

SVÆVENYT



Nr. 12
December 1983
22. årgang

Dette nummer af Svævenyt er formentlig (forhåbentlig) det sidste, du modtager i kuvert med frimærke på. For vi har nemlig fundet ud af, at vi kan spare en hel del på den dyre porto ved at benytte en anden forsendelsesform. Via postvæsnets Avis- & Pakkepostkontor kan vi sende bladet for kun kr. 0,70 + moms pr. stk., - og det er jo en del billigere end normal tryksagsporto for bladet. Den er (fordi det vejer over 20 gram) kr. 3,00. Desuden sparer vi også konvolutten til knap 20 ører, så alt i alt skulle vi på årsbasis kunne spare mindst 1000 kroner på den konto. Også værd at tage med.

Denne besparelse betyder også, at vi kan tilbyde et ganske billigt abonnement på Svævenyt til interesserede. Har du f.eks. lyst til at forære en ven, veninde, kæreste, far eller mor et billigt årsabonnement, så kan det nu ske for blot kr. 19,95. Send bare penge på Svævenyts girokonto og anfør hvem, der skal have bladet. Så sender vi det!

DISKOTEK på
Haubro Kro
- stedet, hvor man hygger sig og spiser godt. Tlf. 66 40 26
hver fredag fra kl. 21-02.



DATATILBEHØR + alt i ELEKTRONIK

Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

SPLAT !

Hal Lattimore, en erfaren svæveflyver og pilot gennem 40 år indenfor det amerikanske luftvåben, giver i "Soaring" følgende beretning om en (lidt for) begivenhedsrig flyvetur:

Jeg deltog i De nationale Mesterskaber i standardklassen i Hobbs, New Mexico, i juli måned. Helt nøjagtigt skete det på den anden træningsdag. Konkurrencen skulle først starte den følgende morgen. Det var min første nationale konkurrence (eller skulle have været), og min første lejlighed til at flyve fra Hobbs. Jeg havde lært, at skyerne omkring Hobbs kan give fremragende stig - og tilsvarende kraftig synk! Dagens opgave var, efter Hobbs standard, temmelig moderat - en 241 km trekant.

Det første ben var en dans på lutter lagkage med 3-4 m stig til 10.000' over havet. Det meste af andet ben gik på samme måde, men på vej til andet vendepunkt blev stiget mærkbart dårligere. Efter at have fløjet i et bælte 7-10.000' over havet, lå jeg nu og rodede omkring 6.000', og efter andet vendepunkt kom jeg ned i 5.000' højde (Husk, at Hobbs ligger i 3.700' højde).

Syd for Denver City fandt jeg 1 m stig og arbejdede mig tilbage til 7.400' - 3.700' over jorden. Med bare 33 km tilbage behøvede jeg kun et glidetal på 36:1 og vindstille for at nå hjem med en overskudshøjde på 700'. LS-4'eren har et glidetal på 40:1, og med en let vind i ryggen besluttede jeg mig til at gå på slutglid.

Bare 20 km fra Hobbs faldt bunden væk under mig - jeg sank 3-5 m/sek. På 6 kilometer mistede jeg 2.000', bare 14 km fra flyvepladsen. Jeg lå nu blot 500' over terrænet, og jeg fløj forsigtigt med mindste synk, idet jeg lod vinden bære mig henimod pladsen. Min koncentration var delt imellem mine anstrengelser for at blive oppe og mine bestræbelser på at finde en god udelandingsplads indenfor glideafstand. 7 km fra pladsen fandt jeg noget, der lignede en støvet stribe jord under mig. Efter et par fuldkurver ovenover marken lå jeg i 300'...



**FLAUENSKJOLDS
FARVEHANDEL**

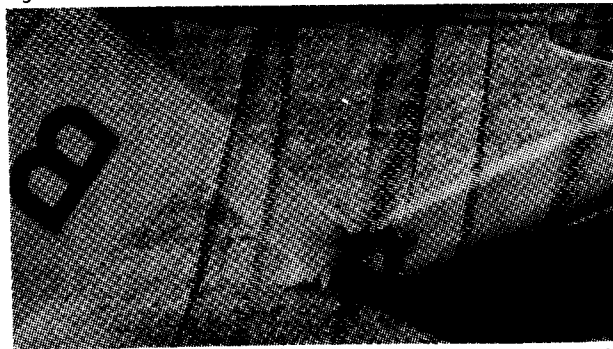
Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Med dyb beklagelse meddelte jeg mit trofaste hjemhøntningshold, at dette var afslutningen på dagens anstrengelser. Marken lå cirka øst/vest og var 8-900 meter lang (den viste sig senere at være en grusvej, der var ved at blive klargjort til asfaltering af et byggefirma). Da vinden kom fra øst, besluttede jeg at lande den vej, på trods af en række træer og et telefonkabel i vestenden af marken. (Fra østenden var der ingen forhindringer. Bagefter kunne jeg se, at det havde været en bedre løsning at lande mod vest, idet vinden ved jorden var meget let).

