

# SVÆVENYT



**Nr. 1**  
**Januar 1983**  
**22. årgang**

## Medlemsmøde

Lørdag den 22. januar holdes næste medlemsmøde i klubhuset. Det er lykkedes Anders M. Andersen og Sejstrup at få Knud Høst til at komme og fortælle om sine oplevelser under sommerens flyvninger i Spanien. Som de fleste sikkert har læst i FLYV, så gave opholdet i Fuentemilanos Knud Høst og hans venner en række uforglemmelige flyveoplevelser under vejrforhold, der ikke lader sig sammenligne med de danske.

Så har du lyst til at høre om usædvanlige flyveforhold af een af de mest erfarne danske piloter, - så kom den 22. kl. 13.00.

Knud medbringer egne og lånte farvefotos fra turen, og bagefter serveres der håndmadder og øl til rimelige priser.



— Fængselsdirektøren sagde, at løbetræning er i orden, men han sagde nej til ønsket om timer i svæveflyvning.

JENS J. LINDE  
Platanvej 57 - 8900 Randers



**WALTRONIC** WALKI-TALKI.  
Markedsgade 38 - 8900 Randers - Telefon 06 - 41 33 67

## EN IDE.

Jeg i den sidste tid puslet lidt med en idé, der måske kunne vinde genklang hos flere i klubben, og derfor vil jeg gerne bringe den til torvs i god tid inden generalforsamlingen. Måske kan det blive aktuelt at diskutere idéen dér.

Vi har i øjeblikket og havde også sidste år unge medlemmer på besøg i fjerne verdensdele som Australien og Amerika. Som noget ganske naturligt var de begge stærkt interesserede i at få prøvet flyvemulighederne disse steder, og både Poul og Finn har gjort, hvad de kunne for at få luft under vingerne, - Finn fik sin guldhøjde ud af anstrengelserne, - Poul har endnu hele den australske sommer foran sig.

Desværre er det jo nærmest uforskammet dyrt at komme til at flyve når man skal betale et professionelt flyvecenter for det, - og i denne forbindelse kunne klubben måske gøre lidt ekstra for sine unge medlemmer i det fremmede. For mest irriterende af alt må det dog være at stå og se på fremragende flyvemuligheder og så måtte opgive på grund af tørre lomme-smerter. Mit diskussionsoplæg er derfor følgende:

Lad os oprette en støttefond, der som formål skal have at yde støtte til unge (eller måske alle?), der har chancen for at få store flyveoplevelser i udlandet.

Støtte skal naturligvis kun gives til ansøgere, der af fondens bestyrelse (= bestyrelsen i klubben?) skønnes ikke selv at have muligheder for at betale i rimeligt omfang.

Støtte gøres betinget af, at ansøgeren selv forud har sørget for omskoling og flyvetilladelse det pågældende sted.

Støttebeløbet skal bruges til forsøg på særlige flyvninger (stræk/højdevinding etc.). Det er altså ikke meningen, at den må bruges til pladsrunder og hyggeflyvning.

Beløbets størrelse tænkes at skulle modsvare udgifterne ved en hel dags flyleje samt til startgebyr etc. (Formentlig således i størrelsesordenen 4 - 600 kroner.)

Støtte kan kun opnås efter ansøgning.

Måske er dette regelsæt ikke udtømmende, - måske kan det laves meget bedre, men det er i hvert fald idéen.

Man kan diskutere, om en sådan støtteordning er en klubopgave. Nogle vil

sikkert mene nej. Jeg mener imidlertid "Ja, - måske" - under bl.a. de førnævnte forudsætninger. Og et beløb på f.eks. 600 kroner om året vil jo ikke kunne mærkes overhovedet på klubbens økonomi.

Inden du tager stilling til idéen, så prøv selv at forestille dig i følgende situation: Du står på en flyveplads langt fra hjemmet og uden flere knaster. Du har brugt dine sidste på et par checkture i klubbens to-sædede fly og et par timers flyvning i et lejet eensædet fly. Og du får at vide, at der i de kommende måneder ville være masser af chancer for at flyve under gunstige betingelser. Men du har altså bare ikke råd.

