

SVÆVENYT



Nr. 5
Maj 1982
21. årgang

Leder: Om flyveforbud

Som meddelt i tidligere nummer af Svævenyt har bestyrelsen bemyndiget kassøsen til at føre en hårdere kurs over for medlemmer, der er i kontingentrestance. Faktisk en så hård kurs, at restance ud over 2 måneder fremover vil medføre flyveforbud. Det er samme restance, der medfører fortabelse af stemmeret til generalforsamlingen, hvorfor det må være en logisk grænse sætte også hvad angår flyvningen.

Der kan næppe herske tvivl om, at det store flertal af rettidigt betalende medlemmer er grundigt trætte af de (samme) medlemmer, der altid tror, de har ret til en rentefri kredit i klubben. De penge, klubben mangler på grund af sløset betaling fra nogle medlemmer, kan kun hentes på bekostning af de rettidigt betalendes indbetalinger. Dette er i sig selv dybt usolidarisk, - noget andet er, at det medfører en masse ekstraarbejde for kassøsen.

Klubben har med held på det sidste fået så godt som alle gamle, store restancer til at betale deres gæld til klubben. Og de fleste af disse har endelig også fået taget sig sammen til at melde sig på en status, der passer med deres behov. Enkelte dog først efter at have beklaget sig over, at klubben ikke havde reageret som barnepige for dem og ændret deres status. Og sikke da noget ævl: Har man meldt sig ind i klubben må man SELV sørge for at meddele de ændringer, man ønsker skal ske. Alternativet er at blive smidt ud, - ekskluderet, hvilket i teorien betyder, at man aldrig igen kan komme til at dyrke svæveflyvning i en klub under KDA.

Desværre er der endnu nogle stykker tilbage, der halter bagud med betalingen. En del af disse vil uden tvivl promte betale, når et flyveforbud kommer på tale, idet der er tale om aktive piloter, der allerede har fløjet i år. Men hvorfor ikke tage skridtet fuldt ud og kræve FORUDBETALING for vores flyvning? Det vil ikke kræve nogen ekstra økonomisk anstrengelse andet end ved indmeldelsen i klubben, og det vil lette problemet med restancer ganske væsentligt. Dette forslag rummer også hele essensen af redaktørens indstilling: Vi vil over hele hovedet ikke være med til at financiere nogle enkelte medlemmers kredit i klubben ud over de omtalte måneder. Er der overhovedet nogen grund til at holde hånden over de sløve betalere? Så vil vi da gerne se argumenterne i Svævenyt!

Flemming V.

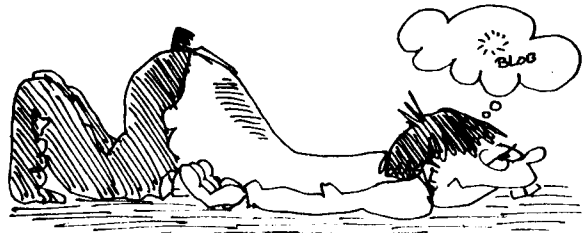
FORSIDEBILLEDET:

Klubbens 2 tungeste medlemmer
udelandet i K 7 hos P.V. Franzen
i Kongerslev.

HVOR

skal du se pinesolen danse ? På EK-VH, selvfølgelig!

For pinselørdag den 29. maj kl 19.00 holder vi nemlig forårsfest på flyvepladsen. Der vil som sædvanlig blive tale om noget godt at spise, hyggeligt samvær og dans. Og skulle nogen holde sig vågen til den årle morgen, er det planen at hente morgenbrød, så vi kan se pinesolen danse med kaffe og en gammel dansk.



Festmenuen er endnu ikke fastlagt, men der bliver nok tale om en traditionel dansk middag. Prisen vil blive 35 - 40 kroner pr. kuvert.

Tilmelding til Irene (tlf. 08 463121) eller på listen i klubhuset senest torsdag den 27. maj.

Påklædning: Gerne pæn!



Flyfordeling.

Ved medlemsmødet den 23. april 1982 blev Gittes forslag, let omredigeret, valgt som det mest brugbare af de indkomne forslag til flyfordeling. Flyfordelingen foretages derfor fremover efter følgende principper:

1. Ved briefing deler piloterne sig i grupper på de fly, der er til rådighed. Der skal her være mulighed for at skifte over til et andet fly, hvis der er en meget skæv fordeling af piloter på de forskellige typer.
2. De enkelte grupper afgør suverænt, hvordan flyet skal anvendes.
3. Hvis gruppen beslutter, at flyet skal bruges til strækflyvning, vurderes det, om en eller flere piloter bør have fortrinsret til flyet, og om andre piloter eventuelt har fløjet så meget indenfor de sidste 4 uger, at de på forhånd bør trække sig tilbage.

