

# SVÆVENYT



**Nr. 6**  
**Juni 1981**  
**20. årgang**

Det skal absolut ikke opfattes som noget eksempel til efterfølgelse for vore unge medlemmer. Men vi kan altså ikke dy os for at vise dette udsnit fra Flyvestation Karup Svæveflyveklubs bødebog for årene 1956 til 1959.

Som det ses, figurerer en kendt og afholdt formands navn på listen indtil flere gange! (Iøvrigt er redaktørens adresse den næste måneds tid i Langbortistan!)

Dato	Navn og årsag	Deb.	Kredit	
31-8.	Lorenzen - overført fra 1955.	4,00	4,00	3/2
"	Niels Løjstrup overført fra 1955.	4,00	4,00	} 4/8
29/3-56.	Niels Løjstrup - kavalerskab.	2,00	2,00	
29/3-56.	" " - glemt at hente Chris i skov. 15	1,00	1,00	
31/3-56.	" " - kavalerskab.	2,00	2,00	
15/7-56	" " - Start med B-senser	2,00	2,00	
1957				
6/4	Løjstrup kavalerskab	2,00	2,00	1/5-58
6/4	E. Lorenzen glimme strække wire i skov	2,00	Rejst.	
d.d.	Løjstrup For at kaste Kartveds variometer på et stengulv, og des- med at indbryde samme	2,00	2,00	2/5-58
	Løjstrup Kunstflyvning i Mejsel	5,00	5,00	3/5-58
	Skjoldborg Køre over wire under træerne	2,00	Rejst	>
1958				
1/10	Løjstrup lagge fældeham forrest	2,00	Rejst.	
1959				
8/11	Kurt Sørensen Lande på Teet	2,00	2,00	} 4/10
14/11	" " - " - forklare selskabet om flyet	2,00	2,00	

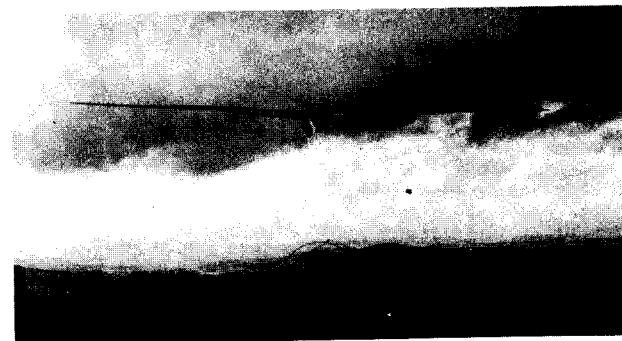
Forsidebilledet:

Da det hermed er bevist, at alle, - fra flyvechefen til yngste mand på flyet, - kan lande Astir'en uden hjul, - skal vi så ikke lade det være godt med det ?

# FAFNIR

Da helten Sigurd Fafnirsbane i beretningen i den ældre Edda dræbte den frygtelige drage Fafnir for at få fat i den guldskat, den vogtede, tænkte han sig sikkert ikke, at denne drages navn ca. 1000 år senere skulle hæftes på en anden drage, der også på sin måde vogtede en kostelig guldskat. Men ikke desto mindre var det netop dette navn, den tyske svæveflyvepioner Alexander Lippisch, valgte, da han skulle navngive sin helt epokegørende ny konstruktion i 1930. Måske var han klar over, at han med dette fly skulle være med til at åbne vejen til alle svæveflyveres fælles guldskat: Den fri flyvning ud over landet, kun bundet af vejret og eens egen evne til at udnytte dette.

Fafnir blev bygget til Rhön-mesterskaberne i 1930. Den blev skræddersyet til Günther Grönhoff, - en lille, men som det viste sig, meget dygtig pilot. Grönhoff startede sin flyvekarriere i 1922, hvor han gik de 100 km fra sit hjem i Frankfurt til Wasserkuppe. I 1929 blev han flyveinstruktør og blev snart kendt for sine fremragende evner samt sin totale mangel på frygt.