Jeg tog hjulet ud på basen og sørgede for at have højde nok til at komme over træerne og telefontråden. Jeg bemærkede ikke, at træerne var højere på begge sider, da jeg påbegyndte indflyvningen med en hastighed på 100 km/t.

Så - for sent - fik jeg øje på den elektriske ledning, der gik mellem to telefonpæle, skjult bag træerne til venstre og højre for mig...

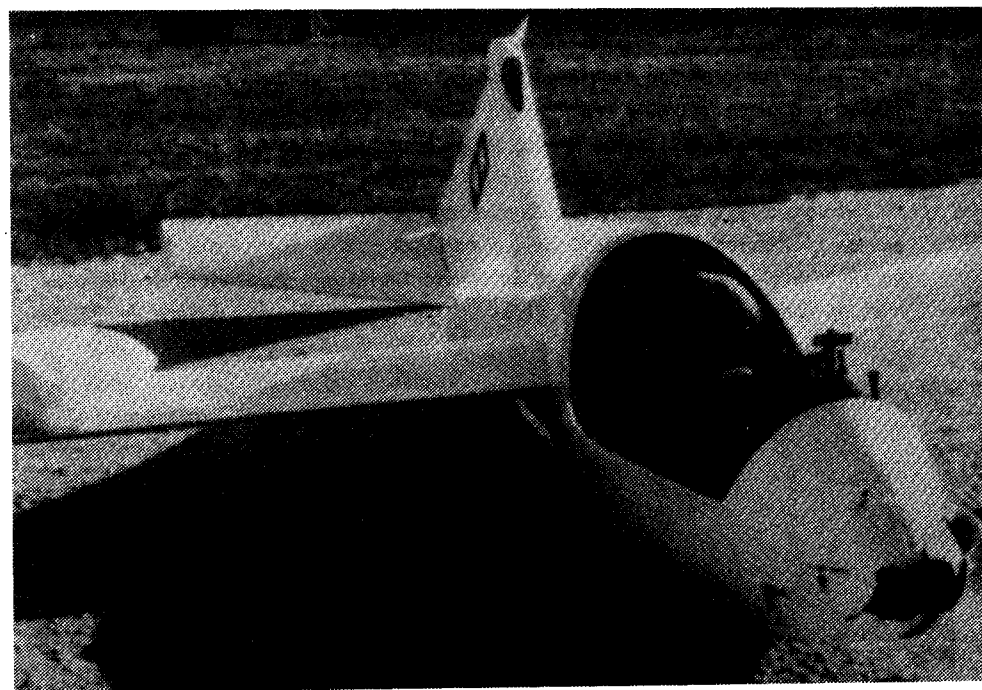
I de mere end 40 år, jeg har fløjet, har jeg bemærket, at i ekstremt stressede situationer fremkommer, hvad jeg kalder skrækfaktoren - en ændring af tidsfølelsen, der får et sekund til at synes så langt som et minut eller mere. Det siges, at en mand, der springer ud fra Empire State Building, ser hele sit liv passere forbi sit indre blik, før han når Fifth Avenue, men vi har meget få direkte vidneudsagn, der understøtter denne påstand. Dog, når adrenalinen begynder at arbejde, føles det faktisk som om tingene opfattes langsommere af vor bevidsthed. Jeg kan nu tilføje et nyt faktum til sådanne observationer: Når man er relativt afslappet og ikke indstillet på at udvise særlig opmærksomhed, synes adrenalinpumperne at gå i gang med en vis forsinkelse. Forsinkelsen er sandsynligvis afhængig af ens alder, men man må dog formode, at forsinkelsen vil være den samme for normalt trænede og sunde mennesker igennem en årrække.



