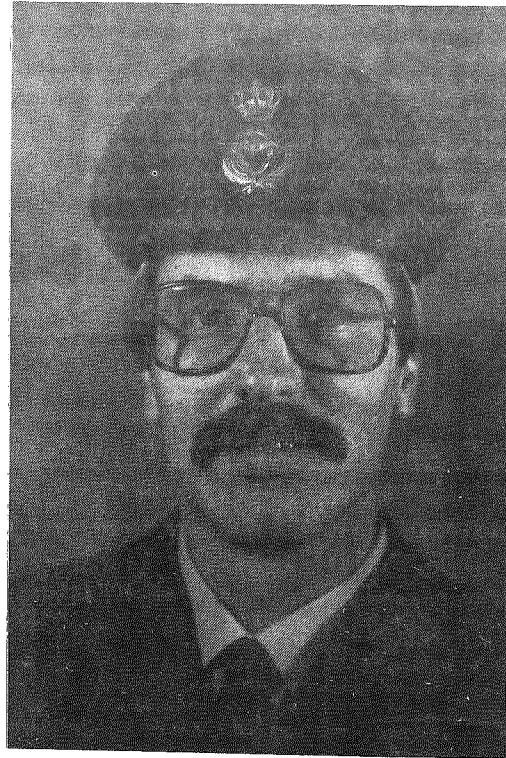


SVÄVENYT



Nr. 1
Januar 1980
19. årgang

Fra kassereren.

Også kassereren vil gerne ønske alle medlemmer et rigtig godt nytår med stor økonomisk fremgang, så der hver måned bliver penge til kontingent.

Jeg har også et forslag til et nytårsfortsæt: I det nye år at gå over til at betale via bank/sparekasse eller, såfremt man principielt er imod 'umyndiggørelsen' ved betalingsservice, vænner sig til at betale kontingentet hver måned sammen med alle de andre regninger, der skal betales til den første. I den forbindelse vil jeg gerne give et godt råd: Skriv til egen orientering måned på alle girokortene ved årets begyndelse, så er du aldrig i tvivl, om du har indbetalt månedens kontingent.

En tredje metode, der med held er anvendt af enkelte, der ikke bryder sig er girokort og postkontorer, er at betale et godt stykke forud, når man ser kassereren - dette kan også anbefales.

Noget helt andet - vi nærmer os generalforsamlingen, og som det nok er de fleste bekendt, har kun medlemmer med mindre end 2 måneders kontingentrestance stemmeret. For at du ikke skal være i tvivl om, hvorvidt du har stemmeret, vedlægger jeg et kontoudtog pr. 30/11-79 i dette nummer. Indbetalinger foretaget i december er altså ikke med, ligesom december-kontingentet heller ikke er iberegnet.

Jeg vedlægger også et par girokort og beder alle, også dem med stemmeret, om at indbetale det skyldige beløb.

Til orientering vil girokort til brug i sæsonen 1980/81 blive vedlagt februarnummeret.

Er du uenig i de tal, der fremgår af kontoudtoget, er du velkommen til at kontakte mig. Jeg skal så forsøge at redegøre for, hvordan tallet er fremkommet. Der kan f.eks. nemt opstå forskelle på grund af gæstestarter, omskølinger etc.

GOD VIND i det nye år.

Gitte

Forsidebilledet:

Svævenyts forslag til ny iklædning af flyvechefer, så de let kan genkendes på flyvefeltet!

Lidt statistik

Vi kan nu bringe en oversigt over flyvningen i 1979. Sammenlignet med 1978 har vi fløjet temmelig mange færre starter til trods for, at klubben har fået 2 ny fly i denne sæson (1 klubfly, 1 privatejet) men måske er vi blevet lidt bedre til at flyve i den dårlige termik, for vores timetal er kun dalet en lille smule. Antallet af stræk-kilometer er gået kraftigt tilbage, men en stor del af årsagen hertil skal nok søges i, at der ikke på klubbasis foreligger klare regler for, hvad man skriver i journalen, når man har fløjet. Skrives f.eks. kun fuldførte opgaver ind som strækkilometer, så bliver tallet jo mindre end det faktisk fløjne antal km. Der må ønskes klare retningslinier for, hvordan man skriver fløjne kilometer i journalerne.

