovedet ikke hørt noget fra kommunen, før vi i avisen læste, at Vesthimmerlands Flyveplads skulle udvides. Og alligevel forventer kommunen bare, at vi skal beskære vores træer og se glade ud, bemærker Lillian Frimor, som efter flyvepladsudvidelsen nu kun bor 370 meter fra enden af startbanen i Hornum.

Naboskabet er ikke bløt forbundet med en lang række lydæssige gener. Lillian og Hans Jørgen Frimor frygter også for, at det skal få mere skæbnsvangre konsekvenser.

- Vi har prøvet at have en svæveflyver til at nedlande i vores jordbærbed. Og når skorstenen på huset nu bliver det højeste punkt på grunden, er vi bange for at flyvemaskinerne vil komme endnu tættere hen over hovederne på

os, når de lægger an til landing, bemærker Lillian Frimor.

Håber ikke at få brug for politiet

Formanden for Aars Kommunes teknik- og miljøudvalg, gdr. Harry Nielsen, der selv bor i Hornum-området, er selv sagt noget mere tilfreds med landsrettens afgørelse, som åbner mulighed for at Vesthimmerlands Flyveplads nu langt om længe kan blive officielt indviet.

- Men vi håber da bestemt på, at vi kan få gennemført beskæringen af træerne uden politiets hjælp.

- Fra kommunens side har vi i hvert fald ikke tænkt os at optræde hverken provokerende eller triumferende, selv om vi nu betragter sagen som afsluttet til vores fordel. Vi vil så hurtigt som muligt henvende os til de berørte lodsejere, og så håber vi på, at vi kan finde en løsning i mindelighed, siger Harry Nielsen.

Li'e en »reminder«

I forbindelse med en øvelse i flyvevåbenet, i sensommeren i år, havde vi indtil flere gange besøg af Draken-fly i lav højde, med stor fart og tæt på pladsen. De var *meget* tæt på. Ofte mindre end 1 km og under 1000 ft.

I Svævenyt fra februar 1979 stødte jeg på en artikel, srkevet af en tidligere jagerpilot (og tidligere medlem i klubben) i RDAF Bjarne Jacobsen (også kaldet JAS).

Det får mig til at skrive dette.

Bjarne Jacobsen forsikrer, i sin artikel, at piloterne i de lynhurtige, ildsprudlende kakkelovnsrør altid kigger ud når de, som her, flyver VFR. Problemet er bare at såfremt de flyver i formation har 2'eren og de resterende i formationen, noget mere at se til end lige at kigge efter anden trafik. I netop

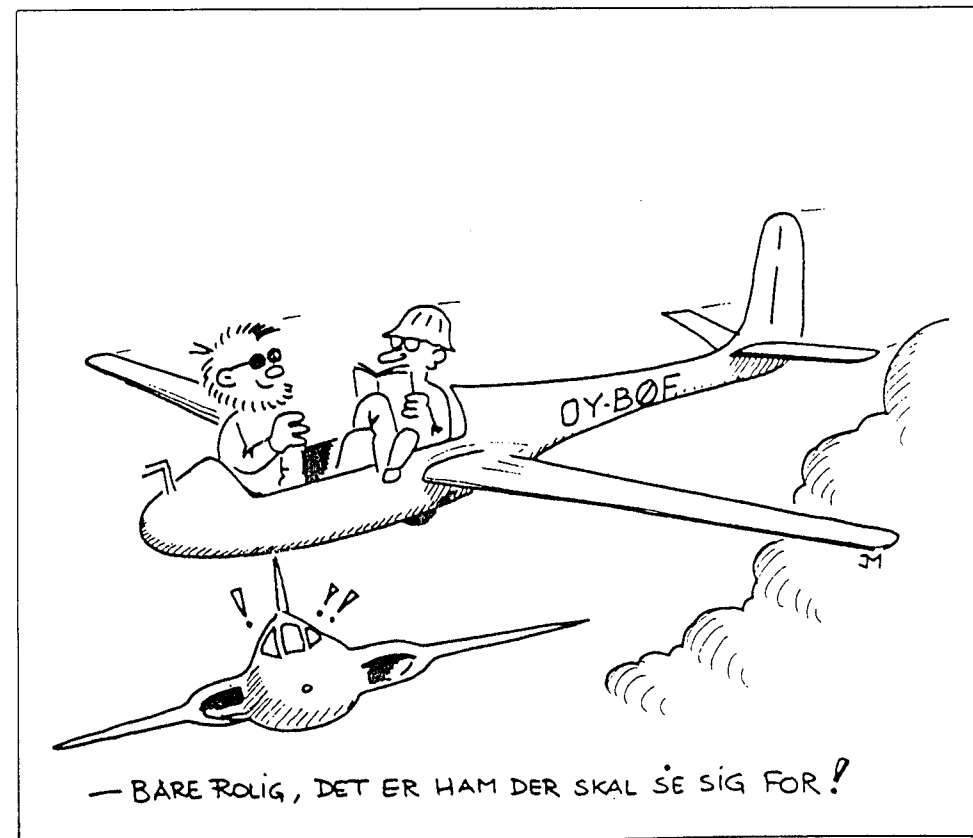
denne situation, som Bjarne beskriver, var en Draken og et svævefly tæt på at støde sammen et sted i midtjylland for mange år siden. Svævefly og jet var mindre end 25 ft. fra hinanden - bedømt af jagerpiloten.