Er der herefter flere piloter, der "står lige", trækkes lod om rækkefølgen.

SOLBERG  **Radio TV**
Randersvej 42 8800 Fårup 06 - 45 25 59

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
Hobrovvej 73, 8900 Randers
KLINIK: (06) 43 61 41

Jean Duthies.
Tlf. 06 436141

Instruktørmøde

Tilstede: KO, KS, KF, BAE, GV, FV, PRK, LK, BN, TH

1. Brug af pladsen

Da vi i den sidste tid har haft kritiske situationer på grund af kraftig sidevind på nord-syd banen, diskuteredes det, om øst-vest banen kunne bruges som alternativ startbane, trods nysået græs. Det blev besluttet at benytte nord-syd banen mest muligt, men såfremt sikkerheden nødvendiggør det, kan øst-vest banen benyttes. Med hensyn til prioritering af øst-vest banen anbefales det først at anvende den fjerneste begrænsning til landingsbane, dernæst asfaltbanen og til sidst den begrænsning, hvori der startes. Flyene trækkes tilbage til startstedet i den fjerneste begrænsning - kommer der fly ind til landing, trækkes flyet ud til siden. Inden flyvningen påbegyndes, aftales med hopmasteren hos springerne, hvorledes flyvningen bedst afvikles, så vi generer hinanden mindst muligt. Evt. hændelser eller uhensigtsmæssig benyttelse af pladsen fra faldskærmspringernes side anføres på dagkortet.

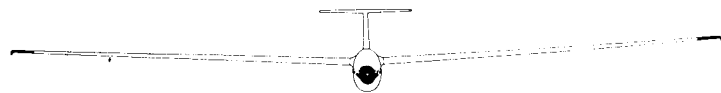
2. LS-1 havariet

Uheldet med LS-1'en blev diskuteret, og i forbindelse hermed indskræpes følgende:

- ved wirebrud skal spilføreren omgående koble ud og bremse wiren.
- ved kraftig sidevind skal man tænke på, hvor wiren driver hen og ikke starte et nyt fly, så længe et andet fly er i fare for at komme for tæt på wiren.
- og som et apropos til kraftig sidevind - ved wirebrud i kraftig sidevind bør man altid dreje med vinden rundt, således at anflyvningen flyves i modvind.

3. Stræk-undervisning

Flere piloter har efterlyst et strækflyvningskursus. Dette vil blive forsøgt afholdt i den nærmeste fremtid - se nærmere herom andetsteds i bladet.



4. Elever

Vi har kun plads til enkelte nye elever.

Det blev henstillet til instruktørerne at holde øje med piloter med lav flyveerfaring.

Endvidere henstilles til instruktørerne (og i øvrigt også til klubbens øvrige medlemmer), at der i et cockpitcheck fremover fast indgår en overvejelse af, hvilke landingsmuligheder der foreligger ved wirebrud.

Samtidig blev det slået fast, at sidste punkt i cockpitchecket er en forespørgsel til den, der kobler, om indflyvningen er fri. Når der er koblet og givet klartegn fra piloten, skal radiomanden (m/k) endnu en gang kontrollere, at indflyvningen er fri, give klartegn tilbage til piloten og først derefter give spillemanden ordre til at hale tot.

ref. Gitte

SHARP

PRISLISTE incl. moms

MZ-80 K 48 KB...	8923,00
MZ-80 A 48 KB...	9753,00
TI-1211	1661,00
CP-122	1596,00
CP-121	220,00
PI-1500	3600,00
CP-150	2500,00
+ alt tilbehør til SHARP til lave priser.	
TI-57	397,00
TI-55 II	516,00
andre Texas hør pris.	
NB. MZ-80 K & MZ-80 A er incl. BASIC og PASCAL interpreter.	

Interesse på forlangende

Lars Krull
Liljedsdøl 12
435 Vadum
tlf. (08) 27 12 31

DATO	Tage Havsager	Finn W. Thomsen	Kaj Fogh	Gorm O. Johansen	Gert Frikke	Poul R. Christensen	Linnemann Kristensen	Finn Ostergaard	Karsten Sjørstev	Kaj Olesen	Gitte Vasegaard	Flemming Vasegaard
Lør 15/5					X							
Søn 16/5									X			
Tor 20/5						X				X		
Lør 22/5	X		X									
Søn 23/5											X	X
Lør 29/5						X			X			
Søn 30/5				X								
Man 31/5							X					
Lør 5/6											X	X
Søn 6/6				X	X							
Lør 12/6	X									X		
Søn 13/6		X										
Lør 19/6						X	X					
Søn 20/6											X	X
Lør 26/6						X						
Søn 27/6										X		