Tallene for 1979 er:

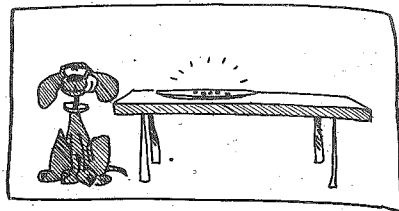
		Starter	Timer	Km.
2 G	XJV	148	13.40	16
Polyt	XFA	141	20.00	0
K 7	MX	845	166.10	5
Tosædede ialt:		1134	199.50	21
K 8	XFG	403	135.15	147
K 8	XFL	397	152.50	25
K 6	XFN	238	128.05	33
Astir	XDJ	327	146.10	35
LS-1	XBY	188	157.10	464
PIK 20	XHT	105	91.35	713
Ensædede ialt:		1658	811.05	1417
SH-1	DXM	48	52.25	321
PIK 16	BXU	54	30.15	0
Private ialt:		102	82.40	321

Til sammenligning:

År	Antal fly	Starter	Timer	Km.	Antal stræk
1969	5	1491	364:55	2839	19
1970	4	1513	365:10	232	5
1971	6	2600	525:00	2200	18
1972	6	1931	552:15	2418	23
1973	6	1554	593:00	2304	28
1974	6	1906	637:35	2596	27
1975	6	2318	797:50	3616	42
1976	7	2422	814:20	4425	43
1977	8	2755	898:30	5042	52
1978	9	3274	1113:30	8638	85
1979	11	2894	1093:35	1759	?

Læseropgaven.

Denne gang var der virkelig mange, der havde fundet papir og blyant frem for at kombinere sig frem til løsningen på julens læseropgave. Og måske har varm gløgg m.m. gjort sit til, at alle fandt frem til den rigtige løsning. Ikke mindre end 10 vakse medlemmer har sendt løsninger til redaktionen, og det var derfor først efter hektisk arbejde med terningerne, at den rette vinder kunne findes. Det blev denne gang Flemming Mikkelsen, i udsvævende kredse bedre kendt som Termikkelsen, der blev den heldige vinder. Han vil med posten snarest modtage præmien, - et eksemplar af Carl Ulrichs ny bog, Svævepiloten.



For en ordens skyld (og til oplysning for dem, der ikke kunne løse opgaven) må vi hellere tilføje, at det selvfølgelig var Anne Grethe, der havde taget brunkagen. Mærkværdigvis var ingen af opgaveløserne faldet i den grube, vi så behændigt og lumskt havde gravet for deres fødder. Ikke een af dem lod sig villede af tegningen med den skummelt udseende Bulder.

Men for alle, der kender ham, er det naturligvis klart, at en så intelligent hund aldrig ville sidde og slikke sig om munden så nær gerningsstedet!

*

TYRRESTRUP
RADIO & TV

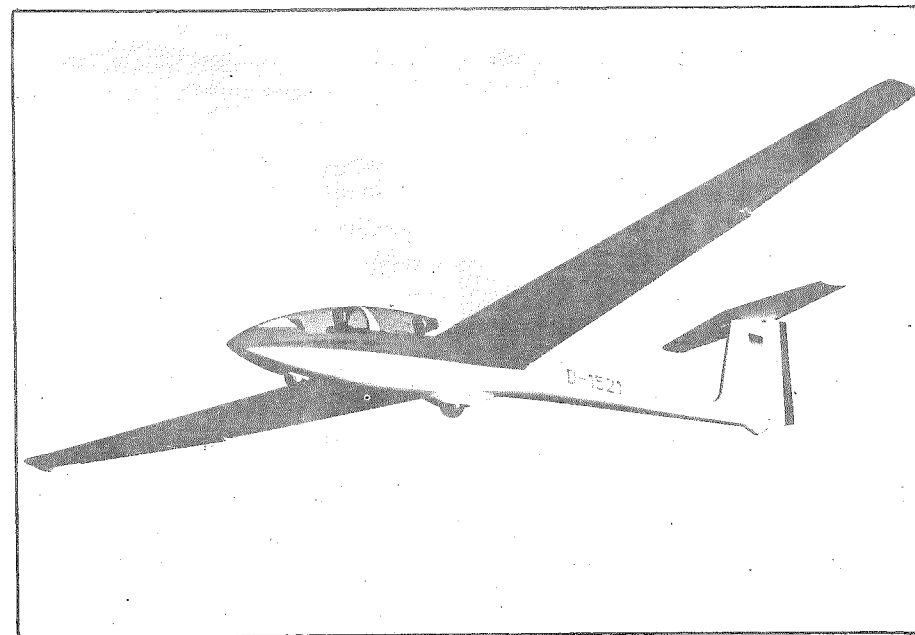
Volmer
LABORATORY

salg service rep.

Vodskovvej 36 . 9310 Vodskov . Telefon 29 32 11

*

AS K21



Som nævnt i sidste nummer af Svævenyt vil vi denne gang omtale det længe ventede ny glasfiber skolefly fra Schleicher, AS K 21. Det er nok det fly, der af mange er stillet de største forventninger til, specielt efter at den første prototype var på besøg på Arnborg først på året.