Hverken føreren af formationen eller 2'eren havde set noget som helst indtil umiddelbart før passagen. Det var så tæt på at episoden fik karakteren »AIR MISS«.

Derfor: Kig ud. Der er også andre mennesker rundt om i luftthavet med ild i røven - end lige dig!!!

Red.

Tegningen er brugt i forbindelse med artiklen vi fandt i Svævenyt, februar 1979.



Penge og ambitioner

Som overskriften antyder, handler dette om penge - mange penge, som er nødvendige hvis vores ambitioner om flyparkens udseende skal opfyldes.

Indlægget er skrevet på baggrund af de tal der blev fremlagt til medlemsmødet den 28. september i år. Desuden kan det være lettere at betragte tallene i ro og mag, frem for 'overheads' fremvist i hastig rækkefølge.

I et forsøg på at spå om fremtiden, har jeg tilbragt nogen tid med at lave en budget-simulering, som jeg håber kan give et indblik i klubbens økonomi i de kommende 20 år. Dette er selvfølgelig en lang periode, og det vil nok være utænkeligt om der ikke er nogle forudsætninger som ændres væsentligt i denne periode - men noget skal vi jo regne med.

Budgetmodel

Budgetmodellen kan betragtes som en yderst komprimeret udgave af det velkendte budget, som ses i forbindelse med det årlige regnskab.

Indtægterne beregnes som en funktion af antal medlemmer, plus et fast beløb som repræsenterer offentlige tilskud, hangarleje osv. De faste udgifter er en funktion af antal medlemmer, værdien af flyparken (forsikring) samt et fast beløb. Drift-, Klubhus- og Administrationsudgifter beregnes som en funktion af antal medlemmer, plus et fast beløb. Endelig er der KZ-7'en, der er budgeteret som en fast udgift.

Der regnes med en rentesats på 4 % over inflationen, som i dette tilfælde er sat til 0 % for overskuelighedens skyld. Renten beregnes som middelværdien af formuen primo og ultimo for aktuelt år, således at f.eks. flykøb i perioden vil mindske renteindtægten.

Kontingentsatserne for Halvaktive og Aktive Juniorer er fastsat til henholdsvis 1/3 og 2/3 af aktivt kontingent.

Der er igennem hele perioden regnet med 12 HA og 6 AJ medlemmer, for at begrænse antallet af parametre. Dvs. når der tales om 60 medlemmer skal det forstås som 60 AKTIVE medlemmer. Idag er vi 47 aktive medlemmer.

Indtægter :			
Konting.	f(Aktive)+konstant	xx	
Andet	konstant	xx	Indtægter
Udgifter :			
Faste	f(Aktive)+f(Fly)+konstant	xx	
Drift	f(Aktive)+konstant	xx	
Klubhus	f(Aktive)+konstant	xx	
Admin.	f(Aktive)+konstant	xx	
KZ-7	konstant	xx	Udgifter
Overskud før renter			Overskud
Renter			renter
Overskud			Overskud
Dækningsbidrag i % :	Overskud/Indtægter		

Dækningsbidraget er således et mål for, hvor stor en del af vores indtægter vi kan bruge til investeringer. I øjeblikket er vores dækningsbidrag ca. 33 %, mod 50 % for blot få år tilbage.

Den generelle flykøbspolitik i simuleringerne er, at alle (næsten) pengene skal være opsparet, før der købes fly. Der er indregnet udgifter til LS-6, spil og vognhangar i alle simuleringerne. Efter disse indkøb, investeres der kun i fly, hvilket naturligvis ikke kan holde, men gør det nemmere at overskue.

De variable or således nu :

1. antal aktive medlemmer
2. kontingentsatsen
3. flytype og tidspunktet for køb af fly.