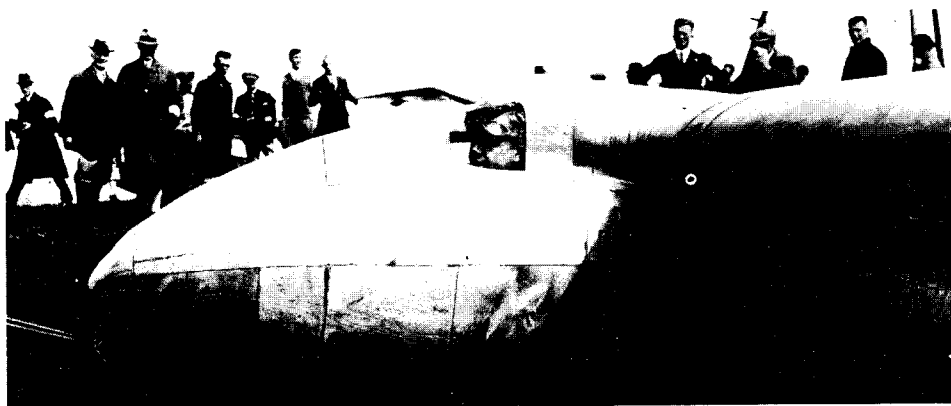
Lippisch's mesterstykke startes med gummitov fra Wasserkuppe.

Da Lippisch startede sit arbejde, kendte han alle de grundlæggende principper for bygning af svævefly. De skulle nu iagttages under udnyttelse af enhver form for ny teknik, og det førte bl.a. til, at man nu kunne bygge et fly med en spændvidde på 19 meter uden vingestræbere. Desuden byggedes flyet med de karakteristiske mågevinger med knæk midtpå. En af fordelene ved dette var, at man fik hævet tipperne højere over græsset og desuden mente man, at flyet derved ville blive mere stabilt i drej.

Hele flyet fremtrådte, da det var færdigt som eet af de smukkeste eksemplere på godt håndværk i træarbejde, og det var måske først hen i 50'erne,

et kønnere fly så dagens lys. Vingen var opbygget nogenlunde som på K 6. med krydsfinersforkant og lærred på den bageste del. Kroppen var helt i træ, og mange fine 2 og 3 dobbelt-kurvede detaljer blev lavet i ganske små stykker finer.

Cockpittet var specielt designet til den lille Grönhoff, og for at undgå modstanden fra et åbent cockpit (man kunne endnu ikke lave buede hood'er i glas) blev der lavet en trædække, kun med et par små huller til hver side. Piloten kunne ikke se fremad, så han måtte, når han skulle lande, stikke hovedet ud af et af vinduerne for at se. Der var ikke noget hjul, men derimod en mede, der var affjedret med en række tennisbolde!



Günther Grönhoff klar til start i Fafnirs trange cockpit.

Fafnirs karriere var afvekslende. Efter nogle gode flyvninger i konkurrencen i 1930 deltog Grönhoff i et team, der eksperimenterede med flyslæb. Grönhoff blev den første pilot, der fløj mere end 200 kilometer, men da man endnu ikke accepterede flyslæb som startmetode, blev hans flyvning på 278 km ikke godkendt som rekord. Kort efter lavede han så en flyvning på 220 km efter en gummitovsstart, og så blev rekorden godkendt. Men det var lige ved at gå galt, da han efter tussmørket måtte lande ved lyset fra en elektrisk lommelygte!

Senere kom Fafnir på bjergekspedition. Fra en gletscher på det godt 4000 meter høje bjerg Jungfrau i Schweiz startede Fafnir flere gange i gummitov ud over den afgrund, der udgjorde afslutningen på gletscheren.

En tandhjulsbane førte op til en restaurant, der lå ved gletscheren, og den adskilte Fafnir kunne lige netop anbringes i vognene. Ved endestationen blev vinger og krop båret op gennem bygningen og ud gennem et vindue i restauranten. Vel ude på gletscheren samledes flyet, og det overnattede flere gange i en hule, gravet ud i sneen.

Den første start var nær endt med den totale katastrofe. I den lette luft var ikke engang 20 mand ved gummitovet nok til at sikre tilstrækkelig flyvefart, og istedet for at lette, rutschede flyet langsomt hen mod afgrunden ved gletscherkanten. Rystede så hjælperne flyet tippe ud over kanten, og idet halen ramte en frossen sneknold, blev halvdelen af højderoret revet af. Fafnir faldt ud i det tomme rum, og Grönhoff forberedte sig på styrtet. Men efter et fald på ca. 100 meter var der pludselig tilstrækkelig rorkontrol, og Grönhoff kunne trække flyet ud af dykket, væk fra klipperne. Men straks indledte flyet så et nyt dyk, og Grönhoff indså, at der måtte være noget galt med haleplanet. Med større hastighed kunne han kontrollere flyet, og han fløj ud mod dalens midte, hvor han ville have tilstrækkelig højde til at kunne bruge sin faldskærm. Men da han ikke havde lyst til at miste sin elskede Fafnir, besluttede han sig for at prøve en landing med høj hastighed. På en stor eng lykkedes det at komme sikkert ned, men et groundloop tilføjede flyet en del skade. Men uskadt kunne Grönhoff modtage sine hjælpere, der ankom betydelig mere rystede end han selv!

