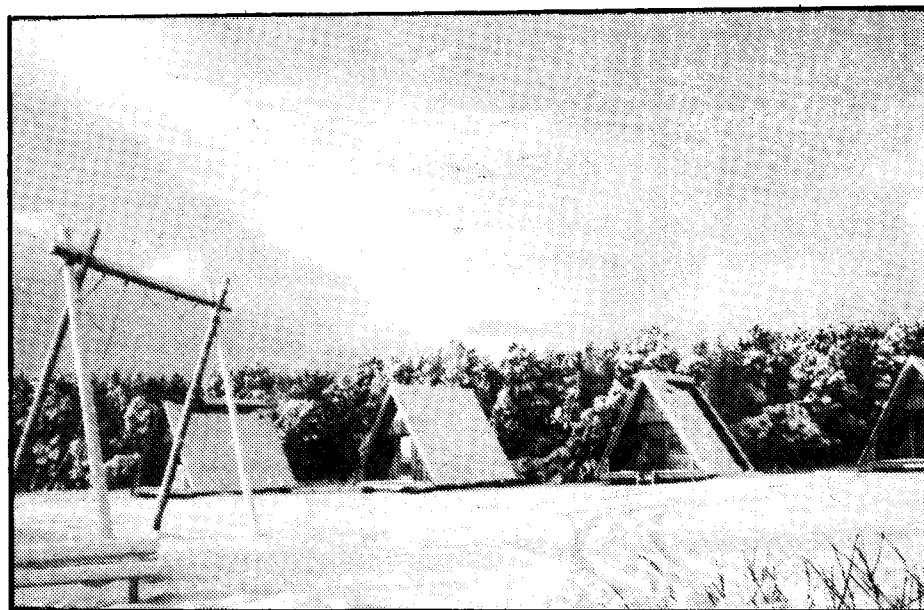


ÅR 1984/85
SVÆVENYT



Nr. 2
Februar 1984
23. årgang

FRA KASSEREREN

Som man vil bemærke, indeholder dette nummer af Svævenyt regnskabet for sidste år, og som man vil bemærke, er der en post, der hedder "kassedifference". Denne kassedifference er opstået i perioden juli/august, og i den forbindelse har kassereren en bøn til alle medlemmer: Er der nogle af klubbens medlemmer, der har udstedt checks til klubben, der ikke er hævet, eller har nogle af klubbens medlemmer i denne periode betalt indkøb kontant og derefter fået beløbet refunderet af kassøsen? Ethvert bidrag til løsning af problemet "kassedifference" modtages med glæde.

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

Billig med dagligvarer!

Frikøb
et bedre sted at handle

GENERALFORSAMLING

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling i Alborg Svæveflyveklub lørdag den 3. marts kl. 13.00 i klubhuset på EK-VH. Dagsorden ifølge vedtægterne.

På valg er i år følgende:

Formand:	Niels Sejstrup
1. bestyrelsesmedlem:	Poul Richard Kristensen
3. bestyrelsesmedlem:	Karsten Sjørslev
1 revisor:	Finn W. Thomsen
1. suppelant:	J. Steen Petersen

(N.B.: Der vil som sædvanlig efter generalforsamlingen blive lejlighed til at fylde sig med lidt vådt og tørt.)

Vi havde nær glemt: Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen SKAL være bestyrelsen i hænde senest 14 dage før d. 3/3.

Generalforsamling.

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling i FSN Alborg Svæveflyveklub lørdag den 3. marts kl. 12.00 i klubhuset på EK-VH. Dagsorden ifølge vedtægterne.

HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK HUSK

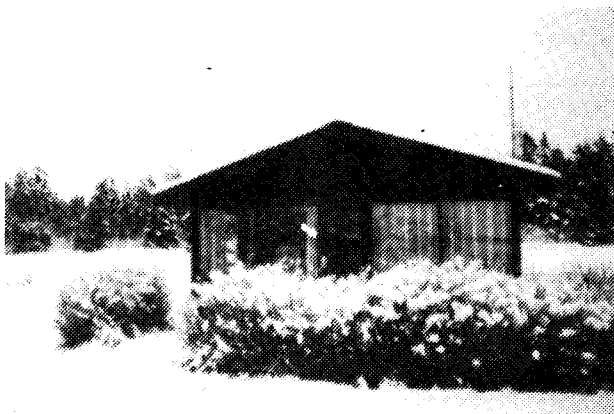
AT du ikke har stemmeret/taleret på generalforsamlingen, hvis du har restancer svarende til mere end to måneders kontingent. Kassøsen tager mod betaling indtil kl. 13.00 den pågældende dag!