Flypolitik / strategi

Som udgangspunkt for simuleringerne, har jeg valgt en strategi til udskiftning af træflåden, som vist herefter :

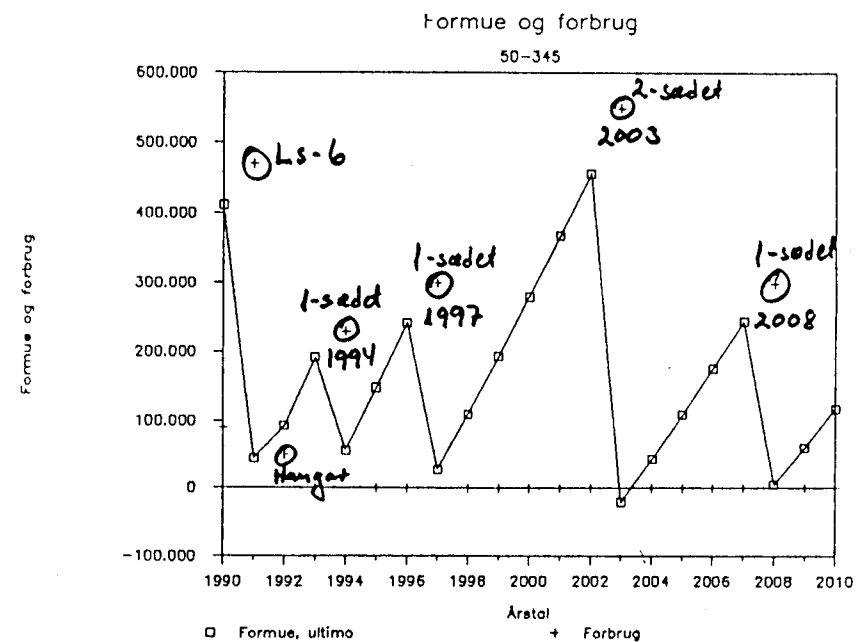
1. Ka-8 --> Ls-4/Discus, alder 7-10 år, pris ca. 210.000-250.000
2. Ka-6 --> Ls-7/Discus/ASW-24/SZD 55-56, alder 3 år, pris ca. 300.000
3. Ka-7 --> Fly med præstationer à la Janus C/DG-500, pris ca. 550.000.
4. Ka-8 --> Ensædet, ca. 3 år gammel, pris ca. 300.000

Den ovenfor viste plan er ikke et udtryk for bestyrelsens tanker, men blot min egen mening om sagen. Rækkefølgen af udskiftningen er også ligegyldig for simuleringerne, blot det er det samme der simuleres i alle tilfælde.

Med udskiftning af træflåden mener jeg ikke nødvendigvis at vi skal sælge træflyene, men derimod bruge dem så længe som muligt, dvs. så længe der er nogen der har lyst til at vedligeholde dem. Der regnes derfor ikke med nogen salgspris for træflyene, da denne er lille i forhold til prisen for et nyt fly (10-15 %).

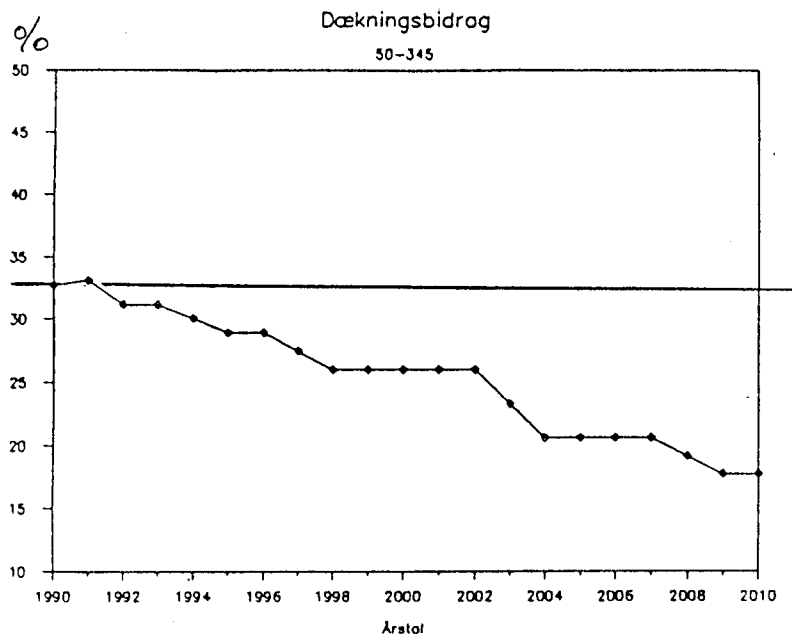
Model 50-345 - Vi lader stå til

Den mest nærliggende forsøg er, at simulere at vi ikke bliver væsentligt flere medlemmer og samtidigt fastholder kontingentet på det nuværende niveau. Dvs. 50 Aktive medlemmer og 346 kr/måned. Kurven, i figuren herunder, viser hvordan vores formue ændrer sig, og dermed hvornår vi kan købe fly. Plus-tegnet indikerer en investering.



Investeringsoversigt ved 50 medlemmer og fastholdt kontingent

Det er ikke en rar tanke at vi først får udskiftet vores træfly i år 2008. Ser man på en kurve over dækningsbidraget, altså brøkdelen af indtægterne der kan købes fly for, observeres det, at dækningsbidraget falder jævnt meget gennem hele perioden. Om 6 til 7 år vil vores overskud ikke være meget større end de offentlige tilskud vi nyder godt af (Gyset).