To dage senere havde man fået et nyt haleplan fra Wasserkuppe, og Grönhoff fløj en udramatisk tur ned i dalen med landing på samme mark som første gang.

På en tredje flyvning opdagede piloten, at sideroret var uden virkning. Det viste sig, at en træklods, der i flyets hale bar den krog, hvori man holdt flyet tilbage under gummitovsstarten, var revet løs og havde ødelagt forbindelsen til sideroret. Alligevel lykkedes det for tredje gang at lande nogenlunde sikkert på den samme mark.

Først den 4. og sidste flyvning fra Jungfrau kunne siges at være en succes. Foran en begejstret tilskuerskare landede Grönhoff i Berns lufthavn. Alligevel kunne man sige, at have opnået en del erfaringer i flyvning i bjergegne.

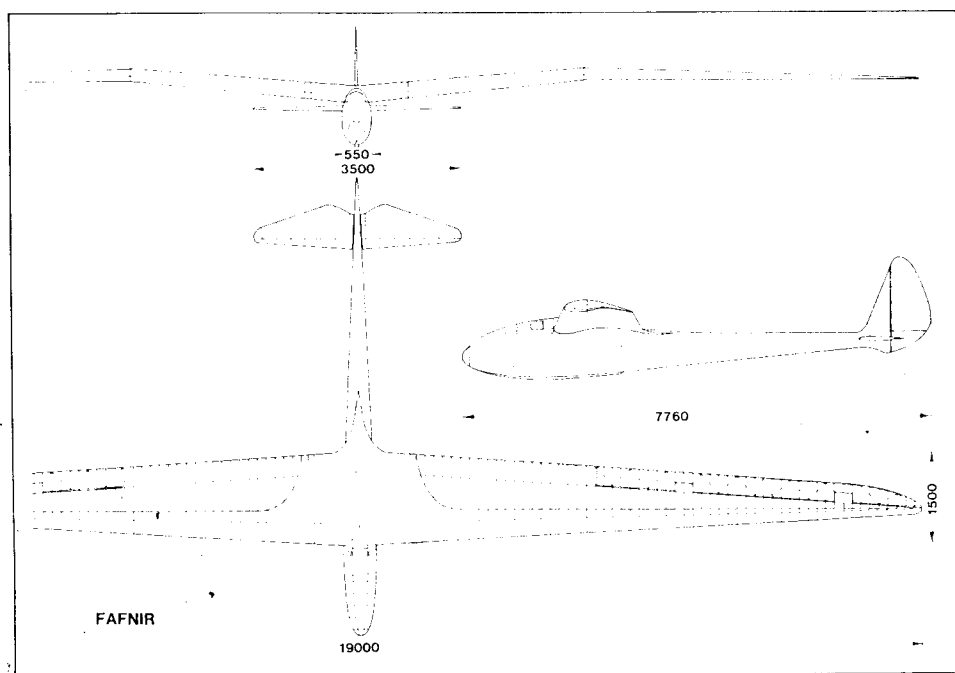
Vel hjemme i Tyskland igen udførte Fafnir og Grönhoff adskillige gode flyvninger. Bl.a. fløj han adskillige gange skyflyvning med gyroinstrumenter, der blev drevet af kraftige undertryks-venturirør, der sad på flyets næse. Og han opnåede desuden som den tredje efter sine landsmænd Kronfeld og Hirth at få sølv-C.

Men ved Rhön-konkurrencen i 1932 indtraf katastrofen. Efter en start uden at få bid, startede Grönhoff endnu engang. Til trods for, at vinden var drevet, startede han fra samme sted som før, men det blev praktisk taget til en direkte medvindsstart. Flyet løftede sig ikke fra jorden, men rutschede ned ad bakken med større og større fart. Til slut lettede det sig delvist, men halen slæbte stadig langs jorden. På et tidspunkt blev haleplanet ramt

af en klippe og revet helt af. Grönhoff forsøgte nu at springe ud, men hans faldskærm nåede ikke at folde sig ud, inden han dræbtes mod nogle træer. Måske havde været bedre, hvis han var blevet i flyet ?