Mon du så ikke ville sende en kærlig hilsen til gutterne derhjemme, hvis de var villige til at hjælpe dig til en god dags flyvning, netop på een af de dage, hvor der kan laves noget stort ?

Kommentarer modtages meget gerne snarest.

FV.



Tlf. 62 11 22  
.....  
**Himmerlands største  
center for**  
**BYGNINGSARTIKLER**  
**Chr. Hjortkjær & Co. a/s**  
HJORTKJÆRSVEJ 2 9600 AARS TLF. 62 11 22

## VINTERARBEJDE

Vores vinterarbejde skrider godt fremad, - noget vi helt sikkert kan takke vores investering i klubbens værksted for. Blandt andet.

For derudover er det også sikkert, at der i år har været en specielt god opbakning bag den fælles indsats for klubbens materiel. På værkstedet i Ålborg er klubbens 3 glasfiberfly under kærlige hænder, og det samme gælder træflyene i værkstedet på EK-VH. Her har iøvrigt også vor KZ-7 fået en grundig overhaling.

På nuværende tidspunkt er glasflyene næsten færdige og træflyene næsten ligeså langt. Mest mangler nok KZ 7'eren, der faktisk nærmest har fået et hovedeftersyn, hvad angår træ og lærred.

Spillet får også en stor omgang, men i første afdeling bibeholdes den gamle motor. Den største investering på denne konto bliver således de ny letmetal-tromler. Forhåbentlig viser de sig pengene værd i kommende sæsoner.



Billede af en lykkelig mand ?  
Eller bare af en rar fyr.  
Bestem selv!

## Læseropgaven.

Tja, - denne gang havde vi åbenbart gjort julens læseropgave alt for let. Faktisk modtog vi ikke færre end 5 løsninger, hvoraf de 4 var rigtige. At der således skulle findes mindst 4 medlemmer, der var i stand til at løse opgaven, havde vi slet ikke ventet. Men desværre betyder dette jo også, at majoriteten af paphoveder i klubben er nøjagtig ligeså stor som de foregående år! KAN det virkelig passe, at blomsten af Danmarks ungdom ikke er mere værd? Tilsyneladende.

Men da det naturligvis ikke er redaktionens opgave at dømme disse mange skvadderhoveder, - endsige da at forholde dem opgavens løsning, - så er den her:

Der stod jo følgende tal: 149 162 536 496 481 1..

og det sagde åbenbart ikke nogen ret meget. Men hvad nu, hvis vi i stedet grupperede tallene på en anden måde? F.eks. således:

1 4 9 16 25 36 49 64 81 1..

Går der en præcis op for dig?

Ellers kan vi jo skrive tallene som:

$1^2$   $2^2$   $3^2$   $4^2$   $5^2$   $6^2$   $7^2$   $8^2$   $9^2$   $10^2$

Så er 10-øren forhåbentlig faldet! NEMLIG: Den opgivne talrække rummer alle kvadrattallene mellem 1 og 100, og de manglende cifre må derfor være 00.

Så enkelt var det.

Blandt de indsendte, rigtige løsninger er følgende udtrykket:

- 1.-præmie, -  $\frac{1}{2}$  Gl. Dansk: Ove Rønbjerg Christensen
- 2.-præmie, - 1 pilsner: Gert Frikke
- 3.-præmie, - 1 stk. signeret fotografi: Jens Ole Sørensen

Tillykke!



Vi har atter fået brev fra Poul Olesen i Australien. Siden sidst er der sket væsentlige ting, idet Poul nu for alvor er kommet igang med flyvningen. Han skriver:

"Fredag aften den 10/12 var der julefrokost i svæveflyveklubben, så jeg kørte de ca. 100 kilometer derover og havde en glad aften, hvor jeg ikke mindst forsøgte at gøre mig gode venner med de rigtige mennesker.