Dækningsbidrag ved 50 medlemmer og et kontingent på 345 kr/måned

Undersøges grunden til det faldende overskud, vil det hurtigt fremgå, at det er de øgede forsikringsudgifter der er skyld i nedgangen. Forsikringspræmierne følger ganske nøje vores flyparks værdi, og øges derfor ved hver eneste udskiftning af et billigt træfly til et dyrt glasfiberfly. Et nyt fly koster næmt 10.000 kr om året i forsikring, hvilket ca. svarer til 10 % af overskuddet.

Noget skal der gøres, og som før nævnt kan vi forsøge at ændre medlemstallet, øge kontingentet eller en kombination af disse muligheder.

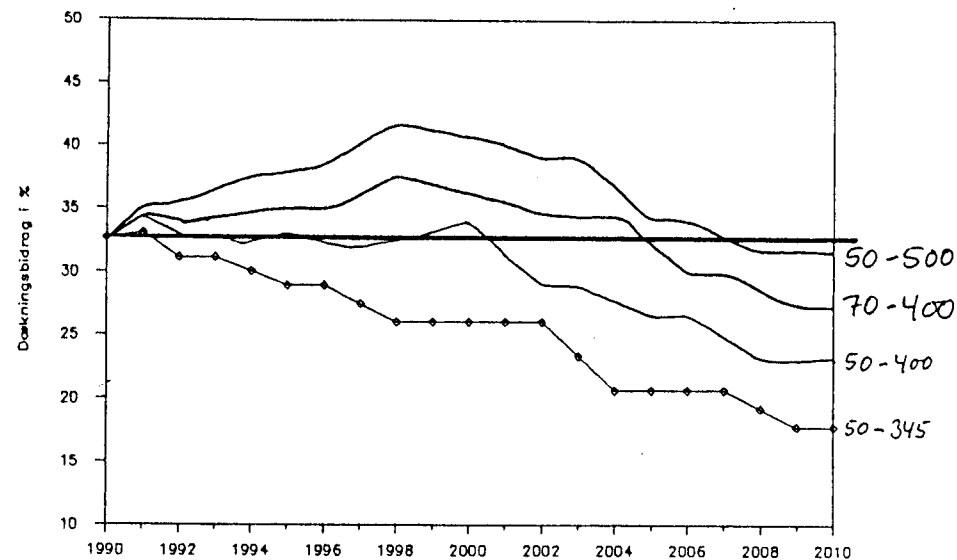
Afprøvning af ideer

Jeg har prøvet at simulere 6 andre situationer, som beskrevet herefter :

- 50-400 : Kontingentet øges gradvist til 400 kr/måned i år 2000, dvs. + 5 kr. pr. måned i 1991, + 10 kr. i 1992 osv....
- 50-500 : Kontingentet øges gradvist til 500 kr/måned i år 2000, hvilket svarer til + 15 kr. pr. måned hvert år i 10 år.
- 60-345 : Antal aktive medlemmer øges til 60 i år 2000, dvs. ca. 1 medlem mere om året i 10 år.
- 70-345 : 70 aktive medlemmer i år 2000, svarende til 2 medlemmer pr. år.
- 70-345-1 : 70 aktive medlemmer i år 1996, dvs. 4 nye medlemmer mere pr. år.
- 70-400 : 70 medlemmer i år 2000, samtidig med en kontingentstigning til 400 kr. om måneden i år 2000.

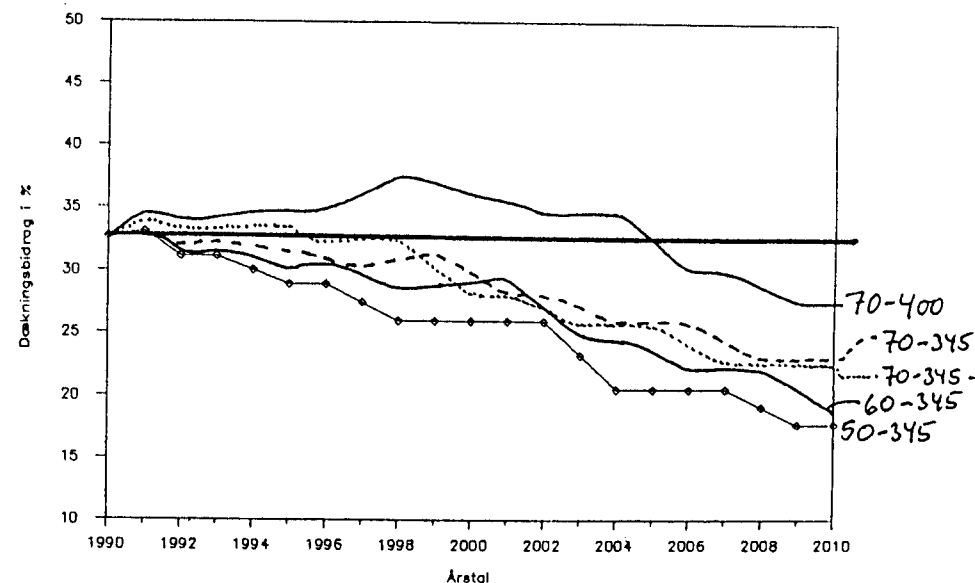
På kurverne herefter kan det ses hvorledes dækningsbidraget ændres gennem de følgende 20 år, afhængig af hvilken medlems-/kontingentpolitik der føres. I den første figur er alle simuleringerne med kontingentstigning samlet, og i den følgende figur ses simuleringerne med ændrede medlemstal.