Fafnir blev genopbygget og udførte i de næste år adskillige gode flyvninger. I 1934 var flyet med så berømte navne som Georgii, Dittmar, Hirth og Hanna Reitsch på ekspedition til Argentina, hvor der blev fløjet en del strækflyvninger. Og bl.a. fløj Peter Riedel mere end 7 timer over Buenos Aires. Det var første gang, sydamerikanerne så svæveflyvning.

Enden på Fafnirs bevægede liv kom som for så mange andre under 2. verdenskrig, hvor flyet blev ødelagt på et museum i Berlin.



Fafnir data: Spændvidde 19 meter, vingeeareal  $18,6 \text{ m}^2$ , tomvægt 220 kg, fuldvægt 315 kg, glidetetal ca. 30.

(Delvis fra Soaring/  
Australian Gliding)

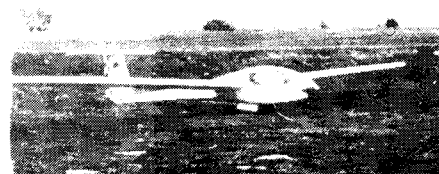


## Højt græs.

Desværre er vi jo ikke altid blevet forskånet for uheld i vor klub. Uheld, der slet ikke burde være sket.

For nogle år siden måtte vores Astir en tur om på ryggen under en spilstart, men heldigvis skete der kun materiel skade.

Årsagen til uheldet var først og fremmest for lang bevoksning på startstedet, hvor græsset var ca. 20 cm højt. Mange vil sikkert være tvivlende overfor, om dette virkelig kan have nogen betydning, idet man naturligt nok ikke umiddelbart synes, at lidt græs kan gøre noget. Men det kan det altså i høj grad. Vi har fundet en lille billedserie, der ligeså godt kunne være optaget på vor flyveplads, - her er det blot en tysk Astir, der går ud over. Desværre er billedkvaliteten ikke for god, men vi håber, handlingsforløbet kan ses.



Idet man bedes huske, at beskrivelsen af uheldet på billederne er nøjagtig den samme som ved "vores" uheld, er beretningen følgende:

Umiddelbart efter at der til spillet er sagt "kør ind" sker dette. Måske slipper tipholderen tippen lidt lavt, - måske er der lidt sidevind, og måske er piloten ikke helt opmærksom. Idet flyet accelererer kraftigt, tager venstre vinge græsset og bremses op. Accelerationen fortsætter og højre vinge løftes.

Da venstre vinge holdes tilbage af græsset drejer højre vinge fremad og får herved yderligere en hastighedsforøgelse. Dette sammen med den løftede vinge giver en kraftig opdrift, der løfter højre vinge yderligere, uden at piloten har nogen chance for at holde igen med krængerorene. Flyet fortsætter hele vejen om på ryggen, idet det ender med næsen nogenlunde rettet mod spillet.

Den rigtige reaktion fra pilotens side ville have været straks at koble ud, men da det hele går så hurtigt (2 - 3 sek.) når han det ikke. Måske har han også svært ved at finde koblingshåndtaget, idet hans arm p.g.a. de kræfter, der virker i rulningen, ikke helt kan kontrolleres.

Måske kunne radiomanden have nået at råbe "Vent" men både hans og spilmandens reaktionstid skal så kunne rummes indenfor de få sekunder, det hele varede.

Den virkelige årsag, - det for lange græs -, er det pilotens ansvar at tage stilling til. Det må derfor endnu engang understreges, at man ikke må flyve fra startsteder med for højt græs. Og det er ikke nok, at blot selve startstedet og de første 10 - 20 meter frem er kortklippede.

På EK-VH er det kommunens folk, der sørger for græsslåning, og mener DU, at græsset er for langt, så kontakt i god tid kommuneingeniøren ved Års Kommune, der så vil sørge for det fornødne.

INSTRUKTÖRTURNUS juni - juli.


DATO	Tage Havsager	Finn W. Thomsen	Kaj Fogh	Gorm Ø. Johansen	Gert Frikke	Poul R. Christensen	Linnemann Kristensen	Finn Østergaard	Peter B. Christensen	Karsten Sjørøsløv	Kaj Olesen	Gitte Vasegaard	Flemming Vasegaard
Lørd 6/6						X							
Sønd 7/6												X	X
Mand 8/6	X												
Lørd 13/6										X			
Sønd 14/6								X					
Lørd 20/6							X				X		
Sønd 21/6			X										
Lørd 27/6				X		X							
Sønd 28/6												X	X
Lørd 4/7			X								X		
Sønd 5/7				X									
Lørd 11/7				X			X						
Sønd 12/7						X							
Lørd 18/7										X			
Sønd 19/7		X											
Lørd 25/7							X						
Sønd 26/7	X												
Lørd 1/8								X					
Sønd 2/8											X		