Strækflyvningskursus

Der har fra flere piloters side været yttret ønske om, at der blev lavet et egentligt kursus for nye piloter, der står foran deres første strækflyvning. Da det også er instruktørernes opfattelse, at der er et reelt behov for oplysning på dette område, vil der nu blive afholdt et kort kursus desangående. Lørdag den 22. maj kl. 9.00 vil en af klubbens mest erfarne stræk-piloter, Tage Havsager, fortælle nybegyndere og lidt mere erfarne om, hvordan man planlægger sin flyvning, og hvilke papirer m.m., man skal have i orden, hvilke krav der stilles til opnåelse af diverse diplomer, grundlæggende teknikker under strækflyvningen og sidst, men ikke mindst, hvordan man sikkert vælger den rigtige og forsvarlige udelandingsplads, hvis dette skulle blive aktuelt.



Der er således god grund til at møde op, hvis man ønsker at forberede sig bedst muligt til sine første stræk, - og også alle de, der går og tror, de er verdensmestre i denne disciplin, kan sikkert lære noget. Mødet afholdes umiddelbart efter morgenbriefingen den pågældende dag og ventes at vare 1 time til halvanden.



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!



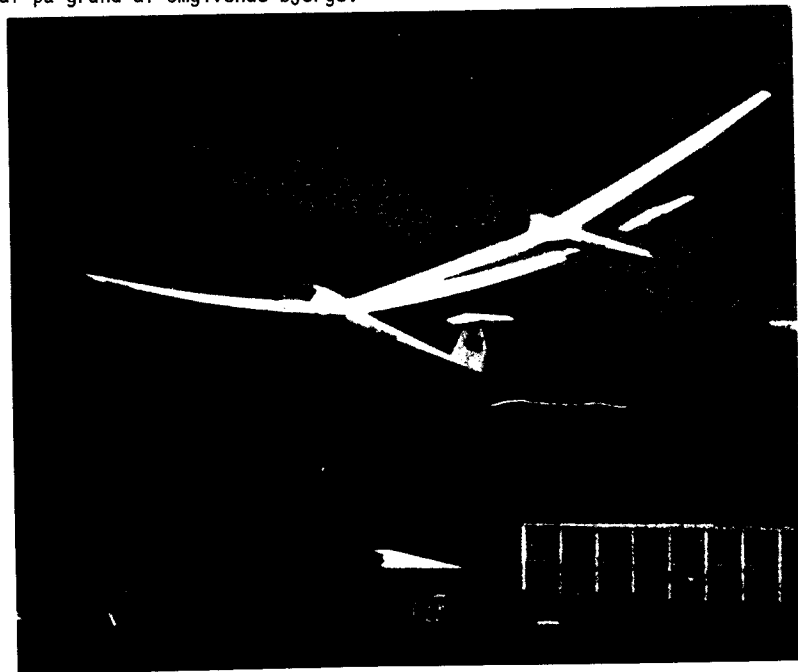
**VODSKOV NY
 AUTOVÆRKSTED**
 Rolikkvej, 13 - Vodskov
 Telefon (08) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

Formationsflyvning?

ALDRIG uden aftale !

Som hosstående billede kun alt for tydeligt viser, kan en tilsyneladende ufarlig situation i svæveflyvning hurtigt udvikle sig til en fralig, - ja måske en dødeligt farlig situation. Billedet er hugget fra Aerokurier og viser to tyske piloter, der samtidig tærskler hjem under en konkurrence, - altså en slags "formationsflyvning". De to piloter havde ikke været i kontakt med hinanden inden hjemtærsklingen, denne foregik med høj hastighed på en plads, hvor der ikke var meget rum at give af på grund af omgivende bjerge.



Begge fly fik en vingetip uden maven på det andet, og faktisk var det kun held, der reddede situationen.

Man kan let forestille sig, at lignende ting kunne ske, hvor en pilot flyver tæt forbi et andet fly, uden at der foreligger en klar aftale om det. F.eks. en PIK-pilot, der lige skal passe en K 8'er op, for at blære sig lidt. Er der tale om stor hastighed, eventuelt stor hastighedsforskel, er der ingen aftale osv., kan situationer, der fører til havari hurtigt opstå. Derfor: Ingen tætte overhalinger eller forsøg på formationsflyvning, uden at der foreligger en klar aftale. Og da slet ikke det, redaktøren

engang har været ude for: En melding i radioen: Ekko 7, jeg kommer lige forbi dig på højre side. - Hvorefter den anden pilot strøg tæt forbi på min venstre side! Han havde nemlig set situationen fra sin position, så Ekko 7 jo var på HANS højre side!