Dækningsbidrag



Dækningsbidrag ved variationer af kontingentet

Dækningsbidrag



Dækningsbidrag ved variationer i antal aktive medlemmer

Som det ses af kurverne hjælper det kraftigt på dækningsbidraget når kontingentet øges. En stigning til 500 kr/måned, svarer næsten til en stigning til 400 kr/måned samtidig med et øget medlemsal - 70 aktive i År 2000.

Betragtes derimod den nederste figur, må det erkendes at der skal ske en kraftig stigning i medlemstallet, for at holde dækningsbidraget i nærheden af det niveau som vi har idag. Her skal det blot erindres at der så bliver flere medlemmer pr. flysæde.

Ved lidt overslagsregning når man frem til, at en stigning i kontingentet på 15 kr om måneden, modsvarer 4 nye medlemmer. Derfor kan modellen 50 medlemmer, 500 kr. sammenlignes med en nettotilgang på 40 nye medlemmer i de kommende 10 år, hvilket nok er usandsynligt.

Disse lidt tekniske betragtninger kan gøres meget mere konkrete hvis der laves en opstilling over hvornår der kan anskaffes nye fly.

Hvornår ?

I det følgende ses en opstilling over investeringstidspunkterne for de forskellige simuleringer, ordnet efter tidspunkterne for anskaffelserne.

På tværs ad tabellen er angivet hvilke fly der udskiftes/anskaffes, mens der på langs ad tabellen ses de forskellige simuleringsmodeller.

Arstallet hvor flyene kan anskaffes er beregnet således, at pengene er sparet op, således at der ikke skal optages væsentlige lån.

Flyene Fly 5-7 er tænkt som erstatning for ældre glasfiberfly, eller evt. som et ekstra sæde, hvad der nok kan blive brug for ved f.eks. 70 aktive medlemmer.

FLY	Ka-8 / 1-sædet	Ka-6 / 1-sædet	Ka-7 / 2-sædet	Ka-8 / 1-sædet	Fly 5	Fly 6	Fly 7
50 - 345 Status quo	1994	1997	2003	2008	++++	++++	++++
60 - 345	1994	1997	2002	2005	1-sædet i 2009	++++	++++
70 - 345	1994	1996	2000	2003	1-sædet i 2007	++++	++++
50 - 400	1993	1996	2001	2004	1-sædet i 2007	++++	++++
70 - 345-1 (70 i 1996)	1993	1995	1999	2002	1-sædet i 2006	1-sædet i 2010	++++
70 - 400	1993	1995	1999	2001	2-sædet Gltal 50 2005	1-sædet i 2008	++++
50 - 500	1993	1995	1999	2001	2-sædet Gltal 50 2004	1-sædet i 2007	1-sædet i 2009
Forskell i anskaffel- sesår	1 år	2 år	4 år	7 år			

Skoling på Træflåde
glasfiberfly udskiftet

Hvnd skal vi gøre ?

Af omstående tabel kan det udledes at vi nok vil komme til at skole på glasfiberfly i mindst 8 år endnu - og måske først om 12 år - hvis vi ikke handler nu. Samtidig vil der gå endnu længere tid inden vi har suppleret alle træflyene med nye fly. Dette er ikke en heldig politik, da en overgang til skoling på glasfiberfly, vil betyde at kun ældre (ikke alder) medlemmer vil bruge træflyene. Derfor skal tidspunkterne for skoling på glasfiberfly og fuldstændig erstatning af træflyene ligge nær hinanden.

Modellerne 50-345, 60-345, 70-345 og 50-400 er næsten ens i de første 10 år. Først derefter kan det ses at indtægtsgrundlaget er øget.

Modellerne 70-345-1, 70-400 og 50-500 giver derimod hurtigere resultater, f.eks. en to-sædet flyver 4 år tidligere end ved modellen 50-345, og op til 3 ekstra fly efter udskiftning af træflåden. Desuden kan der udskiftes træfly henholdsvis om 2 og 4 år, i modsætning til om 3 og 6 år.