Og husk: Har du betalt indenfor de sidste 14 dage, skal du medbringe kvitteringer herfor, idet kun sådanne betragtes som gyldig dokumentation for rettidig betaling.

Medlemsmøde

Februars medlemsmøde er lørdag d. 11. kl. 14.00 i klubhuset. Emnet denne gang vil primært være en diskussion om klubbens fremtid. Hvilke mål skal vi sætte os for vores virksomhed, hvilken klubpolitik skal vi følge, hvordan skal vi skaffe ny medlemmer og holde på de gamle, hvad skal næste nyanskaffelse være, skal vi gøre noget radikalt ved klubhuset osv. osv. Der skulle være masser af ting at tage fat på, og ikke mindst i forbindelse med den forestående generalforsamling ville det jo nok være på sin plads at få gennemdrøftet sagerne i forvejen. Husk også på, at forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen skal være bestyrelsen i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen.

Måske er der med artiklen "Månedens leder" lagt op til en diskussion. Vi håber det. Vel mødt!



Vinterstemning på Vesthimmerland.

Denne artikel er udvalgt til tryk i "Medlemsnyt" af Svøvenyt.

Dette nummer af Svøvenyt bliver i endnu højere grad end sædvanligt skrevet i sidste øjeblik, og det bærer derfor nok et vist præg af, at vi har været flittige med saksen i andre klubblade. Det skulle jo imidlertid være mærkeligt, hvis vi ikke også der kunne finde gode ting, så vi giver os trøstigt i gang med saksen.

Først har vi hugget en leder fra Midtsjællands blad "TERMIK", der med ganske få tilføjelser også burde kunne sætte tankerne i gang i vor klub. Vi håber i hvert fald, at vi hermed kan være med til at starte en debat, der også på EK-VH er nødvendig for at få klarhed over, hvad vi ønsker af vor klub i fremtiden.

Red.

Månedens leder



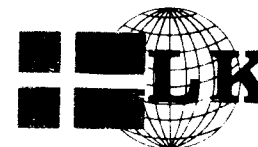
Hvor de gode viljer er en eksistensbetingelse, Leves livet farligt. I en klub med store udgifter, og meget arbejde, lever man med et usikkerhedsmoment, når klubbens virke bygger på ret få medlemmers ekstraordinært store indsats.

Vi siger altid, at klubben fungerer i kraft af et godt samarbejde, et fint kammeratskab, og et solidt sammenhold. Det lyder også pænt, men det er ikke rigtigt.

Klubben fungerer, fordi der er medlemmer som vil påtage sig at udføre en stor del af det nødvendige arbejde, selvom andre ikke gør ret meget.

Vi har kun tre muligheder overfor opgaverne. Vi kan løse dem selv, eller betale os fra at få dem løst - eller lade være at løse dem. Vi foretrækker det første. "Vi" vil gerne klare alting selv, men "vi" bliver som regel nogle af de Tordenskjolds Soldater, som altid er igang.

Det er farligt at basere alting på de gode viljer. Arbejdsindsatsen kan blive så stor, at de bliver tyndslidte. Gutterne går i stå, og så er vi i knibe. Mange opgaver kræver en vis indsigt i tingene, af dem som skal løse dem, og det er ikke altid let at finde medlemmer, som både har lysten og evnerne.



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Vi lever derfor med risiko for, at det ikke uden videre lader sig gøre, at erstatte en nøglefigur. Nogle af dem ved det, og enkelte kan ikke lade være at misbruge det lidt, ved at true med at enten får de deres vilje, eller også gider de ikke ha' mere med dette eller hint at gøre. Såre menneskeligt og forståeligt, men overordentligt ubehageligt.

Det ville være bedre for klubben og for dig og mig, om vi kunne ændre ved det forhold, at 80% af alt arbejdet udføres af 20% af medlemmerne... om der var realitet i talen om det gode SAMarbejde, og ikke bare mundgas.