... Nå, det er tilstrækkeligt at sige, at fra det øjeblik, jeg fik øje på telefontråden lige foran flyet til det øjeblik, hvor jeg fandt mig selv i et

splintret cockpit, er jeg mig kun bevidst meget kort, men også ubehageligt livagtigt, at have tænkt på min egen mulighed for et langt liv. Der var absolut ikke tid til at foretage sig noget, hverken styre flyet, trække knæene op eller folde armene foran ansigtet, som Mario Piccagli ellers så ofte har rådet os til. Det var ganske enkelt, DER ER TRADEN - FARVEL GAMLE DRENG - og S P L A T!

Den elektriske 7.300 volt ledning blev revet over. Ifølge tilskuere drejede flyet til venstre (den elektriske ledning ramte åbenbart flyet på forkanten af venstre vinge, næsten inde ved kroppen), blev løftet op, stallede og ramte jorden med venstre vinge først, derefter flyets næse (i en vinkel på 30 grader eller mere). Flyet blev derefter med hele sin vægt banket ned på det enlige hjul, der blev trykket ind i kroppen. Jeg har regnet ud, at fra jeg ramte ledningen, til jeg ramte jorden, var der gået maksimalt 1 sekund.



Jeg var forstumlet og havde måske mistet bevidstheden en kortere tid. Mens jeg kæmpede for at se de skikkelser klart, der snart nåede frem til stedet, konstaterede jeg dunkelt, at jeg i det mindste lige i øjeblikket havde overlevet.

De mest hensynsfulde og venlige mennesker man kan tænke sig fra de om-
liggende huse samledes omkring den hårdt sårede fugl. De var ivrige for at
hjælpe, uden at være påtrængende. Jeg forsøgte at gøre status over min til-
stand. Blødte jeg? Nej! Var mine lemmer forvredne og var der brud? Tilsy-
neladende ikke. Jeg havde moderat til kraftig smerte i ryggen, og det snur-
rede i mine ben - den samme fornemmelse, man har, når man atter får gang i
blodomløbet, efter ens ben har "sovet". Det var de gode nyheder. De dårlige
var, at jeg ikke kunne bevæge mine ben.

Jeg sad nogenlunde behageligt i cockpittet, lænet op ad faldskærmen.
Jeg gjorde mig fri af selerne. Da jeg løsede snaplåsene på faldskærmen,
fik jeg at vide, at redningsholdet ville være på stedet i løbet af 10 min.
Jeg frygtede en temmelig alvorlig beskadigelse af ryggen og bemærkede, at
det nok var bedst, jeg blev siddende indtil hjælpeholdet nåede frem. I mellem-
tiden instruerede jeg tilskuerne om, hvordan de skulle fjerne rammen fra den
ituslåede hood, så jeg undgik et ubehageligt møde med dens hjatand-lignende
takker ved min eventuelle udstigning.

En hvislende lyd stoppede først, da en betænksom tilskuer lukkede ventilen
på oxygen-flasken...

Redningsholdet var på stedet 20 minutter efter styrtet. Det var en helt i-
gennem professionel operation. Da jeg foreslog, at de brugte min faldskærm til
at løfte mig ud af cockpittet, så de straks logikken i forslaget, og jeg blev
nemt og smertefrit løftet ud af flyet og lagt på en bære. På mindre end 10
minutter nåede vi hospitalet.



Diagnosen lød på et alvorligt brud på
den tolvte ryghvirvel, forårsaget af
kraftigt tryk, med heraf følgende neuro-
logisk beskadigelse. Dog var alle forbin-
delse i rygmarven intakte. Den forreste
del af hvirvelen var mere beskadiget end
den bageste, hvilket indikerede, at største-
parten af stødet var absorberet af flyets
krop, idet næsen ramte jorden, hvorved ho-
ved og skuldre blev kastet fremad mod
skulderstroppene. Da flykroppen derefter
faldt ned på hjulet, blev rygraden vredet,
hvorved ryghvirvlen blev beskadiget a-
symmetrisk.