Også den form for formationsflyvning, vi udfører, når vi flyver i samme boble, kræver speciel agtpågivenhed. Her foreligger der ganske vist klare regler for, hvordan man gør, og vi ved alle, at udvigget skal være skærpet. Alligevel kan man tænke sig en situation, hvor man måske bør undlade at flyve for tæt på. Nemlig den, hvor en erfaren pilot flyver ind i boblen til en elev eller grøn S-flyver. Gi' ham chancen og giv ham plads, når der er mulighed for det.

Tlf. 62 11 22

• • • • •

*Himmerlands største
center for*

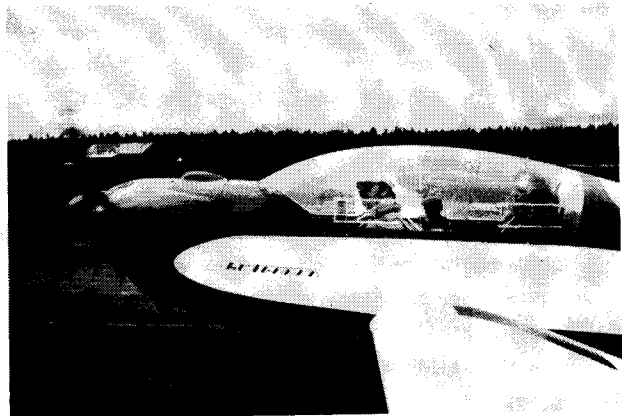
BYGNINGSARTIKLER

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

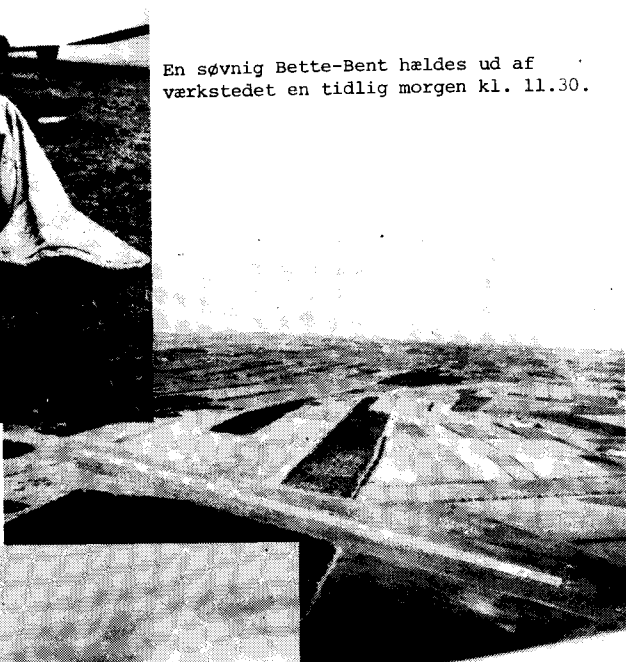


BEDEDAGSBILLEDER.

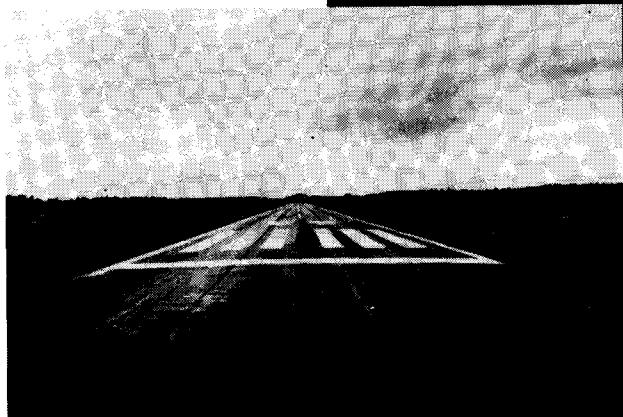
Topersoners knal-
lert: Linnemann og Finn
Will i Tandemfalke.



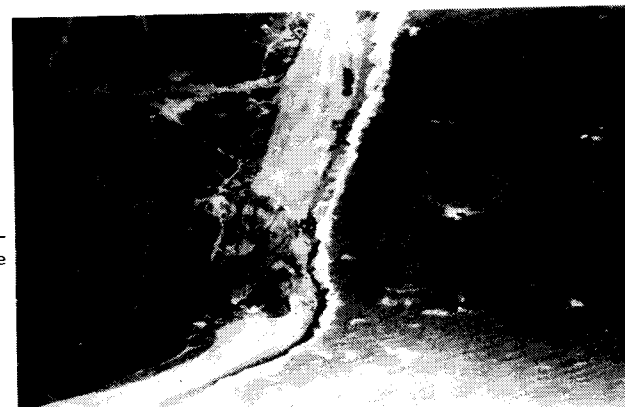
En søvning Bette-Bent hældes ud af
værkstedet en tidlig morgen kl. 11.30.



Bane 11/29 på EK-VH
set hhv. fra øst og for
oven fra nord.