Vi bliver flere og flere, og opgavernes antal stiger. Det øger afstanden imellem de meget aktive, og de inaktive, og det giver spændinger - og øger klubbens afhængighed af de gode viljer.

En Udvikling vi må vende ved at uddanne så mange som muligt, til så meget som muligt, og ved at planlægge og organisere bedre, når det gælder udførelsen af det nødvendige arbejde, så der også er et reelt grundlag for



forventningen om, at alle skal kunne deltage i det samarbejde, vi gerne ser, at alle deltager i.

Mange mener, at "det kan man ikke" og iøvrigt også at "det går da meget godt", men de må så have givet op, og affundet sig med at skulle leve med problemerne.

Forhåbentligt er der så andre, som er parate til at prøve, så vi kan nå frem til en sådan fordeling af arbejdet, at vi ikke kører de gode viljer ned, men tværtimod får skabt sådanne forhold, at de meget aktive medlemmer bevarer deres lyst til, og muligheder for, at fortsætte med at yde en værdifuld indsats.

Dels ved at skabe mulighed for at mange flere kan deltage, og dels ved at tage afstand fra dem som ikke vil. De trækker den gale vej, så de er alligevel ikke noget at samle på.

Det er i alles interesse, at vi har størst mulig kapacitet på alle områder, og at vi udnytter den, så vi ikke misbruger nogen klubkammerats gode vilje - eller gør det muligt for andre at misbruge klubben, og deres klubkammerater, med eller uden god vilje. Det må fastholdes, og efterleves i praksis.

KLUBPOLITIK

I vore vedtægter har vi en paragraf, der hedder "Klubbens formål". Herudover har vi ikke nogen egentlig klubpolitik. Vi har i årenes løb taget mange vigtige beslutninger, bygning af klubhus, bygning af hanger og senere værksted, anskaffelse af nye fly etc., mendisse beslutninger har altid været resultater af ret kortsigtede planer.

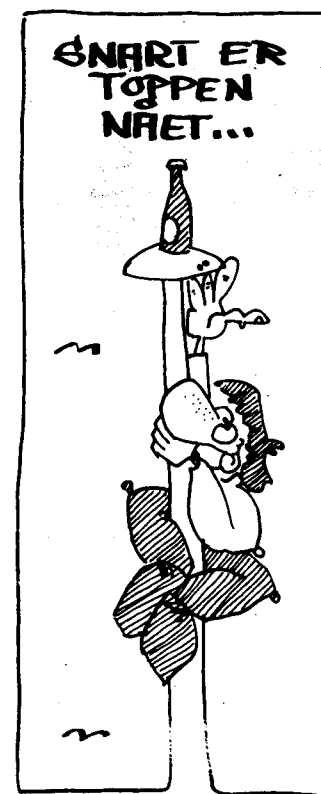
Man kan sige, at "det går jo da meget godt. Vi får da fløjet en del, og vi har det rart med hinanden" --- Tjoeh-! det har vi da, og det går da også meget godt. Vi har måske ikke fået de medlemmer, vi havde regnet med, og det gør det hele lidt dyrt end nødvendigt, men det går da meget godt. Endnu?

Fremtiden? Jamen, den kommer jo af sig selv, så den behøver vi vel ikke at spekulere så meget på. Eller hva'?

Uden en "plan" - uden en klubpolitik - som skal vise hvad vi skal tilstræbe for at få tingene til at hænge sammen, så vil alle ændringer komme som følge af initiativer fra enkeltpersoner, eller smågrupper. Så vil tilfældighederne råde!

Sadan som de fleste ændringer i de sidste mange år er resultater af her-og-nu beslutninger, uden sammenhæng med en større, overordnet idé, om klubbens fremtid.

Det er jo hyggeligt - men er det også klogt?



**CERES
ÅRS**

Jeg er stensikker på, at hvis vi fik gennemdrøftet en plan for den videre udvikling, og fik truffet nogle beslutninger, så vi vidste, hvad vi ville - så ville vi også kunne gøre det.

At lade udviklingen i de næste 10-15 år bero på tilfældigheder, forekommer mig en anelse ansvarslost, og i hvert fald mindre effektivt end at arbejde efter en fornuftig politik.