Det er jo en kendt sag, at der sjældent kommer noget ud fra Schleichers fabrik, der ikke er gennemarbejdet. Man behøver blot at tænke på hæderkro-nede fly som K 6, K 7, K 8 og K 13. Det er typer, der stadig bruges over alt i verden, og den gruppe Tysklands-farere, der i sommer gæstede fabrikken i Poppenhausen, fik bl.a. at vide, at man stadig fik bestillinger på skole-flyet K 13. Fabrikken havde dog kun til hensigt at effektuere den bestående ordrebeholdning, idet man så ville i gang med at bygge K 21.

Som bekendt bygger man også de yderst succesrige typer AS-W 19 og AS-W 20, der overalt i verden har gjort sig bemærkede i konkurrencer. Der skulle således være god grund til at vente sig noget godt osse af AS K 21. →

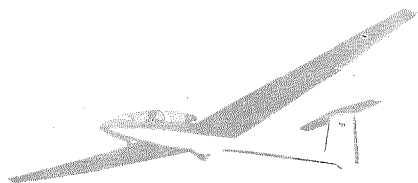
Som nævnt var flyet tidligere på året på demonstrationstur til Arnborg, men så vidt vi ved, er der ingen af klubbens medlemmer, der har fløjet flyet. Men da vi var på besøg på fabrikken, så vi det i adskilt tilstand og kunne danne os et vist indtryk af det. Som det også fremgår af billedet, fremtræder flyet noget mere elegant end f.eks. den noget bombastiske Twin Astir, - også selv om man har valgt at forsyne det med to faste hjul i stedet for Astirens indtrækkelige hjul. Men netop derved har man kunnet gøre kroppen slankere, og den reduktion i luftmodstanden dette giver, skulle kunne opveje modstanden fra hjulene.

For at blive ved sammenligningen med Twin Astir kan det nævnes, at K 21 i modsætning til denne ikke kan medføre vandballast. Hvis flyet primært skal bruges til skolebrug, har dette mindre betydning, og det er vel et meget åbent spørgsmål, hvor ofte ballastsystemet ville blive brugt, hvis det havde været der.

En afgørende svaghed ved flere af de første to-sædede glastyper har været pladsforhold og siddestilling, specielt i bagsædet. For den, der har prøvet blot 1 times flyvning fra bagsædet på Twin, er der ingen tvivl om, at komforten bør være bedre. Da der ikke i K 21 har skullet skaffes plads til et omfangsrigt understel under og bag instruktørsædet, har bagsædet kunnet indrettes mere behageligt, og af Schleichers brochure får man nærmest det indtryk, at der er installeret en overpolstret lænestol på denne plads.

K 21 er iøvrigt konventionelt opbygget. Det er forsynet med to hood'er, der klappes op hhv. bagud og forud. Udsynet skulle være udmærket trods buen mellem for- og baghood. Hovedhjulet er affjedret og forsynet med bremse. Pedalerne kan indstilles i begge sæder, - noget alle instruktører ganske givet vil sætte pris på. Der skulle desuden være god plads for piloter på til 2 meter. Luftindtag findes på maven af flyet, og udluftning kan reguleres fra begge sæder. Det store hovedhjul sidder i tyngdepunktet, når flyet er tomt, hvilket gør det let at dreje på jorden, idet man nemt kan trykke næsen ned. Luftbremser findes kun på oversiden, men de skulle være næsten lige så effektive som på K 7.

På næste side er medtaget de vigtigste data for flyet samt samt polar og oversigtstegning. Polaren er desværre ikke særlig tydelig, og da redaktøren har temmelig travlt, har vi ikke oversat data-listen.



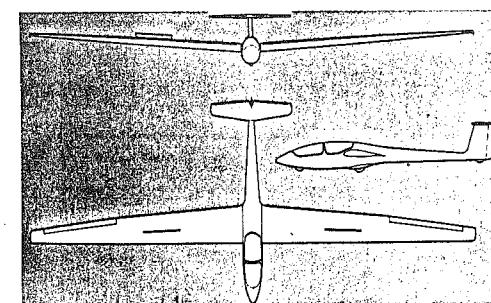
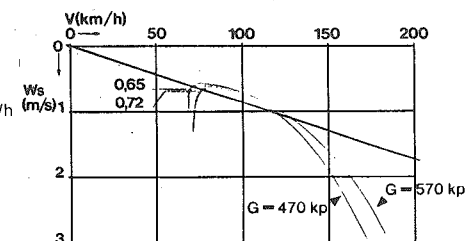
Bauweise:

Glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK)
mit Sicherheitscockpit

Verwendungszweck:

Schulung, Übung, Leistung, Kunstflug, Wolkenflug

Gleitzahl einsitzig	34 bei 85 km/h
Geringstes Sinken einsitzig	0,65 m/s bei 67 km/h
Mindestgeschwindigkeit einsitzig	62 km/h
Manövergeschwindigkeit	180 km/h
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Flügelprofil	Prof. Wortmann
Spannweite	17 m
Flügelfläche	17,95 m ²
Flügelstreckung	16,1
Größtes Lastvielfaches bei 180 km/h (zweisitzig)	+ 6,5 - 4,0
Rumpflänge	8,35 m
Cockpitbreite (lichte Weite)	0,68 m
Sitzhöhe im Cockpit vorne u. hinten	0,90 m
Leergewicht	ca. 355 kp
Zuladung Cockpit vorne max.	110 kp
Zuladung Cockpit hinten max.	110 kp
Fluggewicht max.	600 kp
Flächenbelastung bei 85 kp ZLG	24,5 kp/m ²
Flächenbelastung bei 200 kp ZLG	31,0 kp/m ²



Udover de allerede nævnte ting fremhæves det i brochuren, at K 21 har særdeles letgående og harmoniske ror. Det skulle således være ligetil at omskole elever direkte fra dette fly til eensædede glasfly. Endelig må det tages med, at flyet er næsten fuldt kunstflyvningsdygtigt. Rygflyvning er tilladt, kun haleglidning og dermed beslægtede figurer er forbudt. Netop kunstflyvningsegenskaberne vil sikkert tiltale mange af vore medlemmer.

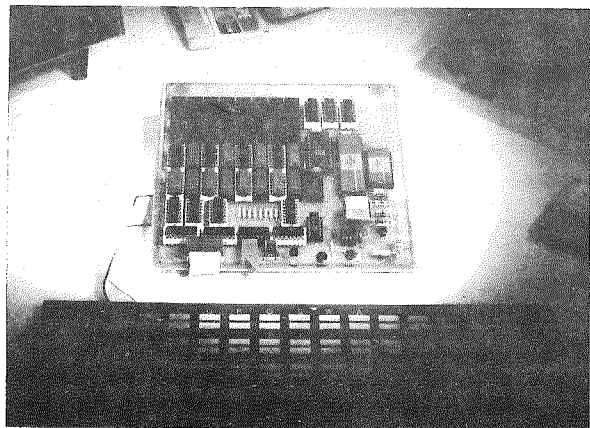
I øjeblikket har den danske forhandler Erik Holten mulighed for at levere AS K 21 til oktober 1980 eller marts -81. Schleicher har på forhånd afsat et vist antal fly til salg på det danske marked, og med denne salgstaktik er det alt den som kommer først, der får de fly, der er til rådighed. Prisen bliver i 1980 DM 46.800 svarende til ca. 145.000 devaluerede danske kroner. Denne pris inkluderer kun registreringsbemaling samt anti-kollisionsbemaling, - altså ikke instrumenter.

Iøvrigt kan nævnes, at to danske klubber allerede har bestilt K 21, nemlig Værløse og Østsjælland. Desuden skulle mindst to private grupper gå og tælle på knapperne her i vinter.

(Forresten fortalte Erik Holten, som jeg lige har talt med, at Linnemann har prøvet K 21'eren. Desværre kan vi ikke nå at få hans bedømmelse med i dette nummer.)

*

TELMAC 1800



Har du et TV, en kassetiebåndoptager og en strømforsyning?
For så klarer TELMAC 1800 resten!

- RCA CDP 1802 med 91 instruktioner.
- 2K RAM på kortet med direkte plads til yderligere 2K. Ekstern til 32K!
- Interface til TV og kassetiebåndoptager.
- Tastatur med 64 mulige funktioner inkluderet.

INTRODUKTIONSPRIS

TELMAC 1800 -KIT kr. 1.770,-
Kan leveres færdigsamlet

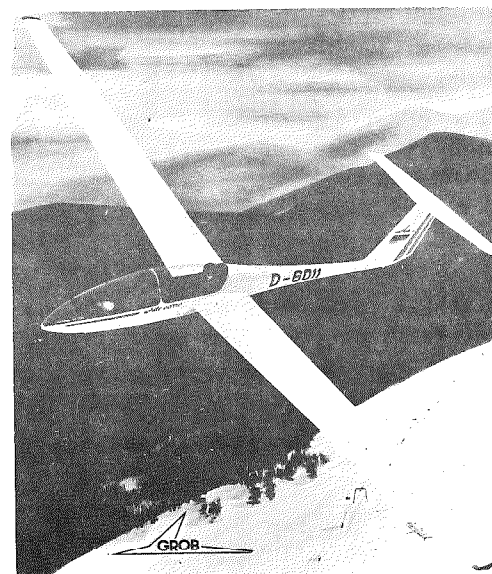
Programkassette kr. 175,-
priserne er incl. 18 % moms.

piezodan aps.