Lørdag den 11. vågnede jeg op i klubhuset og kunne konstatere, at det nok først ville være forsvarligt at flyve efter middag. Og først kl. 13. gik den første start, - det var en fyr, der ville lave sin 5-timers i en K 7. Herefter fik jeg to check-ture i klubbens Blanik. Den første gav et wirebrud, der blev overstået uden problemer, mens den anden foregik med en fyr, der selv ejede en Astir. Vi fik ikke højde nok til rigtig at finde noget termik (ca. 1200'), så vi nøjedes med at lave en landingsrunde. På medvindsbenet blev flapshåndtaget pludselig hevet tilbage, og jeg fik besked på at flyve resten af landingsrunden uden bremses og kun med flaps. Det gjorde jeg så! Herefter blev jeg stoppet ned i mandens Astir og fik to starter, før jeg fik bid. Men hvilket bid! En 8 - 10 knobs boble (= 4 - 5 m/sek), der gik til 9000 fod, hvilket var skybasen med 3-4/8 cumulus. Det blev til en tur på ca. 1½ time, hvor jeg bl.a. fik gjort mig fortrolig med flyets computerstyrede variometer. Jeg var den eneste, der fløj en-sædet fly den dag, og vi var kun 5 aktive piloter på pladsen.

Søndag den 12/12 dukkede en hel masse elever + nogle få instruktører op, og jeg var atter den eneste til at flyve Astir'en. Den første start gav kun moderat til jævnt stig (1 - 4 meter/sek), idet kl. 12.30 var vel tidligt på dagen, så jeg trak fulde bremses i 8000', fordi jeg foremlig kunne mærke tegnebogen blive tyndere. Flyvetiden koster ca. 2kr/min. Senere fik jeg af andre piloter at vide, at skybase atter denne dag var i ca. 9000 fod.

Samme dag blev jeg omskølet til klubbens Club-libelle, og jeg fløj termik i den. Desværre betingede tegnebogen, at jeg måtte forlade en 5-meter boble i 5000 fod, men jeg nåede at blive meget fascineret af Libellens meget harmoniske og lette rorbevægelser. Blot skulle jeg vænne mig til de specielle flaps/bremses på flyet.

Jeg kørte hjem om aftenen ca. 700 kroner fattigere end om fredagen, men

nogle fantastiske oplevelser rigere. Og bestemt med lysten til at få det ude-landings-check, som man forlanger, før der bliver givet stræktilladelse, overstået.

Jeg har nu fløjet ca. 12 timer og 45 starter her i Leeton, og jeg håber på at kunne få lavet mindst en 300 kilometers trekant

Og så lidt om vor lokale meteorologi: Ugen før den beskrevne week-end havde vi en temmelig kraftig koldfrontspassage, der dog ikke gav regn af betydning, men i stedet en temperaturændring fra 30 - 40° til ca. 15°. Herefter



varmede det atter op, så vi var på 30 - 35° igen i week-enden. Lørdag og søndag begyndte med meget kraftig nordlig vind og ingen skyer. Senere søndag formiddag begyndte cumuli at bevæge sig frem, og derefter fik vi 1-3/8 cumulus. Mandag eftermiddag var der ca. 40° og en ny koldfront så ud til at trække op fra vest. Men jeg fik at vide, at hvis temperaturen i week-enden var nået op på de 40 - 45°, så ville termikken sandsynligvis være gået til 12.000 fod eller mere, og så ville guldhøjder jo have været mulige. I den forbindelse er jeg forøvrigt forbavset over, at klubbens piloter flyver til 12-15.000 fod uden iltudstyr. Sådant har man ikke i klubben."

Mange hilsner

Poul.

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

## smånyt

Vor hytte-sag skrider heldigvis stadig fremad. Sidst har vi modtaget brev fra Planstyrelsen under Miljøministeriet, hvori det meddeles, at "på denne baggrund skal Planstyrelsen med henvisning til skrivelse herfra af 10. juni 1982 meddele tilladelse til den ansøgte anvendelse."