For de som tænker, at det går da meget godt, som det går, og der er ingen grund til at lave om på, blot dette: Stilstand er stagnation - forsåvidt som den, der bliver stående, hvor han står, vil være 10 år bagud om 10 år! Der vil altså, under alle omstændigheder blive tale om en udvikling, så spørgsmålet er bare, om der skal styres efter retningslinier, som vi selv vedtager, eller om vi skal lade udviklingen styre os, fordi vi ikke ved, hvad vi vil!

Lad os derfor få en debat i gang om, hvad vi vil, og hvordan vi vil gøre det!

VINTERARBEJDE Vinterarbejde

Desværre! Der er ingen vej uden om. Det er træls, - men vi må til det igen:

Hvor pokker bliver alle sommerens flyveglade mennesker af, når vinterarbejdet trænger sig på? Hvor er de piloter, der om sommeren har masser af tid til at komme på pladsen (dog fortrinsvis på de gode flyvedage)? Hvordan kan det være, at de nu pludselig ikke har tid?

I år er det endnu mere grelt, end det har været flere år forud, - altså dette, at det er de samme få, der tager den store tørn ved vintervedligeholdelsen. Specielt er det svært at lokke folk den lange, lange vej til Vesthimmerland nu i de mørke vinterdage. Lidt bedre er det gået på Nørholmsvej i Ålborg. (Her nævnes slet ikke dem, der hjemme arbejder for klubben).

I værkstedet på EK-VII står en PIK 20, der mangler adskillige hundrede arbejdstimer, før den atter er flyvende (det betyder automatisk mere trængsel på de øvrige fly), K 8'ere og Ka 6 mangler mange småting, og vor Ka 7 skulle faktisk også gerne ud at flyve i 1984, selvom vi får nyt tosædet fly.

Det er ved at være i sidste øjeblik, hvis vi skal være klar til sæsonstarten. Mød derfor op NU!

Værkstedsgruppen.



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

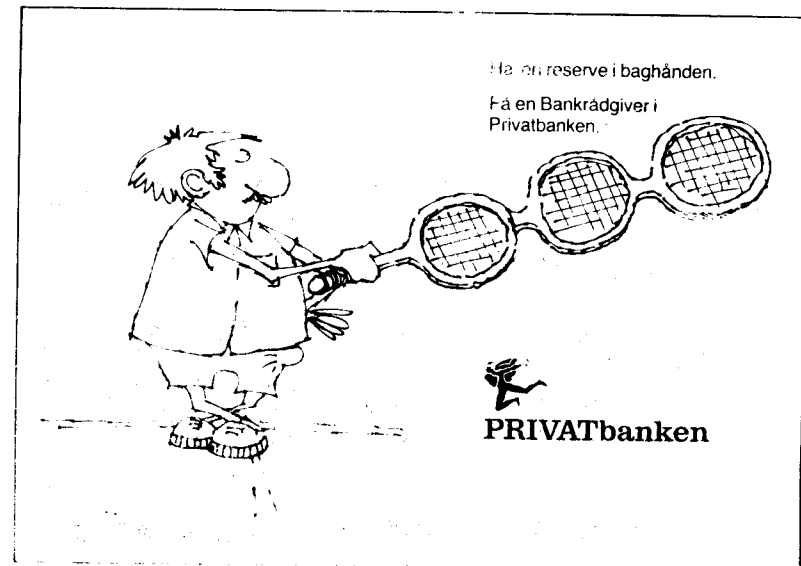
BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti



BP AARS DEPOT
BENT KROGH
Vestre Boulevard
PETROLEUM
FYBENSGASOLIE
MOTORGASOLIE
TRAKTORBENZIN
SMORFOLIER
OLIEFYR
VARMIE ENTE
BP GAS
RENGØRINGSMIDLER



62 19 88
Der er direkte
afledning!



Ha en reserve i baghånden.
Få en Bankrådgiver i
Privatbanken.

PRIVATbanken

Saksen er ikke sløv endnu, så vi sakser videre. Følgende artikel har vi hentet fra NOTAM Svævefly - artiklens forfatter er den af sikkert mange kendte Martin Riis:

Rejse- og glidehastigheder

Hvor hurtigt skal vi flyve imellem boblerne? Hvor hurtigt flyver vi i gennemsnit?