Bøkkedraget 55 - DK 3480 Fredensborg - Tlf. (03) 28 37 44 - Teknisk afd. (01) 86 12 17

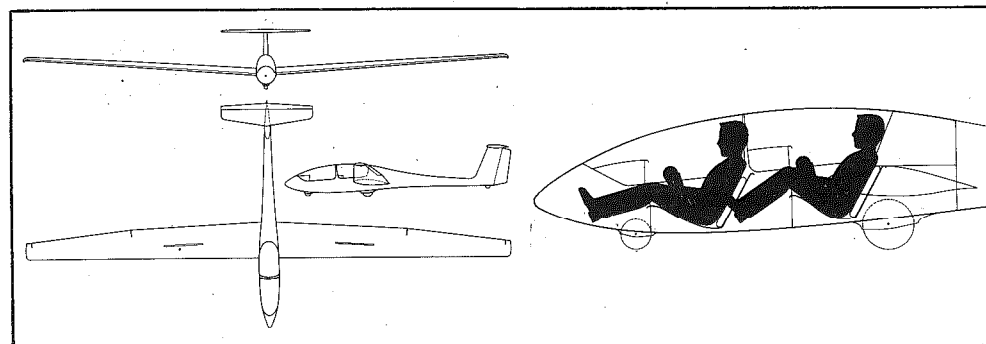
Du kan få den demonstreret hos
O.B. HANSEN, ABSALONGADE 24, 2 tv.
9000 ÅLBORG.
Telefon: (08) 16 70 41 mellem kl.
17.00 og 19.00 mandag og torsdag.

Nyt fra GROB



Også fra Grob er der spændende nyheder. En afløser for Twin Astir er under konstruktion, og som det fremgår af tegning og billede er også Grob nu gået fra idéen om et intrækkeligt understel. Flyet bliver herved en hel del slankere at se på, og siddekomforten i bagsædet må også blive bedre. Det er også Grobs mening, at den slankere krop skulle kunne opveje luftmodstanden fra de to faste hjul og glidetallet er nu beregnet til 37 for det ny fly.

Man vil bruge vingerne fra den kendte Twin, dog med den vigtige tilføjelse, at de bliver forsynet med de fra Speed Astir kendte "elastic flaps", der er kobledede med krængerorene. Udsynet gøres bedre ved at sænke cockpit-kanten og tomvægten skulle kunne holdes nede på 360 kg. (som AS K 21). Hjulet bliver forsynet med hydraulisk bremse.

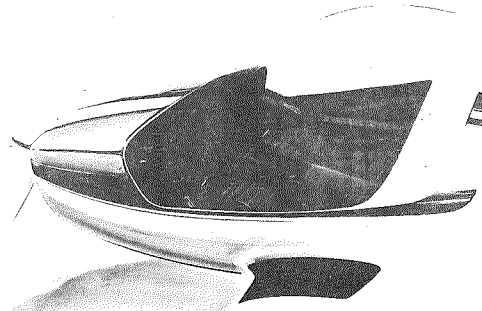
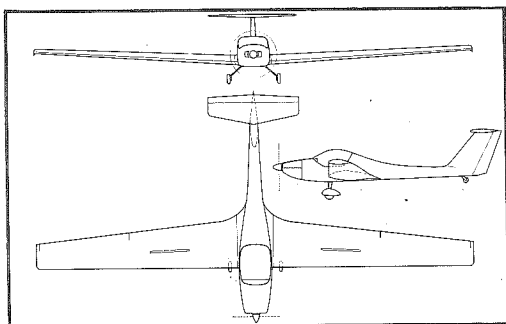


Vigtigste data iøvrigt:

Spændvidde:	17,5 meter.	Bedste glidetall v. 105 km: 37
Længde:	8,2 meter.	Mindste synk v. 80 km: 0,64 m/s.
Højde:	1,5 meter.	Stall-hastighed: 62 km/t.
Tomvægt:	360 kg.	Max. hast rolig luft: 250 km/t.
Max. vægt:	580 kg.	urolig luft: 200 km/t.

Prisen for den ny to-sædede skulle blive DM 39.800 = ca. 123.500 kroner (introduktionspris) og derefter DM 41.500 = ca. 128.500 kroner

Yderligere har Grob noget helt nyt i posen, nemlig et nyudviklet motor-svævefly, indtil videre benævnt G 109. Man har her bestræbt sig på at lave et fly, der har virkelig gode svæveegenskaber, god komfort og god økonomi. Flyet bliver bygget helt i glasfiber og bliver forsynet med en videreudvikling af det kendte Astir-profil. Spændvidden bliver 15 meter og flyet får kraftigt, dobbelt understel, hvilket skal gøre det velegnet til skoling.



Herover ses oversigtstegning samt tegning af cockpittet. Det ser jo lækert ud. De vigtigste data:

Spændvidde:	15,0 meter.	Rejsehastighed:	200 km/t.
Længde:	7,8 meter.	Startstrækning:	200 meter.
Højde:	1,8 meter.	Stig med motor:	2,6 m/s.
Tomvægt ca:	470 kg.	Rækkevidde:	1000 km.
Max. vægt:	720 kg.	Bedste glidetæl:	30,0
Max. hastighed:	220 km/t.	Minimum synk:	0,9 m/s.