Denne tilladelse betyder, at den sidste mulige forhindring for realiseringen af vort hytteprojekt, skulle være af vejen. Nu mangler vi vist nok kun Års' kommunes endelige tilsaen. før vi kan gå igang med byggeriet. Så forhåbentlig kan vi starte i de kommende forårsmåneder.

På klubhusets opslagstavle har der i mere end en måned hængt et brev fra et dansk firma, der angiveligt skulle være interesseret i at undersøge mulighederne for at starte en dansk produktion af glasfibersvævefly. Svævenyt har et par gange forsøgt at ringe til afsenderens adresse, - desværre uden held. Men det betyder naturligvis ikke, at vi har mistet interessen for sagen. Det må absolut være af stor interesse, hvis et dansk firma kunne beslutte sig til at forsøge at fremstille et konkurrencedygtigt fly, - specielt da, når det absolutte mål er at gøre det til en lavere pris end dem, der for tiden er gældende på det internationale marked.

Så snart vi ved mere om sagen, vil vi selvrølgelig skrive nærmere om den.

Vi har i den forløbne måned fået brev fra Werner. Han skriver bl.a., at hans klub meget gerne vil se besøg fra Danmark i deres sommerlejr, der foregår i tiden fra 9. til 24. juli. Werner lover, at eventuelle gæster vil være under hans specielle bevågenhed, - og desuden kan man også være sikker på, at vore tyske venner vil gøre alt for at modtage gæster vel.

Dernæst fortæller Werner, at hans klub holder regionale mesterskaber fra 1. til 14. august. Disse mesterskaber har deltagelse af de skrappeste piloter fra Nordrhein-Westfalen, og der må derfor regnes med hård konkurrence. Hvis piloter fra vor klub vil deltage, kan Werner love særlig gunstige betingelser for danske gæster hvad angår anmeldelsesgebyr og startafgifter. Vi regner med at kunne fortælle nøjere herom i næste nummer af Svævenyt. Men er du interesseret i at deltage, må du hellere sætte dig i forbindelse med Werner NU, - evt. via redaktøren.

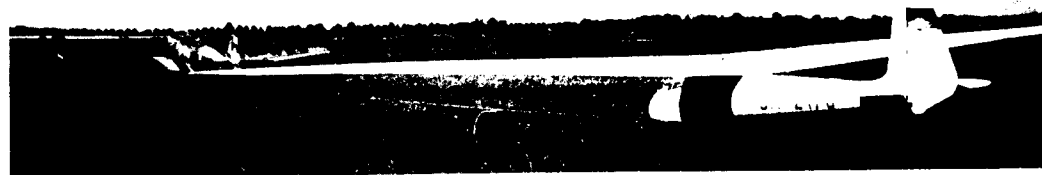
Med sit sidste brev sendte Werner forresten følgende:





STATUS	NAVN	TIL GODSE	GAELD	GEBYR	TIL DEKNING AF
	Anders Møller Andersen	245			
	Hans Møller Andersen		260	10	
	Preben Byrtalsen		0		
	P. E. Bøgelund Jensen		100		
	Jørgen Christensen		0		
	Ove Romberg Christensen				
	Peter B. Christensen				
	Troels Christensen				
	Ib J.Fr. von Clauson-Kaas		2000	170	
	Birgit Ais Eriksen	800	0		
	Per H. Eriksen				
	Kaj Fogh		188		
	Brian Frederiksen				
	Erik Frikke		150		
	Gert Frikke		77,80		
	Claus Grøngård		10		
	Anders Hansen		0		
	Tage Havsager				
	Poul Hedemand	190	410	20	
	Hennig Hegelund				
	Tommy Høds		0		
	Finn N. Hougård		15		
	Bent Jensen		0		
	Harry Jensen	200			
	Kim Jensen		200		
	G. G. Johansen		7		
	Claus Vestergaard Johnsen				
	William Vestergaard Johnsen				
	Finn Jonassen		640	40	
	Bent Kirkegård		640	40	
	Chr. Emil Kjeldsen		605	40	
	Jinmann Kristensen		0		
	Poul R. Kristensen		20		
	Lars Krull	360			
	J. B. Lassen		35		
	Poul E. Laursen		270	10	
	Christian Lomborn				
	Jan Buch Madsen		390	20	
	Per Madsen		27		
	Ib Fris Mikkelsen		0		
	Bjarne Mouritsen				