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



**62 19 88**  
 ... Deres direkte  
 olieledning!



**VODSKOV NY  
 AUTOVÆRKSTED**  
 Rollikvej, 13 - Vodskov  
 Telefon (08) 29 35 67

**BRUGTE BILER**  
**3 mdr. fuld garanti**

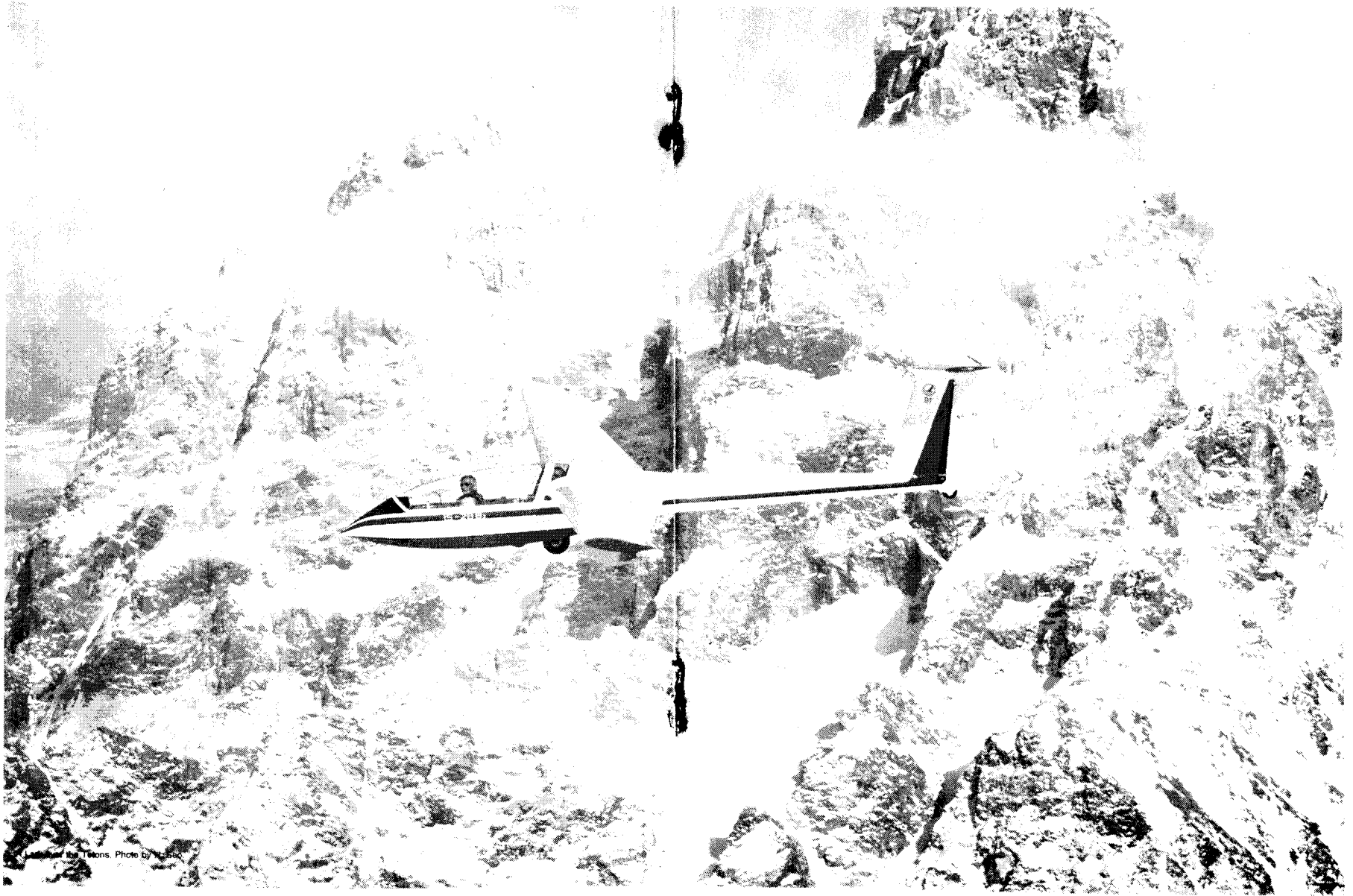


Photo by [unreadable]

Fra kassereren.