Veteran på afveje:
KZ-7'eren over Ves-
terhavet.



Den er der endnu,
sådan da: Skarre-
klit kan stadig anes
som en sort plet for-
an Bulbjergs knortede
fremspring.



Og på hjemvejen: Agger-
sund og Løgstør passe-
res i god højde på glid
hjemad.

FRA TUTTEN.

Irene har sendt os følgende:

"Det går stadig på bedste beskub i tutten! Der er flere, der tilsyneladende bliver ved med at tro, at tutten driver en lånekasse. Men jeg kan ikke tro, at disse ikke forstår, at jeg ikke kan betale vore leverandører med deres ubetalte regninger! Derfor atter en henstilling til ALLE: Sørg for at betale din regning, når du forlader klubben. Og hvis du ikke har råd til at betale, så tag madpakken med hjemme fra. Vandet fra hanen er gratis!

Som noget nyt bedes al is nu betalt kontant og med det samme i den kasse, der ligger i fryseren. Såfremt det herefter viser sig, at issalget ikke kan svare sig, vil der ikke mere blive indkøbt is.

En anden sag, der sorterer under tutte- og klubhusudvalget, er behandlingen af vort inventar. Det er for det første blevet aftalt, at man ikke skal sove i klubhuset, efter at vi har fået vores opvarmede værksted, - dernæst har det altid været forbudt at bruge stolenes hynder til at sove på. Det er der flere, der ser meget flot på. Man bruger hynderne både i badrummene og i biler. Næste gang, vi skal udskifte hynderne, må det vel være det rigtige at sende regningen til dem, der er ligeglade med vore fælles ting. (Desuden burde det være indlysende, at klubhusets døre har deres plads på hængslerne, - ikke i nogle medlemmers salige brandert oppe på taget.)

Af mere praktiske ting skal nævnes, at en del priser i tutten er blevet justeret. Opad. Det er de ellers ikke blevet i over et år. Specielt skal det præciseres, at en hel kasse øl kun kan købes til billig pris ved særlige lejligheder. Det vil sige ved solo, S, sølv- eller guld-C samt diamanter. Så er prisen kr. 110,- pr. kasse. Hvis man iøvrigt har lyst til at give en kasse, er prisen kr. 150,-.

Dørene til lageret vil fremdeles være aflåste fra søndag til fredag. En passende mængde pølser, frikadeller, hamburgers m.m. vil blive lagt ud i isfryseren hver søndag, så man skulle kunne klare sig med dette lille lager.

Og til slut: Gør dig selv og os alle en tjeneste - betal alt, hvad du får. Ved morgenmad, frokost og om aftenen. Alternativet kan blive en lukket tut."

Irene.

Bøger.

Det tyske bogforlag "MOTORBUCH" er sikkert kendt af mange af klubbens medlemmer. Forlaget udgiver bl.a. bøger om alt, hvad der har med motorer at gøre, også om motorflyvning og som følge deraf også om svæveflyvning. Der er efterhånden udgivet en lang række gode, vel-illustrerede bøger om emnet, - både rent fagvidenskabelige og mere underholdende. De fleste af bøgerne er på tysk, men enkelte af dem fås også på engelsk. Da der er tale om store, flotte indbundne bøger med mange gode billeder, må priserne siges at være ganske rimelige.

Vi bringer her en liste over de udgivne bøger. Svævenyt skal gerne være behjælpelig med at bestille.

Grundlagen für den Entwurf von Segelflugzeugen



Grundlagen für den Entwurf von Segelflugzeugen.

Om de forskellige flytypers egenskaber sammenlignet med hinanden. Fagbog skrevet på letforståelig måde. DM 54,-.

Mit dem Wetter Segelfliegen.

Lærebog i meteorologi for svæveflyvere. DM 32,-.

Die Entwicklung der Kunststoffsegelflugzeuge.

Indeholder data over så godt som alle Kunststoff (glas-) svævefly og korte beretninger om deres tilblivelse og præstationer. DM 42,-.

Segeln über den Alpen.



Sammen med nedennævnte bog af samme forfatter vel nok det bedste, der er skrevet om en svæveflyvers oplevelser. Om rekordflyvninger i alpernes fantastiske landskaber, om bølgeflyvning til stratosfærens rand m.m.m. Er der nogen, der har elsket svæveflyvningen, må det være Jochen von Kalkreuth, der desværre til slut blev offer for sin lidenskab. Han døde for et par år siden i sit Orion fly ved en ulykke i stor højde, som næppe bliver helt opklaret. DM 32,-.

Das stille Abenteuer.

Samme forfatter, samme emne. Med fantastiske fotos fra flotte bjergflyvninger. Disse to bøger bør være starten på din samling! DM 36,-.

Die berühmtesten Segelflugzeuge.