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

Når jeg bliver stor

En tredieklasse i en skole i Californien skulle skrive fristil om, hvad de ville være, når de blev voksne. Her er en af besværelserne:

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 lære 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, så 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.

Der 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.

**Vi er fagfolk
 vi er hurtige
 vi har det hele
 på lager:**

BUTIKSRUDER
 THERMORUDER
 BLYTHERMORUDER
 INDMURINGSSPEJLE
 ELASTISK FUGE
 FORSEGLING

Reparationsarbejder
 udføres lynhurtigt via vore
 radiodirigerede
 reparations-
 vogne.

Svane glas
Vi kommer flyvende

(06) 42 22 55



SMÅNYT.

Vinterklargøringen er så småt ved at være kommet igang. Og det er da også på tide. I Ålborg er man færdige med både LS-1 og PIK 20. PIK'en har fået ordnet mindre skrammer og ridser og iøvrigt fået almindeligt eftersyn. Det samme har LS-1'en, men her har også forkanterne fået en grundig omgang. Efterhånden var gel-coaten revnet så mange steder, at en fuldstændig nedslibning af forkanterne var nødvendig. Det er nu gjort og vingerne er atter malet op.

I hangarens værksted har SH-1 ejerne haft denne under behandling. Her mangler der mindre ting som lidt pletmaling hist og her, men desuden vil det blive forsøgt at få lavet en helt tæt tilslutning mellem hood og cockpit-kant.

Efter SH-1'en er K-7'eren rykket ind. Her skal især vingerne gøres efter for revner etc. På kroppen skal lappen efter 7'erens mavepine males. Det vil Jens Klæstrup sikkert sørge for. Iøvrigt håber K-7-holdet på at være færdige i den første week-end i det ny år.

Også K-8-gruppen er så småt kommet igang. Der er for begge flys vedkommende tale om småreparationer og almindeligt eftersyn.

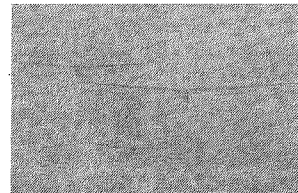
Småreparationer kan man derimod ikke snakke om for spil/traktor-holdets vedkommende. Spillet skal som bekendt have den ny Buick-motor og

gearkasse lagt i. Det er ikke noget lille arbejde, idet mange ting skal tilpasses eller laves helt om. Holdet har allerede pillet den gamle motor ud og går nu og venter på plads i værkstedet, så resten af arbejdet kan foregå uden de helt lave -grader.

Sidste gruppe er K-6-gruppen. Denne gruppe er endnu ikke startet, da der ikke har været plads i værkstedet endnu. Flyet skal have ordnet revner og skrammer og have almindeligt eftersyn.

Finn W. Thomsen og Susanne (samt tilbehør) flytter nu til Terndrup. Finn skal til at hjælpe svigerfar, den kendte overPIK-pilot P.W. Franzen med at fremstille diverse kulørte tryksager. Det bliver nok noget ganske andet end arbejdet på radarafdelingen i flyvevåbnet. Men måske kan Finn en dag blive så dygtig, at han kan få lov til at hjælpe med til at trykke Svævenyt! Vi

fik jo tidligere trykt bladet på favorable vilkår hos Franzen, og når redaktøren forhåbentlig næste sommer flytter fra Århus, er det nok slut med at trykke dér. Vi håber så, der eventuelt kan genopstå et samarbejde med Franzen og Finn Willy. Se iøvrigt Finns ny adresse under "Medlemsnyt".



I sidste nummer af Svævenyt indbød vi til en fælles bestilling af den tyske svæveflyvekalender. Hvis mindst 10 bestilte, ville vi kunne få en mindre rabat, men da dette ikke har været tilfældet, får vi altså ikke rabat. Den var ganske vist osse kun på ca. 1 krone pr. kalender.

Atter i år har vi campingvogne opstaldet for vinteren i hangaren. Ikke helt så mange som sidste år, men da havde vi måske nok også lovlig mange. Indtægten herfra er ikke overvældende stor, men dog værd at tage med. Især hvis alle betaler. Af de, der sidste år havde campingvognen i hus, er der stadig een, der kvier sig ved at betale.

Peter Bagger er vendt tilbage til Liberia for en kort bemærkning. Han trængte åbenbart stærkt til en afslappende ferie dernede. Formodentlig er hans påklædning for tiden noget anderledes, end den er på billedet. Iøvrigt får Peter ofte en speciel indfødt spise, som han er meget glad for: Fu-fu. Det er noget, der minder om "Høsefødder og gulerødder" osv. Retten indeholder både høsefødder, næb, indvoide etc. Vi glæder os til at få en nærmere beskrivelse, når han kommer hjem. Dette skulle iøvrigt ske fredag den 21/12, altså allerede før den gode læser har dette blad i hånden.