Jeg vil blot erindre om et par ting:

**FLYSLÆBBILLETTER:**

ALLE flyslæb betales i kassen på kontoret med angivelse af antal slæb, pilot og dato for slæb. Slæb, der ikke er betalt til kassen, bliver opkrævet via kontingentet, men koster så kr. 50,00.

Jeg har fået betaling for et par slæb via kontingent og vil gerne understrege, at slæb, der betales via kontingent, frivilligt eller på min opfordring, koster kr. 50,00, da jeg har et farligt mas med bogføring af disse.

**KONTINGENTRESTANCER:**

Husk, at det er ved slutningen af denne måned, hammeren falder. Skylder du f.eks. kr. 437,00 den 30/6, får du lagt kr. 30,00 oveni. Så skynd dig at betale, hvad du skylder. Er du i tvivl om beløbets størrelse, er du velkommen til at ringe til mig.

Hilsen Gitte

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

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

- så vi siger velkommen!

**Brugsen** Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked  
Delikatesseafdeling  
Cafeteria »Spisekrogen«

## Smånyt.

Lene og Erik Frikke har fået en lille sortkrøllet dreng, - dog uden skæg!

Måske skulle denne notits have stået under "Særlige præstationer", men overskriften "Smånyt" kan vel også være på sin plads.

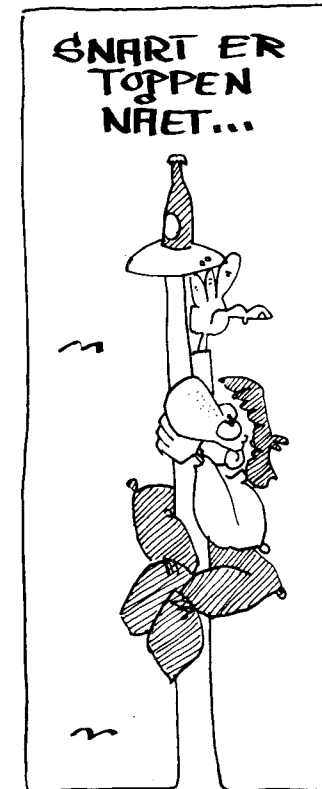
Iøvrigt har både mor og barn det udmærket. Vi ønsker tillykke.

I week-enden 30-31/5 havde spillet et ret alvorligt havari. Det efterhånden aldrende bagtøj måtte have en større reparation. Desuden havde nogle fjolser kørt en wire omkring een af styrestængerne til opspolingsmekanismen, således at denne styrestang blev bøjet, da man trak i wiren med en traktor.

En energisk indsats fra Linne-mann og Poul Richard gjorde dog snart atter spillet arbejdsdygtigt.

Langt om længe har vi fået flyttet vandpumpen til vores vandværk fra brønden ved klubhuset over til selve boringen. Dette betyder, at vi nu har langt bedre vandtryk, og det skulle formentlig også medføre, at vi nu kan bruge begge brusebade på een gang, uden at det varme vand forsvinder.

En anden pumpe, - den i lokumsbrønden - er nu (lykkeligvis) helt brændt sammen. Når vi får en ny og kraftigere monteret, slipper vi forhåbentlig for den næsten obligate scene med overfyldt brønd hver gang, der er mange mennesker i klubhuset.



**CERES  
ÅRS**

SMANYT fortsat.

Kaner har solgt sin røde PIK til en gruppe piloter i Arhus. Efter sigende tænker han på at investere i et andet fly.

## SIDSTE FRA

Vejret har jo absolut ikke været med deltagere og arrangører af DM i år. I standardklassen er det indtil nu (onsdag d. 3/6) kun blevet til een eneste gyldig dag. Udenfor redaktørens vindue strømmer regnen ned, så der bliver næppe heller nogen flyvning idag. Men for så vidt kan vi sige: Så langt, så godt. For vor deltagende formand, Niels Sejstrup ligger på en pæn 4 plads med 502 points. Nr. 1 har 600 points, så der er ikke så langt til toppen, hvor indtil nu Per Winther Christensen fra Vestjysk ligger. I 15-meter klassen fører Jan Andersen.