Det første spørgsmål er let nok at besvare. Vi plejer at sige McCready! Hvis ringen er passende indstillet i forhold til termikken, viser variometeret direkte den mest økonomiske hastighed i aktuel luft.

Meget vanskeligere er det at fastlægge vor rejsehastighed hen over landskabet. Det tror vi da. I virkeligheden er den hastighed meget let at beregne. Det skal vi se på lidt senere.

Hvorfor er rejsehastigheden interessant? Den kan umiddelbart anvendes til 2 ting:

1. Give et udtryk for flyets præstationer
2. Fortælle om tidsforbruget til en tur.

Hvordan finder vi rejsehastigheden?

Først skal vi have gjort nogle forudsætninger. Beregningerne forudsætter stigeområder med neutral luft imellem. Det findes i virkeligheden ikke, men den fejl, vi hermed gør os skyldige i, vil jeg anslå til ca. 5% dårligere rejsehastighed. Et modbevis modtages gerne.

DISKOTEK på

Haubro Kro

-stedet, hvor man hygger sig og spiser godt. Tlf. 66 40 26

hver fredag fra kl. 21-02.

Den luft, man flyver igennem mellem boblerne, vil indeholde stige- og synkområder. Det forudsættes, at disse går op mod hinanden, så de i udregningerne virker som neutral luft. Det er den helt samme forudsætning, man anvender ved sidste glid.

Har man gjort disse forudsætninger, findes rejsehastigheden ifølge Svæveflyvehåndbogens afsnit "Hastighedsflyvning" under videregående flyvelære ved den samme teknik som bedste, nemlig: Placer en lineal på gennemsnitsstig på Y-aksen, så den tangerer (snitter) polaren. Rejsehastigheden aflæses netop der, hvor linealen skærer X-aksen (Hastigheden). Værdierne for Ka-6CR, Astir og LS-1 er opstillet i tabel 1.

Gennemsnits- stig	Ka-6CR km/t	ASTIR CS		LS-1 C km/t
		uden vand km/t	med vand km/t	
0,5	32	40	40	40
1,0	48	57	62	59
1,5	59	70	76	71
2,0	67	80	87	81
2,5	74	88	96	89

Gennemsnits- stig	Ka-6CR km/t	ASTIR CS		LS-1 C km/t
		uden vand km/t	med vand km/t	
0,5	89	94	115	110
1,0	100	110	133	115
1,5	110	130	143	130
2,0	120	140	153	140
2,5	128	153	167	145

Værdierne i table 1 og 2 er beregnet fra håndbogens polarer, med de mere eller mindre optimistiske fabrikantsyn disse indeholder. Gennemsnitsstiget er en middel for de bobler, man anvender på en strækning.

Hastighederne gælder kun i stille vejr og må derfor korrigeres for modvind.

Hvor gode er flyene?

Hvis table 1 skal anvendes til sammenligning mellem flytyper, bør man i sin vurdering også medtage de enkelte typers stigeevne i boblerne.

En god stigeevne betyder, at man kan tillade sig at regne med et bedre gennemsnitsstig end for en dårlig stigeevne.

Derefter må det være op til den eneklte at vurdere tallene!

Hvor lang tid tager en tur?

På en længere strækflyvning er det vigtigt at kende chancerne for at nå frem inden termikken slutter. Vejrmeldingerne i Danmark og den personlige vurdering af vejret kan give en ide om et gennemsnitsstig. Derfra er der ikke langt til en rejsehastighed. Den kan findes i tabel 1 og korrigeres for vind. Dette kan gøres med en vindtrekant, hvis man vil regne ret nøjagtigt, ellers er et sjus (gæt) ofte tilstrækkeligt. Herefter er det let at beregne flyvetid på hvert ben og dermed total flyvetid på turen. Hvis man sammenligner tabel 1 og tabel 2 ses, at de nyere fly skal flyve temmelig hurtigt mellem boblerne, og det har da også en vis virkning på rejsehastigheden.

Stigeevnen har en stor indflydelse på den totale rejsetid. Derfor er forskellen i rejsehastigheden på ældre og nyere fly egentlig ikke særlig stor.