Om alle kendte typer fra Tyskland, Schweiz, Østrig, England, Frankrig, Italien, Finland, Jugoslavien, Polen, Rusland og USA. DM 36,-.





Segelflugstart.

Om alle mulige (og umulige) startmetoder, der har været brugt indenfor svæveflyvning. Raketstart, jetstart, på ryggen af bombefly, fodstart, grummitovsstart, de første flyslæb osv. osv. DM 36,-.

Segelfliere.

Den første og eneste verdensmester Helmut Reichmann åbner sin godtepose. Teori for såvel begynder som den, der har planer om at blive verdensmester. Fås også på engelsk. DM 42,-.

Jane's Die Segelflugzeuge und Motorsegler der Welt.

Opslagsbog over svævefly og motorsvævere. Hvert fly er omtalt med en kort tekst, et foto, tekniske data og præstationer samt en 3-side tegning. Fås også engelsk. DM 38,-.


Die Geschichte des Segelfluges - 60 Jahre Wasserkuppe.

Historien om 60 års flyvning fra Wasserkuppe, - dér, hvor det hele startede. Skrevet af een, der selv var med fra begyndelsen. DM 25,-.

Bestillingsadressen er:

MOTORBUCH
Postfach 1370
D-7000 Stuttgart 1

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



- så vi siger velkommen i

Brugsen Tlf. 62 15 33 **Aars**

Egnens største supermarked
Delikatessafdeling
Cafeteria »Spisekrogen«

JENS J. LINDE
Platanvej 67 - 8900 Randers



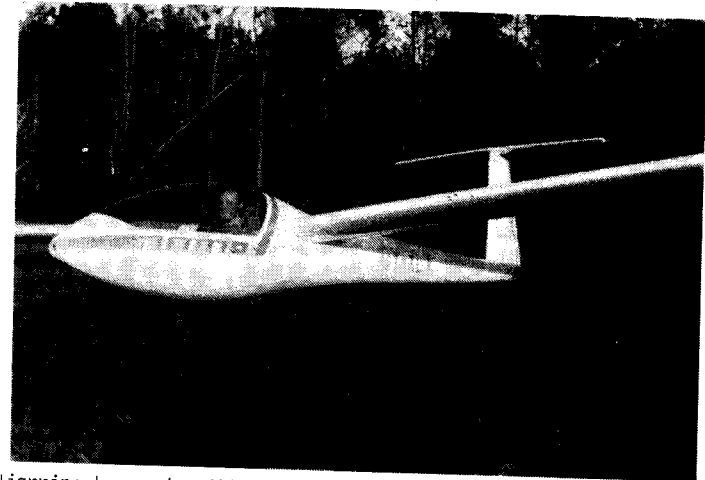
KOMMUNIKATIONS
UDSTYR

WALTRONIC WALKI-TALKI.

Markedsgade 38 - 8900 Randers - Telefon 06 - 41 33 67

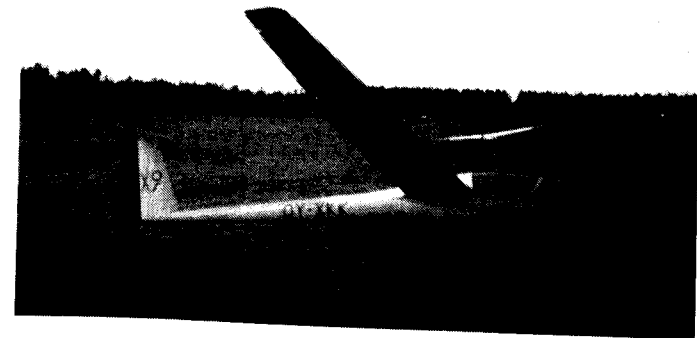
Besøg

Lørdag den 17. april fik vi besøg af Hjørrings nye Mistral. Den har tidligere fløjet i en hollandsk klub, hvorfor der indvendig under hood'en sidder nogle beskyttelsesbøjler, der skal værne piloten mod eventuelle elektriske hegn på udelandingspladser.



Hjørring har endnu ikke nogen transportvogn til Mistralen, så hjemhentningen skete på vores Schleicher-vogn. Piloten havde desuden fået stråktilladelse på typen!

Om søndagen var der atter besøg fra Hjørring, ifter om Jero's IS... hede hos os efter at have vendt 01g0d. Hjemad til piloten de tre... betingelser plus 2 guld og 1 diamantbeting... med h...



Smånyt.



Energiske medlemmer har brugt nogle af de mere stille dage på flyvepladsen til at fremstille en startvogn. Se billedet.

Den er udelukkende fremstillet af genbrugsmaterialer. Akslen er fundet ude i skoven, hjulene, der er monteret med pig-dæk for alle eventualiteters skyld, er også gratis og diverse metaldele og træstumper er fundet rundt om i affaldsbunker og brokkasser i hangaren.