# Segelfliegen in der DDR



Det kan undre, at man fra det sportsligt ellers så aktive Østtyskland praktiks taget intet hører om svæveflyvning mere. Tyskland har jo eller under ét været eksponent for svæveflyvnings udvikling i det hele taget, og den vestlige afdeling er så afgjort stadig verdens førende svæveflyvning, - både hvad angår piloter, deres antal og fremstillingen af fly.

Det er ikke noget tilfælde, at netop Tyskland er blevet svæveflyvnings foregangsland. Det hænger afgørende sammen med Tysklands nederlag i de to sidste store krige, for efter begge fredsslutninger betingede sejrherrene sig, at Tyskland ikke måtte oprette nogen form for luftvåben i en årrække efter krigsafslutningen. Ja, faktisk måtte det overhovedet ikke flyves i Tyskland i disse år. Men både efter 1. og 2. verdenskrig gik der kun få år før den sportslige svæveflyvning atter blev tilladt, og da flyvegale mennesker under alle omstændigheder VIL flyve, så blev svæveflyvningen hurtigt den altoverskyggende mulighed for overhovedet at flyve. Ret hurtigt blev denne form for flyvning da også støttet af staten, - under det nazistiske styre endda direkte anvendt som en forskole for kommende krigsfly-piloter. Det kan altså på sin vis ikke undre, at Tyskland (også) af denne årsag blev førende på svæveflyveområdet.

Efter 2. verdenskrig kom der atter ret hurtigt gang i flyvningen i både den vestlige og den østlige del af det besatte land. I såvel vest som øst fremkom flere banebrydende nykonstruktioner, - der kan f.eks. nævnes de første K 6-typer i vest og LOM-libellen i øst. Men mens udviklingen fortsatte i sit hæsblæsende tempo i Vesttyskland, gik den efterhånden i stå i øst. Mærkværdigvis, - for i nabolandene Polen og Tjekkoslovakiet og tildels i Ungarn opstod netop i de samme år en hel ny flyveindustri, der bl.a. har frembragt så hæderkronede flykonstruktioner som Bocian, Mucha, Foka, Pirat og Jantar (Polen) og Blanik (Tjekkoslovakiet).

Ret hurtigt, - og specielt i slutningen af tresserne og i halvfjerdserne, blev det dog klart, at man fra officiel side i Østtyskland ikke rigtig vidste, hvad man skulle mene om flyvesporten. Og helt afgørende indflydelse på denne tøven fik bygningen af Berlin-muren i august 1961.

Herefter gennemgik al flyvning i DDR en omfattende strukturmæssig ændring. Enhver form for flyvning blev nu kun tilladt gennem statsligt kontrollerede klubber, - hvilket ville sige militært kontrollerede klubber. Kun særligt udvalgte unge, der opfyldte strenge sikkerhedskrav, fik tilladelse til at påbegynde en flyveruddannelse. Samtidig blev uddannelsen i høj grad paramilitær, - bl.a. indgik (og indgår stadig) direkte militærtræning som f.eks. våbenlære, skydetræning og militær luftkending i uddannelsen.

Internationalt fik de håndplukkede østtyske piloter helt frem til verdensmesterskaberne i Jugoslavien i 1972 lov til at markere sig, - ved denne lejlighed med en rimelig 11.-plads som bedste resultat. Men herefter har man praktisk taget intet set til østtyske piloter.