Hvis der kommer kraftig modvind ind i billedet, bliver forskellen i nettorejsehastighed mere markant.

I vinterens drømme om næste års flyvninger kan disse tal passende anvendes. Hvis man i en Ka-6 en god dag kan holde 1,5 m/s i snit i boblerne og ikke smøle for meget i toppen osv., ja, så kan man rejse 55-60 km/t. Har vi 15 kt. (= 30 km/t) fra nordvest, ja så kan vi holde 85 km/t i medvind og 25 km/t i modvind. Fx. 200 km ud-hjem i sydøstlig retning. Det er 1 1/4 time ud og 4 timer hjem.

Et andet eksempel:

Samme vind, 2 m/s stig. 300 km trekant:

1. ben: ca $67 + 20 = 85$ km/t = 1 1/4 t
2. ben: ca $67 - 10 = 55$ km/t = 2 timer
3. ben: ca $67 - 30 = 35$ km/t = 3 timer

I alt 6 1/4 time - start kl. 10.30, hjemme kl. 17.00 med en diamant på Ka-6.

GOD TUR!

SMÅNYT

Der er jo ingen grund til at sløse med energien, selvom vi har haft en foreløbig mild vinter, så man bedes derfor huske at skrue ned for varmen i såvel klubhus som værlsted, når man forlader disse, - specielt søndag aften. I klubhuset kan termostaterne på radiatorerne udmærket sættes på laveste plus, 10°, - men det er vigtigt, at det så sker på alle radiatorer, idet en enkelt, der glemmes på 20° ellers vil arbejde ihærdigt på at klare opvarmningen helt alene, og så går noget af besparelsen jo fløjten!

Når der skrues ned for varmen, er det imidlertid også vigtigt at huske at lukke dørene til såvel toiletter og badeværelser op, idet vi ellers risikerer frostskafer på vandrørerne dér. Det er sket før, og det er ærlig talt ikke særlig smart at have svømmebassin i klublokalet.

For efterhånden længe siden blev vi af Arbejdstilsynet pålagt at montere styrtbøjler på vore traktorer for at forebygge stejle- eller vælteulykker. Da vi jo bruger vore traktorer til formål, hvor sådanne ulykker næppe kan forekomme, søgte vi arbejdstilsynet i Nordjylland om dispensation, men fik afslag. Denne afgørelse ankede vi til arbejdsdirektoratet, der nu har givet os dispensation under følgende forudsætninger (vi citerer):

Tilladelsen gives på betingelse af,

- at traktoren kun benyttes til transporten af svæveflyene samt udtrækning af wiren,
- at føreren skal være fyldt 18 år eller have kørekort til traktor,
- at der gives instruktion til hver enkelt traktorfører,
- at kørsel kun sker på fast og jævnt terræn, hvor risikoen for stejling eller væltning er minimal, og
- at traktorens hastighed max. må være 12 km/t.

Direktoratet gør endelig opmærksom på, at traktoren skal forsynes med godkendt forerværn, hvis den videresælges eller overdrages til brug til andre.

CITAT SLUT

I denne forbindelse skal specielt gøres opmærksom på kravet om, at føreren skal være fyldt 18 år - altså ingen børn på klubbens traktorer!!

Smånyt fortsat.

Efter flere små-udsættelser ser det nu ud til, at vi kan hente vor AS-K 21 i slutningen af februar eller begyndelsen af marts. Fabrikken har angiveligt haft svært ved at holde leveringsterminerne på grund af travlhed, - men vi når det jo osse nok, blot det ikke bliver senere.

I øjeblikket er kassøsen og resten af bestyrelsen ved at skaffe klarhed over de sidste detaljer vedrørende den finansielle side af sagen. Som bekendt er vi i stand til at betale flyet uden at skulle låne en øre, men til de nødvendige instrumenter, faldskærme, transportvogn m.m. skal vi formentlig låne 20-25.000 kroner. Bl.a. til den brug har vi oprettet en kassekredit i vores bank på 75.000, så vi har altså her lidt ekstra at trække på, om det skulle blive nødvendigt.