Foran listeførerens plads er fastmonteret et digital-ur for korrekt timing af start og tærsklinger, under sædet er der plads til en radio-jordstation osv. osv. Håbet er nu, at der vil blive så stor rift om startstedets eneste komfortable siddeplads, at det ikke vil være noget problem at få startlisterne fortøjet ordentligt! (N.B. Der tales endvidere om at lægge stråtag på vognen.)

På lageret i klubhuset er der nu kommet en ny fryser. Den skulle forhåbentlig virke bedre end den, vi købte sidst. Heldigvis var der ingen problemer med at få pengene tilbage for den tidligere indkøbte fryser.

Slæbeophænget på den gule traktor er blevet repareret og forstærket af en hold med Poul Hedemand som den energiske chef. Ophænget burde nu kunne holde.

Der er bestilt en ny forsyning af udelandingshæftet fra Unionen. De første 50 hæfter er udleveret, og det er vist en udbredt opfattelse, at hæftet har været godt at have med som en lille gave til gæstfri landmænd. Hæfterne bedes atter medbragt på alle strækflyvninger, - ja faktisk på alle flyvninger overhovedet, idet vore ivrige piloter jo somme tider lander ude kun 500 meter fra flyvepladsen!

Iøvrigt bør man huske på, at hæfterne ikke er gratis. Vi betaler 2 kroner pr. styk, hvorfor de ikke skal håndteres med samme respekt som andre reklametryksager!

Børge og Linnemann har ved klubhuset opsat et tørrestativ til klubhusets mange håndklæder og viskestykker. Gør dig derfor af og til den mulighed at hænge våde sager op udendørs, så vi slipper for at have dem til at hænge og ose indendøre.

SMANYT fortsat.

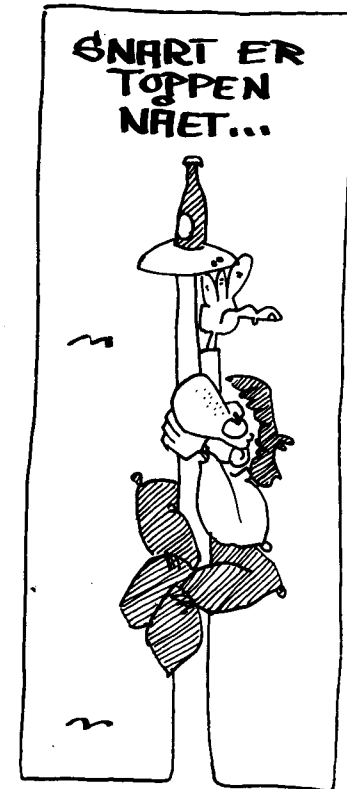
AAS TIRSDAG 30. MARTS 1982

Nyt svævefly anskaffes

AARS: Svæveflyklubben på Vesthimmerlands Flyveplads i Søtrup har stadig en jævn fremgang og havde for eksempel i 1981 det hidtil største antal starter. Der er i øjeblikket godt 60 aktive og halvaktive medlemmer samt en snes passive med en udskiftning på 12-15 hvert år. Det fremgik af formanden, Niels Sejstrups beretning på generalforsamlingen, hvor han også kunne oplyse, at man har engageret sig i det hidtil dyreste projekt, anskaffelsen af et tosedet fly til over 200.000 kr. Det leveres ved udgangen af 1983. En anden tanke, der arbejdes med, er opførelsen af nogle overnatningshytter, som de enkelte medlemmer selv skal finansiere. Der er lavet tegning til sådanne hytter og det kommunale flyvepladsudvalg har anbefalet, at klubben får tilladelse til opførelsen, men sagen skal forelægges amtet, fretningsmyndigheder med videre.

Det ser ud til, at tilbudet om at flyve SH-1 er blevet vel modtaget af flere af klubbens PIK-20 piloter. I hvert fald er der allerede omskølet flere ny på typen, og der er fløjet både en del timer og en del stræk i flyet. Det er glædeligt, for det var jo netop meningen med aftalen. Imidlertid har vi glemt at fortælle, at SH-1'ens vingeovertrek SKAL benyttes hver gang, flyet sættes i hangar. Det er jo ikke for ingenting, SH'en er så pæn i overfladen, som den er. Derfor: Husk at bruge overtrækkene. Og lad helt bestemt være med at bruge dem, som de blev det for et par uger siden: Brokket sammen på hangargulvet som pude for en K 6-vinge, der skulle hæves lidt af hensyn til pakningen af flyene.