Min konklusion er, at vi skal sætse på modellen 70-400, da vi helt klart skal være nogle flere medlemmer for at udnytte en så kostbar flåde ordentligt, samtidigt med, at vi også bliver nødt til at betale noget mere, da vores flyvende materiel undergår så kraftig en værdistigning.

Udtrykt på anden vis :

1. Vi skal have 5 nye medlemmer næste år, og derefter 2 nye om året i 9 år !
2. Kontingentindtægten skal øges, svarende til en stigning på 5 kr/måned hvert år i 10 år !

Dette er vel ikke helt umuligt ?

Anders Hansen

ALLER-SIDSTE NYT

JEG HAR FÅET BREV FRA
POUL ERIC I GIRONLANO. HAN
KOMMER HJEM DEN 21-11 OG
EN UGE FREM - I FØLGE BREVET
TILBRINGER HAN UGEN I
FAMILIENS SKØD - ALTSÅ, HEJ!



METEOROLOGI

Hermed følger fortsættelsen af oversættelse af afsnit fra bogen Cross-Country Soaring af Helmuth Reichmann. Denne gang side 13-15.

Termikflyvning under cumuluskyer

Lad os forestille os ideelt svæveflyvevej: $1/8 - 2/8$ cu med base i 5000 fod. Kurver man under hver eneste sky på kursen finder man hurtigt ud af, at i bedste fald er det kun hver tredje sky, der har en boble under sig. Dette betyder, at fordelingen af termik ikke er $1/8$ af himmelen, men snarere $1/24$, hvilket ikke er så lidt mindre. Det man skal lære er en så god metode som overhovedet muligt til i god afstand, at bestemme hvilke skyer, der er gode og hvilke der er dårlige. En sådan metode skulle kunne eliminere både skuffelser og omveje i ens termiksøgning.

En af de vigtigste grundregler er det faktum, at termikboblen i sig selv er det primære fænomen, mens cumuluskyen er et sekundært fænomen, der opstår i en termikbobles levetid. Cumuluskyen er der ofte stadig når termikboblen er væk. Dette betyder, at tilstedeværelsen af en cumulusky ikke på nogen måde altid indikerer, at der er en boble under basen af den.

Livscyklus for termikbobler under godtvejrscumulus

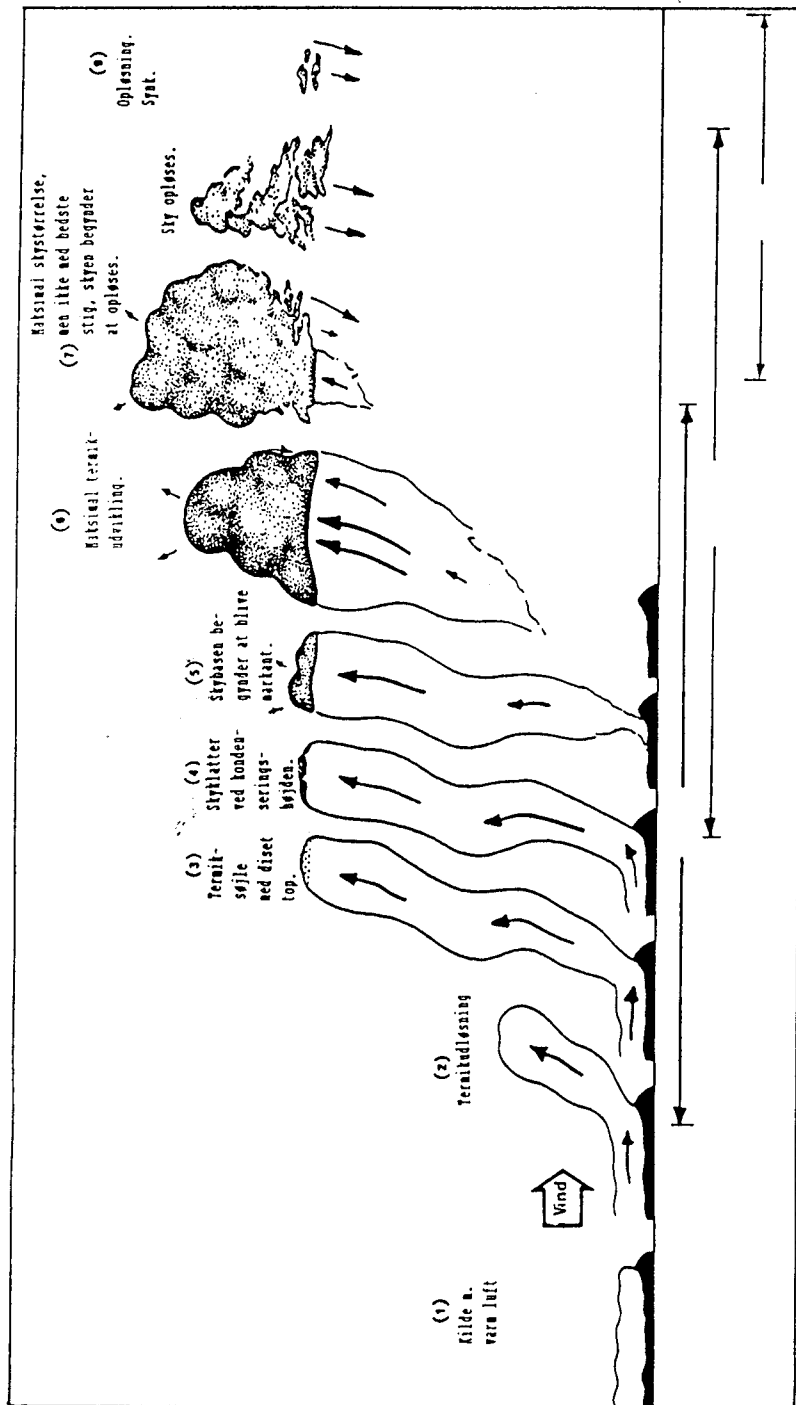
- 1) Der samles varm luft ved jordoverfladen (som beskrevet i de tidligere numre)
- 2) Boblen udløses af en eller flere forskellige faktorer og den varme luft begynder at stige tilvejs.
- 3) En mere eller mindre lodret cylinder af opadstigende luft dannes; hvis der ikke strømmer mere varm luft til i bunden kan cylinderen blive skåret af og luften stiger tilvejs som en boble.
- 4) Når toppen af den opadstigende luft når kondensationsniveauet (skybasen) begynder der at opstå fine slør af vanddamp, der hurtigt bliver synlig. Denne fase kan vare fra 10 sek til 1 min.