A propos transportvognsbyggeriet, der har ligget stille en tid, - så skulle det så småt atter være i gang. Om vognen så når at blive færdig til hjemheningen, er endnu uklart. Hvis ikke må vi låne os frem. .

Linnemann har lovet at stille bil til rådighed til færden til Poppenhausen, så dermed er der da sikret en vogn, der har magt over sagerne!

I klubhuset hænger nu det "spionfoto", vi har fået som gave fra Flyveåbnet visende det meste af EK-VH i en usædvanlig flot optagelse. Imponerende, at sådanne fotos kan tages fra en hurtigflyvende jet i god højde.

Et par fikse hoveder sysler med at fremstille et simpelt, men nøjagtigt system til kalibrering af vore barografer. Vi skal ikke her komme nærmere ind på, hvordan udstyret virker, men en væsentlig del er en stor glasbeholder, - f.eks. en vin-ballon på max. 15 liter. Med må meget gerne følge en passende prop med to huller til glastrør. Sejstrup hører gerne fra mulige leverandører.

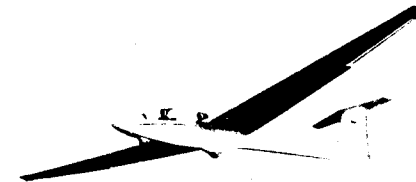
Den 25. februar er der repræsentantskabsmøde i Aarhus . Betyrelsen vil eventuelt sende een eller to repræsentanter til mødet, der i anledning af Dansk Svæveflyver Unions 50-års jubilæum kommer til at foregå under festlige former, bl.a. med festmiddag på hotel Mercur. Mellem de mere seriøse tilbud i samme anledning er om søndagen en paneldiskussion med det interessante emne: "Samarbejds- og konfrontationsmuligheder mellem Luftfartsdirektoratet og Unionen." Interesserede kan henvende sig til Sejstrup.

Smånyt fortsat.

I vinterens løb har en lille flok deltaget i undervisningen til A-teori i vort klubhus. De har nu været til prøve, og af de 6 bestod Poul E. Thomsen, Henrik Nielsen og Henrik Bo Jensen. Vi ønsker tillykke. De øvrige må imødesee en omprøve, så dem ønsker vi bedre held næste gang. Iøvrigt forlyder det, at bl.a. PET er med i købet af et brugt motorfly, så vi må formentlig snart se i øjnene, at vi heller ikke kan vide os sikre for ham på ikke-svæveflyvedage!!

S-teori.....

er nu startet hos Aviator på Nørholmsvej 45 i Ålborg. Der undervises hver onsdag fra kl. 19.00, og alle deltagere bedes medbringe Svæveflyvehåndbogen. Der betales 150,- kr i eksamensgebyr, men ellers er kurset gratis. Skulle enkelte interesserede endnu ikke have fået meldt sig til, kan det vist nok lige nåes endnu!



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Ålborg
Tlf. 131339

TÆT PÅ LOVENS LANGE ARM

Også følgende beretning har vi "sakset" fra Midtsjællands blad "TERMIK", der har oversat den fra S & G, oktober 1982 (skrevet af Fred Bishop):

Fred Bishop landede med en Ka-6 på en mark 12 km fra sin klub, East Sussex, under et forsøg på sølvstræk, og han fortæller her om en samtale, han havde med to politifolk. Han var på vej over marken, da politiet kom, så han gik tilbage til flyet. Betjent nr. 1 begynder:

"Er De piloten fra dette fly?"

Mig: "Ja, det er jeg."

Betjent: "Og hvor skulle De hen?"

Mig: "Jeg var på vej hen til gården for at undskylde for at have landet på marken og låne telefonen."

Betjent: "Og hvem skulle De så ringe til?"

Mig: "Til min klub, for at få mit hjemhentningshold til at hente mig."

Betjent: "De skal ingen steder hen lige i øjeblikket. Hvis De forsøger at flygte, bliver vi nødt til at arrestere Dem. Vi har en begrundet formodning om, at De er ved at smugle stoffer ind fra kontinentet!" (Det at marken kun var 6 km fra kysten gav ham sikkert den ide.)

Mig: Latter.

Betjent: "Hvad er det, der er så morsomt?" (Han var ved at blive gnaven.)

Mig: "Det er vel Deres spøg?"