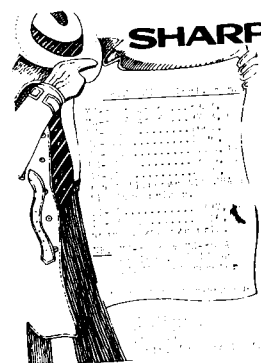
Lokalt i Østtyskland har forholdene ikke været nemmere. Adskillige restriktioner udover de allerede nævnte styringsmæssige er blevet pålagt flyvningen, - og f.eks. er det i næsten hele den vestlige del af landet ikke muligt at dyrke strækflyvning. Heller ikke i den østlige del af landet flyver man uden restriktioner, og i de sidste år har det ikke været de tyske piloter tilladt at flyve over grænsen til hverken Polen eller Tjekkosllovakiet. Desuden gør tilstedeværelsen af de tre vestlige flyvekorridorer til Vestberlin ikke flyvningen i midt- og vestDDR lettere.

Idag er flyvning kun mulig for ganske unge mænd og kvinder. Mennesker, der er blevet for gamle til at deltage i den militære grunduddannelse, får ikke tilladelse til at starte en flyveruddannelse, og dette betyder, at lidt ældre flyveinteresserede kun har mulighed for at snuse til flyvningen, hvis de kan bruges som arbejdskraft i flyvedligeholdelse, flyvepladsorganisation og lignende.

På Østtyske flyvepladser er hverken gæster eller familiemedlemmer velkomne. Gæstestarter gives overhovedet ikke. Og specielt bør vestlige piloter nok ikke prøve at udnytte et østligt bekendtskab til at forsøge hverken besøg eller flyvning i en DDR-klub, idet det næsten automatisk fører til problemer for den bekendte, der har taget den vestlige gæst med.

Specielle regler gælder for konkurrenceflyvning. Flyvning kan kun foregå efter forudindhentet tilladelse fra de militære myndigheder, og det er ofte sket ved konkurrencer, at der på gode flyvedage har været nedlagt flyveforbud uden nogen forklaringer. For tiden er tilsyneladende kun tilladt strækflyvning fra lørdag kl. 15.00 til søndag kl. 18.00.

Hvert andet år skal alle østtyske piloter udfylde et omfattende spørgeskema, og falder resultatet ikke heldigt ud, kan piloten uden begrundelse fratages retten til at benytte luftrummet. Denne ret tilhører nemlig staten, og denne kan følgelig fratage sine borgere flyvetilladelsen, hvis det skønnes tilrådeligt. Der er ingen mulighed for at indklage en sådan afgørelse.



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

**Billig med dagligvarer!**

**friskøb**  
vi bedrer os af at handle

**SOLBERG** **Radio TV**

Randersvej 42  
8000 Fårup **66-45 25 59**



Naturligvis kan fly, - såvel med som uden motor, bruges til at flyve til udlandet med, - og det er ikke særlig velset. At det sker uden myndighedernes velsignelse, er der set flere eksempler på. Bla. fløj i 1979 2 aktive svæveflyvepiloter og flere motorflyvere til Vesttyskland og Østrig, og specielt kendt er den utrolige familieudflugt, som to familier gennemførte i en hjemmelavet ballon.

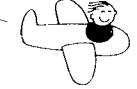
Ordnung muss sein. Selvfølgelig. Så derfor kom der i august 1980 en tilføjelse til de i forvejen meget restriktive bestemmelser angående benyttelse af flyvende materiel i DDR:

Besiddelse, fremstilling eller benyttelse af flyveapparater er i medfør af § 68 i lov om civil luftfart af 1963 ikke tilladt i DDR.

Flyveapparater er, udover de tidligere nævnte motor, motorsvæve- og svævefly, enhver form for dragefly, deltavinger, hængeglidere og anordninger til vandski-flyvning.

(Kilde: Aerokurier m. fl.)