Tlf. 62 11 22

Himmerlands største  
center for

BYGNINGSARTIKLER

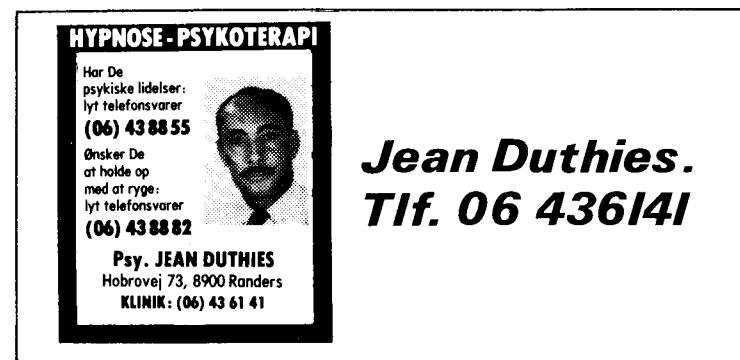
**Chr. Hjortkjær & Co. a/s**  
HJORTKJÆRSVEJ 2. 9600 AARS. TLF. 62 11 22

## Særlige præstationer

- 9/5: Poul Erik Thomsen omskolet til Astir. (Se også forsiden)
- 9/5: Steener M. Pedersen omskolet til Astir.
- 10/5: Jan Buch Madsen omskolet til SH 1.
- 15/5: Anders Hansen omskolet til K 6.
- 23/5: Hans M. Andersen omskolet til K 6.
- 24/5: David Cecil "S".
- 24/5: Christian Lomborg "S".
- 30/5: Bent Jensen solo.
- 31/5: Finn Jonassen 106 km trekant på Astir.
- 31/5: Børge Nielsen 8 timer 00 på K 8.

Var maj måned ikke helt så strålende rent vejræssigt som april, så er det dog glædeligt at se, at vi allerede fra sæsonstarten har god gang i omskolinger, S-prøver og sølvbetingelser.

T I L L Y K K E .



**HYPNOSE - PSYKOTERAPI**

Har De psykiske lidelser:  
lyt telefonsvarer  
**(06) 43 88 55**

Ønsker De at holde op  
med at ryge:  
lyt telefonsvarer  
**(06) 43 88 82**

Psy. **JEAN DUTHIES**  
Hobrovej 73, 8900 Randers  
KLINIK: (06) 43 61 41

**Jean Duthies.**  
**Tlf. 06 436141**



# Lidt statistik

Endelig lader det i år til, at vi atter skal opleve en ordentlig flyvesæson rent vejrmæssigt. I hvert fald er sæsonen begyndt på helt upåklagelig måde, hvilket da også afspejler sig i opgørelsen af vore flyvetimer, starter og strækkilometre. Faktisk er vi allerede efter to måneders flyvning næsten halvvejs mod at nå sidste års resultater, så fortsætter vejret bare nogenlunde som det er begyndt, kan vi nok se frem til alle tiders rekord-sæson. (Jeg håber ikke, vejr-guderne læser dette og så føler trang til at dunke os lidt oveni hovedet for utidig optimisme!)

Opgørelsen over vor flyvning indtil 31/5 - 81 ser således ud: (For LS 1 dog indtil starten på DM)

Fly	Antal starter	Antal km.	Flyvetid
Polyt XFA	63	0	9:00
K 7 MNX	618	225	101:25
K 8 XFG	156	166	68:20
K 8 XFL	130	4	60:35
K 6 XFN	144	370	67:10
Astir XDJ	112	840	81:30
LS 1 XBY	79	755	53:35
PIK 20 XHT	62	693	55:30
IALT	1364	3053	497:05

Til sammenligning de totale tal fra 1980:

IALT	3055	3799	1108:00
------	------	------	---------

Vi kan altså roligt sige "Så langt, - så godt", specielt hvad angår antallet af strækkilometre. Dette sidste skyldes ikke mindst, at mange af vore unge medlemmer har fået et ganske godt tag på strækflyvningen. Og da netop denne er det bedste udtryk for glæden ved vor sport, må man vel kunne sige, at vi i større og større grad får opfyldt klubbens formålsforudsætninger: At fremme svæveflyvning i bedst mulig forstand.

	<b>MODERNE MÅLETEKNIK FOR NØJAGTIG BRILLE-TILPASNING</b>	<b>Scheel Poulsen</b>
	tilsluttet OPTIKER RINGEN	

# HI-kursus 1981

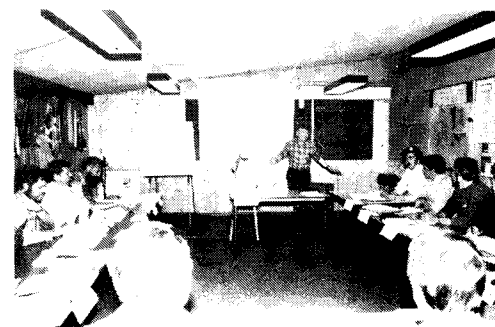
Som de fleste nok ved, kan redaktøren nu, efter vel overstået HI-kursus, hæfte endnu en titel på redaktør-status'en. Ja, - jeg er altså nu blevet hjælpeinstruktør, og jeg glæder mig rigtig til at komme til at hundse med eleverne og herse med alle de almindelige knuder i klubben !