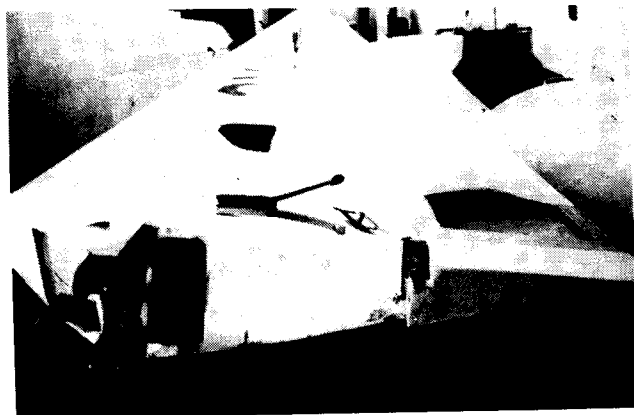
De første foranstaltninger til at hænge Polytten op under hangartaget er nu gjort. Et håndspil er monteret på den nordlige hangarvæg, og snart følger formentlig det øvrige udstyr til hejseapparatet.



CERES ÅRS

LS-1'ens hjulbremse er nu atter i orden. Men lad fortsat være med at bruge den unødigt. Det slider, og den skulle jo gerne virke den dag, der rigtig bliver brug for det.

Reparationen af FIX'en trækker lidt ud. Som det fremgår af billedet, har Olympiagruppen kigget læredet nærmere efter i sømmene, og udover de inspektionshuller, der er skåret i vingerne, er der nu også lagt op til en komplet ny-lakering af flyet.



Særlige præstationer

- 12/4: Anders M. Andersen 170 km under forsøg på 196 km u/h til Arnborg i K 6.
- 12/4: Anders Hansen 166 km u/h til Christianshede på Astir, 4:30.
- 13/4: Anders M. Andersen + Ove Rønbjerg udlandet med K 7 efter 45 km af 52 km trekant.
- 17/4: Bent Kirkegaard omskolet til SH-1.
John Sørensen omskolet til K 6.
Poul Olesen omskolet til K 6.
- 19/4: Hans M. Andersen 106 km trekant på Astir 1:28.
- 20/4: Samme udlandet efter ca. 235 km af forsøg på 304 km trekant, Astir.
- 24/4: Ove Rønbjerg Christensen S.
Poul Olesen S.
Jens Ole Sørensen 52 km trekant på K 6.
Tage Havsager 104 km trekant på LS 1 59 km/t.
Sejstrup samme på SH-1 med 57 km/t.
Finn Jonassen 160 km under forsøg på 166 km u/h på PIK 20.
Steener M. Pedersen målflyvning til Skive på Astir.
- 25/4: Jørgen Steen Pedersen S.
- 30/4: Jan Buch Madsen landet ved Stenild under 106 km trekant.
- 6/5: Kim Jensen 106 km trekant på PIK 20 1:45.
Børge Nielsen 3 km ud på Astir, 0:10.
- 7/5: Anders Hansen omskolet til LS 1.
- 9/5: Poul Erik Thomsen omskolet til LS 1.

KØBMANDEN
Oustrupvej
v/ Rosa og Leif Larsen
Tlf. 62 22 40

Billig med dagligvarer!

Frikøb
- et bedre sted at handle

KUN FOR SPØG....

Det er vores ansvar, vi skal
tage højtideligt.
Ikke os selv!

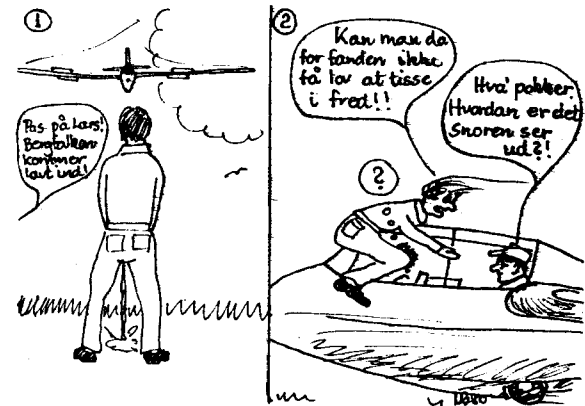


To do is to be. (Sokrates)
To be is to do. (Platon)
Do be do be do. (Ove)

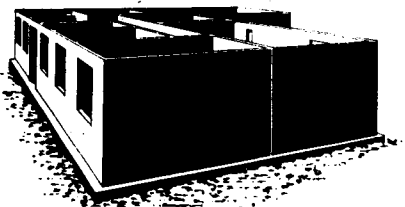
Vidste du, Karsten, at jeg er født
udenfor ægteskab ?
Nah, - vidste du, at jeg er født
udenfor Randers ?



Hugget fra Hjørring Svævenyt:



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 statsprøvenstalten.

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 Ars, tlf. 08-66 14 72