Måske var en 15 cm skumgummipude med til at formindske beskadigelsen. Dette
svampelignende skumgummi var trykket sammen til 5 cm under min vægt og blev uden

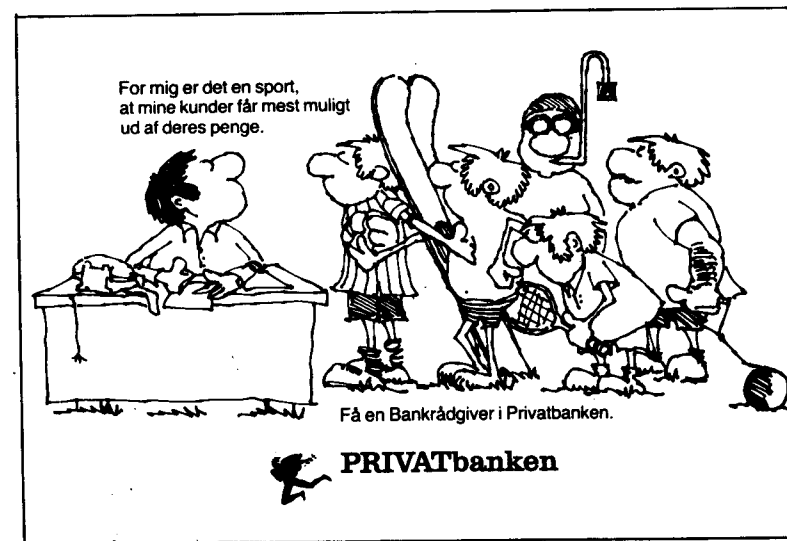
tvivl trykket helt fladt ved styrtet. Havde puden været af en bedre kvalitet
skumgummi, der ikke var trykket så meget sammen under min vægt, ville følgerne
sandsynligvis have været endnu mindre alvorlige end tilfældet nu var.

Herefter måtte jeg nøjes med at studere Standardklassesterskaberne fra
mit hospitalsvindue. Det ortopædiske team på Hobbs regionale hospital var
fantastiske, og allerede efter tre måneder kan jeg komme nogenlunde omkring
ved hjælp af en stok. I løbet af yderligere 3-5 måneder vil jeg være helt
på toppen igen, og det samme vil LS-1'en - denne dog med en ny krop.

Efter uheldet undergik mit tidligere hjemhentningshold en rolleændring
og blev i stedet et genoptræningshold. Jeg er meget taknemmelig for at få
endnu lidt tid at leve i efter, ja, endnu et meget "near miss" - men helligt
ko, at det skulle ske på TRÆNINGSDAGEN!

Vi har herunder fornøjelsen at byde Privatbanken velkommen som annoncør i
Svævemyt. Banken har passet på alle vores AS-K 21-penge for os og kommer nok
også til at låne os lidt til tilbehør m.v. i den sidste ende.

Velkommen!



LÆSEROPGAVEN.



En mørk vinteraften, hen i december, sad en flok af gutterne forsamlede i det lille klubhus på EK-VH, - og snakken gik selvfølgelig om den nys afsluttede sæsons forskellige flyvninger og de oplevelser, disse havde budt på.

Et par af piloterne, - vi kan jo kalde dem Ove og Poul Erik, havde følgende betning:

"Under en større trekantflyvning, som vi havde besluttet at udføre sammen, blev vi ærgerligt nok tvunget til at udelande på vejen hjem! Nå, - når nu galt skulle være, så lykkedes det dog hurtigt Ove at lokalisere en velegnet mark, der tilmed lå lige op til en købmandsforretning, og da Poul

Erik umiddelbart efter med triumf i stemmen kunne kalde Ove og fortælle, at der sørme osse var en pølsevogn dér, var idyllen snart komplet. Troede de da! Nogle hurtige løbetrin bragte dem fluks til købmandens dør, og to svalebajere blev beordret. Men se, - nu begyndte problemerne. For den gode købmand havde kun øl fra fad, og han var gået ganske tør for glas. Dog, gode råd var ikke dyre, for den rare mand tilbød straks de to venner, at de kunne få øllet i en spand, og da den rummede præcis 8 liter, fyldt til randen, syntes vennerne ikke, de var så ilde fjerne endda.

Og dog. Hvordan skulle de nu få delt øllet retfærdigt? Ove tilbød høj-sindet, at han da godt først kunne drikke sine fire liter, men Poul Erik fandt denne fremgangsmåde betænkelig, for hvordan skulle man kunne vide, hvornår der netop var 4 liter tilbage? Vennerne tænkte, så det knagede, og købmanden, der frygtede, at hans gamle pæretræ var ved at vælte, kom løbende ængstelig til. Han blev dog hurtigt beroliget og sat ind i den alvorlige situation. Og heldigvis kunne han hjælpe. Sagde han. For han havde netop to andre spande, som godt kunne lånes ved delingen af øllet. De to tomme spande rummede præcis hhv. 5 og 3 liter, når de var fyldt til

randen. Herefter var det en smal sag for vennerne at holde øllet frem og tilbage i de tre spande, således at de snart kunne klynke med hinanden og hver 4 liter øl.