5) Skyen begynder at dannes som små individuelle skyklatter, der bliver tykkere og tykkere og som til sidst samles til en sky.

6) Skyen bliver mere og mere kompakt og dens kanter bliver skarpere. Over området med kraftigst stig bygges skyen op som en kuppel og bliver blændende hvid med skarpe kanter. Den mærkeste del af skybasen er direkte under denne kuppel.

Disse så æstetisk smukke skyformationer er ikke kun en fryd for øjet, men også tegn på den bedst mulige termikudvikling. Som svæveflyvepilot bør man have sans for det æstetiske og prøve at nå de smukkeste skyer når disse er på deres bedste udviklingsstadium. En særlig mærk side af skybasen kan både betyde at skyen her er tykkest og at der her er flere og større vanddråber. Dette er igen et tegn på at den lokale luftfugtighed er høj, hvilket indikerer at den opad stigende luftmasse i dette område har en stor luftfugtighed og ikke er blevet blandet med den omkringliggende tørre luft i så høj grad som i andre områder af boblen. Derfor bliver der i et sådant område frigivet mere varme ved kondensation end i andre områder, hvilket igen forøger stiget. Hvis dette mærke område af skybasen får en opadformet kuppel er det tegn på særlig varm luft, der når kondensationsniveauet nogle få fod over det gennemsnitlige kondensationsniveau. I et sådant område kan man ofte stige særligt godt, og tit bedre end andre steder. Trævler af vanddamp som hænger nogle få meter ned ved kanten af skybasen og som bliver suget op i skyen kan også indikere et område med maksimalt stig. Disse skytrævler kan være tegn på, at der er luft som er mere fugtig end i den øvrige del af termikboblen. Lad os vende tilbage til beskrivelsen af livscyklus for en termikboble:

7) Skyen bliver ved med at vokse lige så længe der er varm luft til rådighed forned. Hvis reservoiret af varm luft bliver udtømt stopper skyudviklingen og der dannes godtvejrscumulus. Kanterne af skybasen falder fra hinanden, idet de blandes med den omkringliggende luft og vanddråberne absorberes af den omkringliggende luft. På dette tidspunkt er kuplen stadig rund og skarpt afgrænset og den bliver måske endda ved med at vokse lidt. Man kan ofte kende denne fase ved at skybasen er lidt mindre end kuplen. Hvis skybasen ikke vokser mere er termikboblen under alle omstændigheder væk. Er boblen derimod stadig i live vil skyen fortsætte med at vokse. Hvis der på toppen af skyen er en fordybning eller hvis den ligefrem delt i to, vil hele skyen som regel dele sig i to. Skal man søge termik i et sådant tilfælde, skal man under ingen omstændigheder søge mellem de to halvdele, der enten blot opløses, eller fortsætter med at udvikles hver for sig.



8) Konturerne af kupplene bliver mindre afgrænset, skyen falder fra hinanden. Efterhånden som vandet i skyen fordamper bliver luften kølet så meget ned, at der dannes et synkområde.