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



Så vi siger velkommen i

**Brugsen Aars** TH. 62 15 33

Egens stætte supermarked  
Deliresserdeling  
Cafeteria - Spræktrogen

MODERNE MÅLETEKNIK FOR HJAGTIG BRILLE-TILPASNING

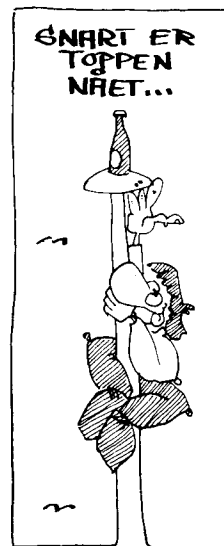
**Scheel Poulsen**

tilsluttet OPTIKER RINGEN BRØDREGADE 20 RÅNDERS - Tlf. 42 17 49



**FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL**

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 131339



**CERES ÅRS**

HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK

at det er på høje tid at få afleveret din flyvebog til Anders M. Andersen for kontrol. Faktisk har vi i klubben en bestemmelse, der siger, at man ikke kan få sit forårscheck, førend flyvebogen er kontrolleret. Så se nu af at få dig taget sammen.


DIN flyvebog kan afleveres i klubhuset eller sendes til Anders:

Anders M. Andersen  
Bygaden 28  
9000 Ålborg.

Husk også


at Irene meget gerne vil have gamle tuttere regninger betalt snarest. Hun har stadig alt for mange kroner i udestående, og man kan som bekendt ikke betale regninger med gamle tuttesedler. Så se venligst af at få betalt!

(Stemme skyldnere må forudse handleforbud i tutten fra flyvesæsonens begyndelse.)




**VOODSKOV NY AUTOVÆRKSTED**  
Rådhusvej 12 - Voodskov  
Telefon (031) 29 33 67

**BRUGTE BILER**  
3 mdr. fuld garanti



BP AARS DEPOT  
**BENT KROGH**  
Vestre Boulevard  
PETROLEUM  
FYRINGSGASOLIE  
MOTORGASOLIE  
TRAKTORBENZIN  
SMØREOLIER  
OLIEFYR  
VARMENITTS  
BP GAS  
RENGØRINGSMIDLER



62 19 88  
...Deres direkte  
olieledning!



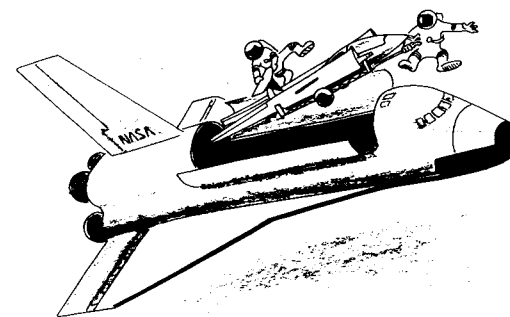
## Mere julefrokost

I sidste nummer af Svævenyt ville vi have bragt nogle billeder fra den vellykkede julefrokost. Desværre nåede billederne ikke frem i tide. Det kan vi imidlertid nu råde bod på, - som det fremgår af hosstående billeder. At de primært har samme person som hovedmotiv kan redaktionen ikke gøre for. Han må jo have stået forrest foran kameraet, hvergang der blev trykket af. (Det er iøvrigt samme hovedperson, der på det nederste billede har fundet sig et hvilested på Schleichersvognens hårde jerngitter.)



## KUN FOR SPØG....

Ku' man dog bare holde kæft med tilbagevirkende kraft !



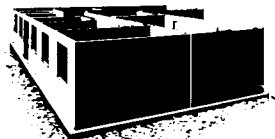
Begynd dagen med et smil, - så er det overstået!

I aften skal vi rigtig more os, min ven.

Fint, Karsten - den, der kommer sidst hjem, slukker i entreen !



## Gandrup Elementfabrik



### Leca - helvægsselementer til boligbyggeri

- Balmur- og skillevægsselementer fremstilles specialt efter Deres tegning
- Fremsend snarest tegningen over Deres helvæggen, så De vil få modtage uforbindende tilbud på levering og opstilling
- Elementerne er godkendt af Byggeskiftet og produceret under kontrol af statsprøveanstalten

Skovvej 7  
9362 Gandrup  
Telefon 09-25 90 11

**GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s**

Byggeskiftet  
København

Byggeskiftet  
København

Byggeskiftet  
København

Byggeskiftet  
København

Byggeskiftet  
København

Byggeskiftet

Byggeskiftet  
København