Således vederkvægede ilede de nu over til pølsevognen for at få stillet deres sult. Det viste sig, at pølsemanden kun havde 9 pølser tilbage, og da een af dem vejede lidt mere end de andre, opstod der også her hurtigt et fordelingsproblem. For det var jo ingen sag at dele de 8 pølser, der hver vejede det samme, - men hvad med den tungere? Og for at gøre det hele endnu sværere, så var det ikke til at SE forskel på de ni pølser. Det ville altså i sig selv blive et problem at finde den tunge pølse. Og da vennerne ikke kunne blive enige om en løsning på problemet, henvendte de sig til den rare pølsemand. Og han kunne heldigvis hjælpe! Han havde nemlig en vægt af den gode gamle balance-type, - altså med to ens vægtskåle. Men han havde desværre ingen lodder. Og dog påstod han, at vennerne ville kunne finde frem til den tungere pølse, hvorefter den videre deling jo ville være let. Også selvom de kun måtte veje to gange på vægten ialt!

Nuvel, - ingen af vore to venner er jo tabt bag en hest, så efter ganske få sekunders overvejelser så de på hinanden og sagde som med én mund: "Jammen, - det er jo let nok" - og det var det jo osse. Mætte og veltilfredse kunne de derefter afvente hjemhentningsholdene.

Tja, - det var så historien. Hvordan gjorde de? Det er såmænd årets juleopgave. Detaljerede løsninger på begge opgaver sendes snarest til redaktionen. Som alle nok kan se, har vi i år gjort opgaven særlig let, så vi glæder os allerede til at lukke den bugnende postkasse op.

Præmien er i år en aldeles munter, lille bog, som vil blive udtrukket blandt de indkomne, rigtige løsninger.

GLÆDELIG JUL.



Vores Polyt har som bekendt fløjet sin sidste tur, - i hvert fald i vores klub. Det er tanken, at den skal overdrages til Flyvehistorisk Museum, og det vil flyets ejer, Flyvevåbnet sikkert gerne gå med til. Indtil videre står det trofaste, gamle fly imidlertid i en hangar på FSN Alborg sammen med andre snart-pensionister, F 104 Starfighter.

I forbindelse med farvellet til Polytten vil Finn Hougaard gerne i kontakt med folk, der har én eller anden lille beretning om den. Finn arbejder på at lave en fortælling om flyet til FLV og Svævenyt, og han er derfor interesseret i oplysninger, fotos og anekdoter om veteranflyet. Kontakt derfor Finn eller redaktionen, hvis du skulle være i besiddelse af ting af interesse.

(P.S.: Alt har interesse!)

Finns adresse er:

Finn Hougaard
Bakkelyvej 9, Krogstrup
9600 Ars.



Tlf. **62 11 22**

Himmerlands største center for



BYGNINGSARTIKLER

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

Det er (forhåbentlig) blevet bemærket, at Svævenyt årgang 1979-80-81-82 nu forefindes smukt indbundne på klubhusets reol, således at bl.a. nye medlemmer kan kigge i gamle numre. Det er meningen, at bladet også fremover skal indbindes, hvilket vi da også samler sammen til. Men vi vil også gerne have samlingen komplet bagud, så vi forsøger nu at samle samtlige numre af Svævenyt, - helt tilbage til starten omkring 1962.

Vi har langt de fleste numre, - men mangler dog nogle. Da vi meget gerne vil have fat i de resterende, efterlyser vi hermed følgende numre:

1986: Nr. 5
1969: Nr. 2 (findes det - der er to nr. 1)
1972: Nr. 6
1973: Nr. 8
1974: Nr. 1
1975: Nr. 2, 4, 5 og 6
1977: Nr. 3, 4, 6 og 8

Har du eet eller flere af de nævnte manglende numre, vil vi gerne have (ikke låne) dem til indbinding.



VODSKOV NY AUTOVÆRKSTED
Røtteløvsvej 13 - Vodskov
Telefon (081) 29 35 67

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti



BP

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



62 1988
... Deres direkte olieledning!