Vi har fra Ars Kommune modtaget dennes forslag til bygning og finansiering af vort værksted. Forslaget er sendt til udtalelse blandt bestyrelsesmedlemmerne. Mere herom, når nærmere stillingtagen foreligger.

Som nævnt i sidste nummer af Svævenyt, omgås redaktøren med planer om at fremstille et lille hæfte om vor sport til brug ved udelandinger. Det er tanken at lave et hæfte, der minder om det tidligere udkomne introduktionshæfte til klubben.

Vi har forelagt idéen for Svæveflyverrådet og har nu fået som svar, at man finder idéen god, og at man gerne vil være med til at støtte udgivelsen, - også finansielt. Dette betyder, at vi nu regner med at fremstille et hæfte på 8 - 12 sider i et temmelig stort oplag. Hæftet vil så via Unionen blive distribueret til landets klubber.

Vi regner med, at en næsten færdig skitse til hæftet vil kunne foreligge i slutningen af februar. Da Unionen direkte træder ind i billedet, vil vi så naturligvis sende dette oplæg til udtalelse dér, og når godkendelse derfra foreligger, vil trykningen kunne færdiggøres i løbet af marts. Hæftet skulle således kunne nå ud til klubberne i rimelig tid inden sæsonstarten.

Det er jo tanken med hæftet, at det skal udleveres til ejeren af den mark, vi benytter ved en udelanding. Hæftet vil komme til at slutte med en indbydelse til ejeren til at komme på vor plads og få en gratis gæstestart. Vi håber, vi dermed kan komme til at medvirke til, at danske svæveflyvere fortsat vil være lige velkomne på landets marker!

Da en væsentlig del af hæftet vil være de billeder, det kommer til at indeholde, vil vi allerede nu indtrængende bede klubbens mange udmærkede fotografer om at sende deres bedste sort/hvide flyvebilleder til os til låns. Både jord til jord, jord til luft og luft til luft -billeder vil være velkomne. Billederne vil blive returneret efter brug, hvis det ønskes. Men vi skal altså bruge dem i en fart!



Vor gartner og nys-udsprungne S-pilot. Ib forlader og til februar for et års tid. Ib vil ned i det tyske for yderligere at dygtiggøre sig indenfor sit fag. Forhåbentlig finder han også der mulighed for at dyrke svæveflyvningen.

Vi har fået brev fra Wolfgang Wiedenroth i Meschede. Han beder os ønske alle bekendte en god jul og et godt nytår. Klubben dernede flyver stadig med Motor=falke og diverse motorfly. Først når sneen lukker banen, stoppes flyvningen.



**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Borgervej 13, Vodskov
8260 Århus N

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Ny adresser:

Knud Jørgen Kirkegaard
Tårupvej 1
Tårup
9240 Nibe.

Finn Willy Thomsen
Ahornvej 9
9575 Terndrup.



Og så vil redaktøren gerne ønske alle de trofaste læsere et godt og flyvende nytår!

Deadline næste nummer: 20/1 1980

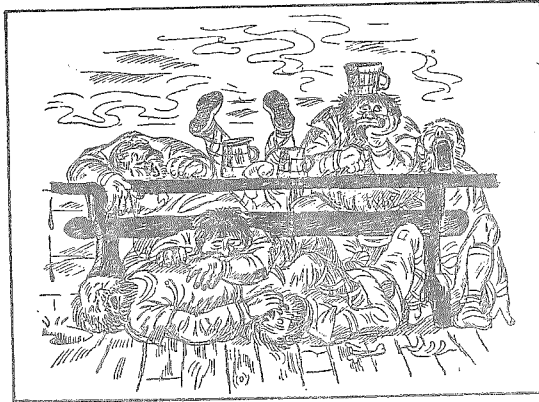


BP AARS DEPOT
BENT KROGH
Vestre Boulevard
PETROLEUM
FYRINGSGASOLIE
MOTORGASOLIE
TRAKTORBENZIN
SMØREOLIER
OLIEFYR
VARME UNIT'S
BP GAS
RENGØRINGSMIDLER

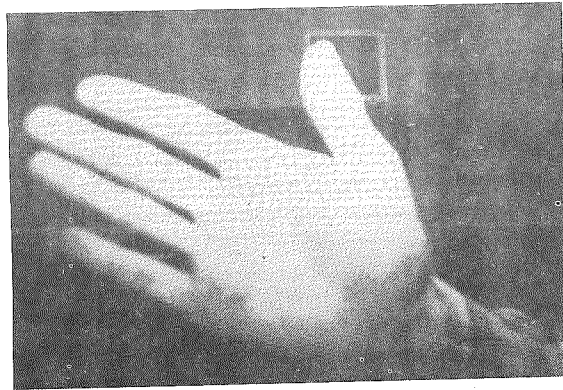


62 19 88
... Deres direkte
oleledning!