Betjent: "Vi spøger ikke med alvorlige forbrydelser. Har De nogen identifikation på Dem?"

Mig: "Ja, i flyet, vil De se det?" (Jeg åbnede hooden og tog min pude med "Fred Bishop" i store bogstaver ud.)

Betjent: "Prøver De på at være morsom?"

Mig: "Næh."



Betjent: "Dette er en pude."

Mig: "Ja, det er rigtigt," og idet jeg pegede på mit navn: "Det er mig!"

Betjent: (Nu var han ved at blive godt sur): "Dette er ikke tilfredsstillende identifikation."

Mig: "De er meget streng, hvad? Tror De virkelig, at jeg har fløjet denne her over Kanalen? Ved De, hvor langt det er? Og for øvrigt, hvis De ikke har bemærket det, så har den ikke engang en motor. Det er et svævefly!"

Endelig sagde den anden betjent, som havde været tavs hidtil, til sin kollega: "Han har ret, John, se, der er ingen propel og motor."

Til hvilket John svarede: "Måske er det en jet?"

Ved dette udløste min latter mere irritation, indtil det endelig gik op for de to uheldige helte, at det virkelig var et svævefly.

Tlf. 62 11 22

Himmerlands største center for

BYGNINGSARTIKLER

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

Medlemsnyt

Ny adresse:

Karsten Sjørnslev
Krabbesholmvej 17
9400 Nørre Sundby.

Arne Christensen (P)
Hegnsgården 25 3. tv.
2670 Greve Strand
Tlf. 02 903628.

Henning G. Christensen (P)
Fr. Holmsvej 23
8230 Viby J.

Henrik Overbye passiv.

Anders Graae udmeldt.
Frank B. Nielsen udmeldt.
Torben Juul Hansen udmeldt.

Poul Erik Thomsen nyt tlf.nr. 07 442177

Henrik Nielsen nyt tlf.nr. Privat 08 177321
Arb. 08 172222

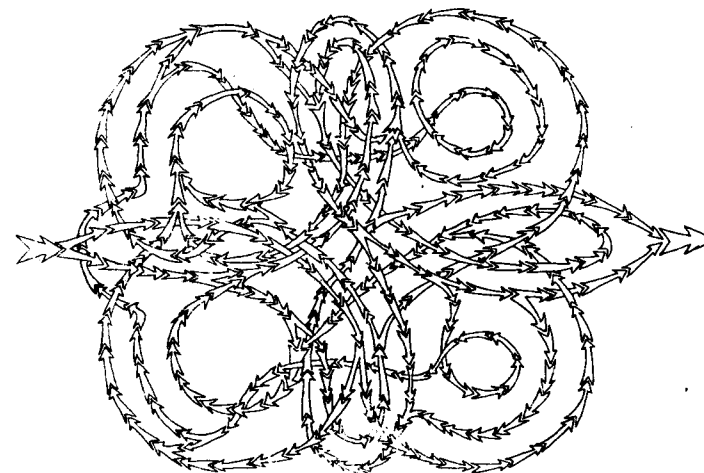
Bent Kirkegaard har ikke længere telefon.

**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

Tlf. 08-66 10 01

KUN FOR SPØG....

En børneske er til at
spise børn med!



Mange er de, der har misundt Sejstrup hans evne til
altid at blive hængende, - også når der ingen termik
er. Hidtil har det været hans hemmelighed, men det
er lykkedes Svævenyt at få ham til at rykke ud med
svaret i form af denne skitse, der klart viser tek-
nikken ved anflyvning af en svag boble. Se se!

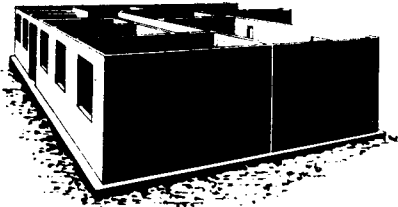
Hvad døde Sivertsen egentlig af ?

Das til en antenotte i hovedet, Karsten.

... og - som resultat - en bedre, at der i døds-
annoncerne stod: Plomster frabedes!



Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

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

Skivervej 7
9362 Gandrup
Telefon 08-25 90 66

GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s

ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niels Sejstrup, 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 Ars, tlf. 08-66 14 72