Ørne angriber fly

Et lille motorfly er på vej over en dal i de schweiziske alper. Oven over flyet kredser et par kongeørne. En af dem går pludselig til angreb. I et forrygende styrtdyk braser den mod førerkabinen og falder til jorden, mens flyet fortsætter. Enestående? Nej, her er en tilsvarende rovfugl angriber fly-situation: et svævefly over de italienske alper bliver uden varsel torpederet af en kongeørn. Med sammenfoldede vinger ryger den gennem førerkabinens tag. Og et tredje eksempel: et svævefly kredser over de franske alper. Et par svævende musvåger kredser i samme opvind. Et særlig godt løft får flyet til næsten at hoppe i vejret. I samme øjeblik angriber den ene musvåge flyet frontalt. Den bliver dræbt mod en af vingerne, 70 cm fra cockpittet.

En schweizisk ornitolog, Bruno Bruderer, har opsporet en halv snes veldokumenterede tilfælde, hvor fly er blevet angrebet af rovfugle. Her er

en eksotisk side af det kollisionsproblem, fugle udsætter lufttrafikken for. Det er overvejende svævefly, en enkelt gang en helikopter, der er blevet angrebet — især over Alperne, den mellemeuropæiske bjergkæde, men også i det skotske højland og i Texas i USA. Og angriberne har været enten kongeørne, hvis vingefang kan overstige halvanden meter, eller musvåger med den halve spændvidde. Svævefly, ørne og våger svæver ofte i de samme opvinde, uden at rovfuglene viser mindste interesse for flyene. Hvad går der af dem i de sjældne, dramatiske situationer?

Jo, siger Bruderer, flyet bliver opfattet som en rovfugl, en rival. Det typiske angreb indtræffer, når et fly om foråret nærmer sig et territorie-hævdende ørnepar, der er i luften sammen og optaget af hinanden, måske som optakt til parring. En af dem går så løs på 'rivalen'. I andre tilfælde synes ørne eller musvåger

at føle sig utrygge, måske ligesom angrebet, når et fly nærmer sig fra lavere højde, og de giver igen. I et enestående tilfælde fløj en kongeørn, en formodet han, 'parringsflugt' omkring fem svævefly efter tur over de franske alper og forsøgte at gribe fat i et af dem. Et godt råd til piloter lyder: flyv højere end rovfuglene og hold afstand.

Rapporten er med speciell interesse blevet læst af danske ornitologer, som undrer sig over, hvad der blev af hannen fra et havørnepar, som forgæves forsøgte at yngle på Lolland i 1979 og i 1980. Det er Nordens største rovfugl med et vingefang på et par meter. Begge forår blev der ruget på søg i toppen af en høj bøg, uden at der kom unger. Mere blev det ikke til. For pludselig forsvandt hannen sporløst. Rygtet vil vide, at den store fugl blev fløjet ned af et lavtgående fly, som var ved at sprøjte marker fra luften nær reden. Omkom den under et angreb på flyet?

Det er jo ikke noget nyt, at store fugle kan finde på at angribe fly, - f.eks. er der sikkert mange, der tidligere har hørt om den italienske kongeørns angreb på en Standard Libelle. Ørnen dykkede som beskrevet direkte gennem flyets hood, og den døde ikke umiddelbart ved sammenstødet. Tværtimod nåede den at tilføje piloten adskillige rifter, inden han fik dræbt den hidsige fugl. Piloten kunne derefter lande på nærmeste flyveplads uden yderligere problemer.

Kollisioner med fugle kan imidlertid også ske utilsigtet fra begge parter side, - f.eks. har nærværende blads redaktør selv en gang haft et "bird-strike" med en måge under en spilstart. Fuglen ramte med et højt bump et eller andet sted på halepartiet, uden skade på flyet (Astir). Fuglen var der ingen, der fra jorden så noget til.

Også andre oplevelser med fugle kender vi jo, - termikflyvning sammen m.m. Skulle nogle af læserne have beretninger om sådanne tildragelser, hører vi meget gerne fra dem. Og vi modtager også med glæde tips om artikler, bøger etc. hvorfra vi kan hugge læsestof om emnet.

Medlemslisten

Vi regner med næste nummer at kunne udsende en ny medlemsliste. Den forrige fra november 1982 er efterhånden fyldt med rettelser. Alle medlemmer bedes derfor meddele det til redaktionen, hvis der skal foretages ændringer for deres vedkommende. Ændringer, der allerede er blevet omtalt i Svævenyt vil dog kunne påregnes noterede.