JULEFROKOSTEN.



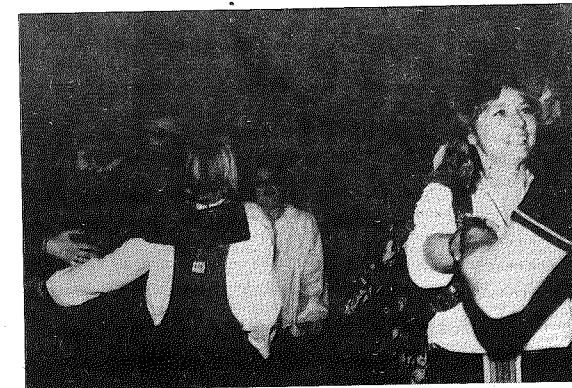
Stemningen ved stambordet kl. 3. medlemmer at hindre svævenyts fotograf i at afsløre alt, hvad der foregik, men forhåbentlig kan disse billeder vise de medlemmer, der ikke deltog i festen, hvad de gik glip af.



Årets julefrokost i klubhuset på EK-VH blev som ventet en stor succes. Maden var rigelig og fortrinlig, og allerede ved bordet steg stemningen til store højder. Senere blev der danset og snakket til ud på de helt små timer, hvilket tydeligt skulle fremgå af fotoserien på næste side. Ganske vist forsøgte visse



Stemning, mand!



Kædedans m.m.



To, der altid er gode for et fint billede!

MODERNE MÅLETEKNIK FOR NØJAGTIG BRILLE-TILPASNING

Scheel Poulsen

tilsluttet OPTIKER RINGEN

BRØDREGADE 20
RANDERS - TLF. 42 17 49

Selv en pilot i et svævefly kan ikke leve af »luft« alene

- så vi siger velkommen i

Brugsen Aars Tlf. 62 15 33

Eghens stærke supermarked
Dekkeseafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

KUN FOR SPØG....



Nu er det vinter, -
men man kan vel ikke vente sig
andet på denne årstid?

Hvad skal jeg egentlig svare, hvis mor
spørger, hvad jeg ser i dig, Karsten??



Ved du hvorfor Borup-folk aldrig
kommer over 1000 fod?

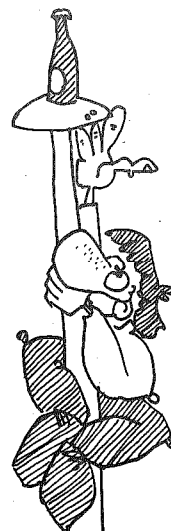
Jo, - de er bange for at møde de
vilde engle!

Vi har hørt, at da Tage forleden lørdag
kom sent hjem fra pladsen, blev han modtaget
af en gammel dansk bitter!

svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!

SNART ER
TOPPEN
NÆT...



CERES
ÅRS

-ønsker
opfyldes i AARS
BANK

for fremtiden



expert



Himmerlandsgade 57,
Aars - Tlf. (08) 62 17 99

Det ligger i luften...

Bevar overblikket -
køb foto hvor du får
den bedste vejledning.

Priser i alle luftlag.

Aars Hotel

Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

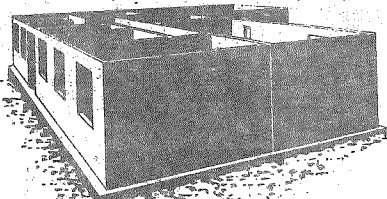
Jette og Poul Thomsen.

Aars Hotel 08 621600

P. V. Franzen^s bogtrykkeri.
Kongerslev.



Gandrup Elementfabrik



Leca - halvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres nybyggeri, og De vil da modtage uforbindende tilbud på levering og opstilling.
- Elementerne er godkendt af boligministeriet og produktionen kontrolleres af statsprøveanstalten.

Skivervej 7
9362 Gandrup
Telefon 08-25 90 66

GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s

ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niels Sejstrup, Godske Lindenows Vej 141,
9210 Ålborg SØ. Telf: 08 143240.

Næstformand: Per Madsen, Vesterbro 34, 9000 Ålborg.

Kasserer: Gitte Vasegård, J. Baggesensvej 98, 8200 Århus.

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, Nibe.

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYTT:

Gitte & Flemming Vasegaard, Jens Baggesens Vej 98, 8200
Århus N. Telf: 06 103336

Poul R. Kristensen, Orionsvej 4, Søften, 8382 Hinnerup.

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55.

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Års. Telf: 08 661472.