9) De tiloversblevne skystumper opløses i dette synkområde, som bliver ved med at eksistere i en kort periode efter at de sidste synlige rester af skyen er forsvundet. Jo mere tør den omkringliggende luft er jo hurtigere opløses skyen.

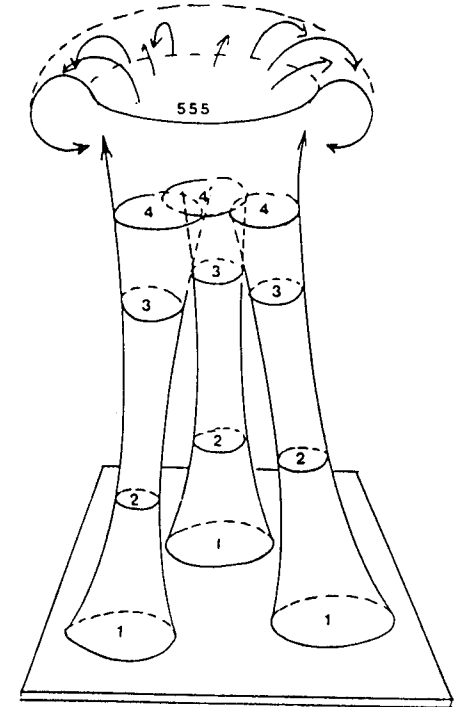
Skyhyppighed

Mange cumuluskyer på himlen behøver ikke at betyde, at der er mange termikbobler. Tilstedeværelsen af mange cumuluskyer skyldes sædvanligvis, at luftfugtigheden i den omkringliggende luft er høj nok til at nedsætte hastigheden som skyerne opløses med. Med mange døende cumuluskyer i et område er det pilotens opgave, at finde de relativt få unge aktive skyer, som kan give det forventede gode stig. I realiteten kan det være svært at finde god termik i en sådan situation. Dette skyldes, at de mange måske lidt overudviklede og døende cumuluskyer hindrer solindstrålingen og dermed dannelsen af varm overfladeluft.

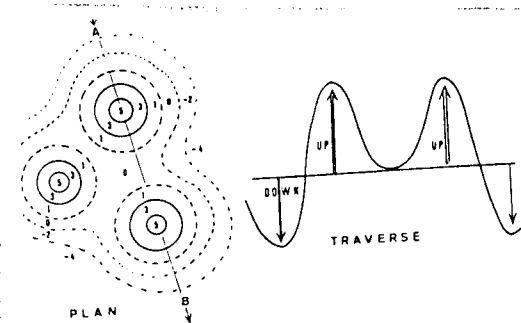
Som supplement til ovenstående har jeg fundet en del af artikel fra Sailplane and Gliding April/Maj 1990 s. 76 skrevet af Tom Bradbury:

Kun de mindste og mest kortlevede skyer er forårsaget af kun en termikboble. De mange enkeltstående knop-skud på store cumuluskyer viser at der må have været adskillige bobler tæt på hinanden.

Termikbobler består ikke nødvendigvis af isolerede søjler af opad stigende luft. Adskillige søjler kan forefindes tæt på hinanden som vist på fig. 2. Flyver man alene opdaget man ikke en sådan gruppe bobler. Man kan derimod observere fænomenet over en travl svæveflyveplads, hvor adskillige piloter markerer stig forskellige steder. Ret ofte er stigerne det samme i de enkelte søjler. På niveau 2 er cirklerne langt nok fra hinanden til at hver gruppe kan stige sikkert. I niveau 3 kommer kurverne ubehageligt tæt på hinanden. I niveau 4 flyves der så tæt, at nogle nødvendigvis må flytte sig. I niveau 5 er søjlerne så tæt på hinanden, at de danner en af de komfortable brede bobler, der dannes et stykke tid over middag og især en sen sommerfremiddag. Fig. 2 viser et tværsnit af fordelingen af stig mellem niveau 3 og 4. Ved siden af ses et tværsnit af det stig, der observeres af et svævefly, der flyver gennem området i en linie fra A til B. Nogle grupper af bobler kan have mange flere søjler med meget



mindre synk imellem end skitseret her. Når stig er fordelt på denne måde kan det være svært at finde ud af om man bør kurve snævert eller snarere flyve med mindre krængning. Er man alene i en sådan boble og ikke har travlt kan man udforske en sådan boble i ret lang tid. Det kan dog være meget svært at finde ud af hvordan et sådant system er opbygget. Det eneste der er sikkert er, at tværsnittet ikke er cirkulært



Oversættelse: Poul Olesen

05489

12 00

GITTE VASEGAARD

LINDØVENGET 11 TRU
9391 MUNDELSTRUP

it's cool to
be clear

Fido Dido



FAXE-CERES

»Himmerland«
9600 Aars
Telefon 98 62 22 82



©1981 Fido Dido, Inc. Lic. by 7UP, Inc.
Sever 7UP and 7UP are the registered trademarks of Seven Up International