NYT MEDLEM:

John Blauendahl
Trekanten 7
9270 Klarup.
(fra 1/4 - 84)

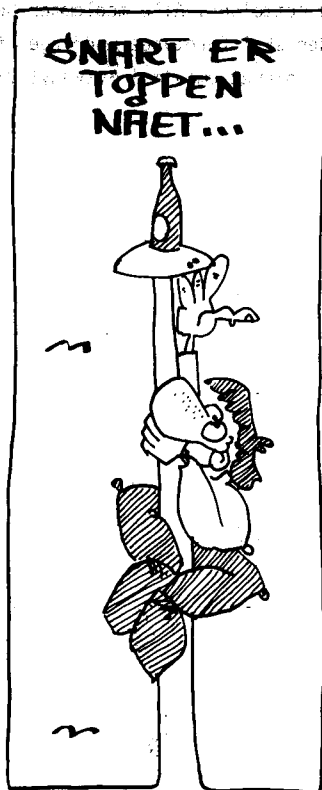


Gliding International, det nye tidsskrift der begyndte så godt, har kedeligt nok lidt den bitre bladdød. Redaktøren Eddy Huybreckx meddelte dette i et brev til læserne og angav som grund at salget ikke var kommet op på rentable højder. Synd at der ikke i tide var større opbakning for det glimrende blad.

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

Billig med
dagligvarer!

Frikøb
et bedre med at handle



**CERES
ÅRS**

Noget om betaling

Nedenstående er lånt fra Viborgs blad, "Vi svæver", men de fornuftige betragtninger kunne måske også have gyldighed i vor klub. Var det en idé at føre Viborgs restance-system nordpå til EK-VH? Kommentarer efterlyses.

Der har gennem tiden været sagt og skrevet meget om dette emne, men for en sikkerheds skyld skal vores praksis lige repeteres. Ulovlig restance efter 1. november i år vil medføre FLYVEFORBUD fra sæsonstart næste år. Helt nøjagtigt LÆGGES det antal dage, indbetalingen overskrider 1. november, TIL den 1. april, (og det er ikke aprilsnar!) inden flyveforbudet kan ophæves.

Det kan altså ikke lade sig gøre at "trække indbetalingerne" vinteren igennem, uden at det får skrappe konsekvenser, både for dig og desværre også for klubben.

Jeg vil gennem denne venligt mente påmindelse appellere til medlemmernes ansvarsfølelse, og håber at de kan se det nødvendige og rimelige i prompte indbetalinger til klubben.

Klubbens kreditorer er nemlig ikke så tilbageholdende med at sende regninger. Og det kan være svært for kassereren at få det hele til at hænge sammen, og bevare DIN klubs troværdighed over for kreditorer og bank. Siden DU også er med til at trække på faciliteterne i klubben, er det din simple pligt at yde din del af kontingent og flyveafgifter mm. TIL TIDEN.

Det ville være dejligt om vi denne vinter, i modsætning til sidste år kunne have positiv saldo på kassekrediten, og derved undgå den renteudgift som sidste år spiste kontingentet fra 3 aktive medlemmer - - - til ingen nytte.

Jeg er sikker på at alle medlemmer af Viborg Svæveflyveklub bifalder disse betragtninger.

**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

Tlf. 08-66 10 01

KUN FOR SPØG....

Hvorfor er det kun ét
Monopoltilsyn?



Missing link måske fundet

Har Ove da været væk?

Hørt i bestyrelsen:

"Jeg har kun mig selv at takke for hvad jeg er blevet til!"

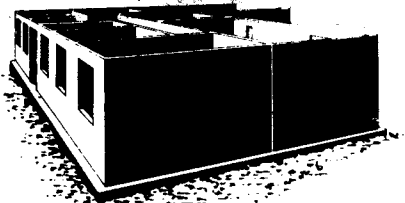
"Jammen, - det er da smukt af dig ikke at give andre skylden, Niels!"

Jeg ku' ha' fået hvem som helst her i verden, Karsten, så hvorfor tog jeg så netop dig?

Ren og skær ondskab, vil jeg tro!



Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres rybyggeri, 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, Drejøvænget 56, True,
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

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

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Drejøvænget 56, True,
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

Klubhuset:

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