Nogle få ord og billeder bringes her for at give et lille indtryk af, hvad et HI-kursus egentlig er.

Det er først og fremmest et virkelig godt kursus. Vel tilrettelagt, godt afpudset og med et sigte, der helt oplagt giver den nyuddannede instruktør gode muligheder for at komme til at virke på en god måde, når han bristefærdig af gode ideer kommer hjem til sin klub. (Pyha, - det var en masse "god - gode" i een sætning!)

Men kurset er også hårdt arbejde. Arbejdsdagen var normalt fra 8.30 til ca. 21.00, - kun med ca. 1½ times pauser til frokost og aftensmad tilsammen.

Naturligvis er det ikke meningen, at man skal til at lære at flyve, når man startet på HI-kurset. Det forudsættes man at kunne. Men en mængde teori, både rent flyvemæssig og angående undervisningslære, pædagogik etc. bliver gennemgået.



Ole "Ivrigsejler" i fuld aktion i teorilokalet.

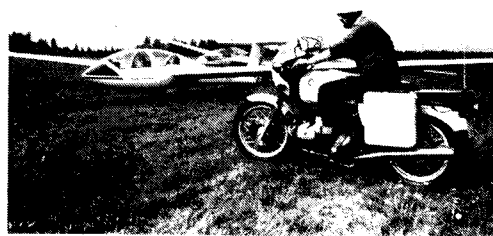
Er man, som vi var det på dette kursus, begunstiget af godt vejr hver eneste dag, bliver det totalt til 10 - 12 starter på en hel uge, - altså 2 - 3 om dagen. Det er altså ikke megen flyvning, man opnår. Men den flyvning, der udføres, har til formål bedst muligt at få afprøvet aspirantens evner til at reagere rigtigt i alle situationer, hans evner til at vejlede en elev på en god måde samt at få afpudset eventuelle flyvemæssige kanter, - hvilke der så end måtte forekomme.

På en del af flyvningerne optræder kursets lærere (der er indkaldte FI'ere fra forskellige klubber) som elever. Og man kan roligt sige som noget specielle elever! Måske bærer Martin Riis prisen. Eet af hans yndlingsnumre som "elev" var at forsøge ganske langsomt at trække farten af flyet i sving, - og helst i Bocian. Og har man prøvet Bocian, så ved man, at den yderst gerne spinder fra stall fra drej. Den slags kan man selvfølgelig netop komme ud for som instruktør, og spind i lav højde er jo ikke nogen rar ting.

Herunder endnu et par billeder.



Klar til start med Martin - "elev".



Fløj man for hurtigt på indflyvningen blev det straks noteret! Arvid fra Tølløse på een af politiets ny BMW R 100.



Og så var der naturligvis fest bagefter.

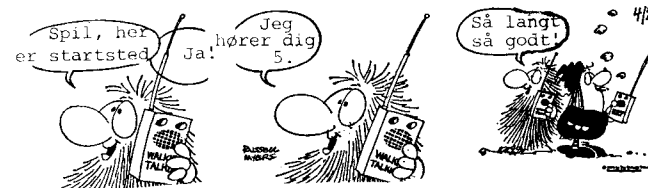
## KUN FOR SPØG...



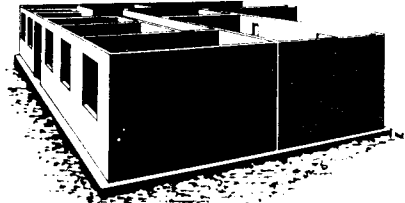
Alle taler om at forandre verden, - men ingen tænker på at forandre sig selv.

David havde stået og betragtet Poul Erik, der klemte sig ned i den ikke alt for rummelige K-6'er. Så bemærkede han tørt: "Det er næsten som at se en tønne i en sild!"

Karsten, - hvor dan staver man til Mississippi ?  
Floden eller staten ?



## Gandrup Elementfabrik



### Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Frensønd 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, Pomonavej 12, 9230 Svendstrup  
tlf. 08-38 23 65

Kasserer: Gitte Vasegaard, Jens Baggesensvej 98, 1.th.  
8200 Århus N, tlf. 06-10 33 36

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

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

### Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Jens Baggesensvej 98, 1.th.,  
8200 Århus N, tlf. 06-10 33 36

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

### Klubhuset:

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