

SVÆVENYT



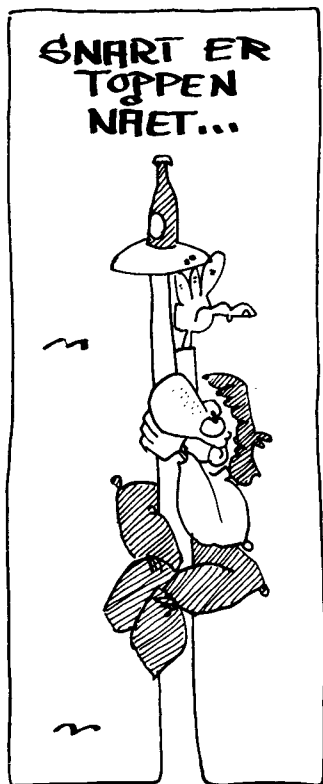
Nr. 3
MARTS 1984
23. årgang

Til de NYE MEDLEMMER

Ved sæsonstarten den 31. marts er vore mange ny medlemmer naturligvis hjerteligt velkomne. Noget af jeres første arbejde bliver at skrive indmeldelse og betale indmeldelsesgebyr, samt at få en introduktion om hvordan daglivet i Alborg Svæveflyveklub er. Her tænkes ikke mindst på de sikkerhedsmæssige aspekter, samt på oplysning om behandling af materiel m.m. I bedes derfor så vidt muligt møde op og i første omgang få en snak med kassøsen.

De, der ikke kan komme den 31. bedes snarest sætte sig i forbindelse med kassøsen, idet vi måske er nødsagede til at oprette en venteliste for optagelse af ny medlemmer. I så fald er hun stærkt interesseret i at få helt klarhed over, om alle tilmeldinger nu også holder stik. Så giv lyd fra dig snarest, hvis du ikke kan komme. Ellers risikerer du, at din plads på skoleholdet går til en anden!

Hvis vores sæsonstart går som den plejer, så er vi først færdige med de sidste ting i allersidste øjeblik, og det betyder normalt, at vi først hen på eftermiddagen kommer i gang med flyvningen. Og til de første flyvninger er køen sædvanligvis lang, idet alle solo-piloter tripper for at få deres forårscheck på tosædet fly. Før må de nemlig ikke flyve eensædede fly. Og reglen om forårscheck gælder for alle. Derfor kan køen godt blive lang, inden vi når til de stakkels ny elever, men I har jo på den anden side også godt af at mærke klubbens hakeorden! I skal nemlig ikke tro, I er noget! Spøg til side: Det er langt fra sikkert, at vi den første dag kommer køen af forårscheck igennem, men vi forventer faktisk, at I kommer alligevel. Og den egentlige skoling starter i hvertfald week-enden efter. Vi glæder os til at lære jer at kende.



CERES
ÅRS

2

GENERALFORSAMLING

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslog Flemming Vasegaard, der blev valgt uden modkandidater.

2. Formandens beretning.

Niels gjorde status over klubbens 21. sæson, - den 13. på EK-VH. Den noget ringere aktivitet i 1983 tillagde hans dels det dårlige vejr, dels den lave tilgang af ny medlemmer.

Angående medlemsforhold, så var vi i 1983 63 aktive mod 58 i 1982, og vi bør nok forsøge at øge tallet op mod de 70 fremover. Der har været 15 indmeldelser og 8 udmeldelser, mens 3 er meldt halvaktive og 2 passive. Medlemmernes status ses til højre:

Medlemsstatus	1983	1982	1981
Elever, ikke solo	10	5	8
Solo, men ej S	3	3	8
S-certifikat	51	50	48
Sølv-C	36	35	33
Guld-C	3	2	1
Førsteinstruktører	9	9	7
Hjælpeinstruktører	8	6	7

Det store tal "ikke solo" skyldes, at vi først fik en større medlems-

tilgang imod slutningen af sæsonen. Iøvrigt bestod alle 6 tilmeldte S-teori og alle 3 elever på Benny Rytters snart legendariske VHF-kurser bestod.

På det flyvemæssige områdefaldt aktiviteten som allerede nævnt en del i



1983, forhåbentlig på grund af det dårlige vejr. Vi må så håbe, det bedrer sig i den kommende sæson. Iøvrigt er det nok især i sådanne år, vi må være glade for vores kontingentsystem, idet vi ellers ville have manglet mange kroner i flyveafgifter etc.

3

Vores aktivitet så sammenlignet med de foregående år således ud:

<u>Flyvestatistik</u>	<u>1983</u>	<u>1982</u>	<u>1981</u>
Antal flyvedage	116	130	153
Starter/timer	2394/838	2474/1275	3291/1306
Stræk/km	58/4858	116/11859	73/6592
Solo	6	4	9
Udstedte S-cert.	5	4	6
" C-diplomen	savnes	3	0
" sølv-C	2	3	5
" guld-C	1	1	0

Vi var desværre ikke i stand til at byde Aviator nogen trods, hvad angår konkurrencen om pokalen for to-sædede fly, men det skulle gerne ændre sig radikalt fra denne sæson! Til gengæld vandt vi som sædvanligt 100-km trekantpokalen. Konkurrenceresultater iøvrigt blev:

<u>NOM</u>	Glas-klassen	Nr. 2	Niels Sejstrup
		Nr. 5	Poul Erik Thomsen
		Nr. 6	Per Eriksen
		Nr. 7	Flemming Vasegaard
Klubklassen	Nr. 2	Kaj Fogh/Finn Jonassen	
<u>Arnborg Open</u>		Nr. 20	Anders M. Andersen

Hvad flysik angår, så slap vi atter i 1983 med det åbenbart "obligatoriske" mindre havari. Ls-1'en fik en revne, men desuden var materiellet udsat for mange småskrammer, som burde være undgået. Revner i hood'er, skrammer på vinger, buler i transportvogne etc.

Vores materiel er iøvrigt ved at blive eftersat på vanlig måde, men desværre også af de samme folk som vanligt! KZ VII'erens vinger har fået en hovedoverhaling og er nu som ny, og ligeledes er cockpittet i flyet ved at blive totalt renoveret. Flyet får desuden ny dæk inden sæsonstarten.

Vor AS-K 21 blev et par måneder forsinket, men er nu hjemme i hangaren, og hermed kan en ny æra indledes i klubbens skoling. PIK 20-renoveringen skrider fremad, men der har været problemer med at få fremstillet de nødvendige skabeloner. Flyet bliver nok ikke klar til sæsonstarten. Det skulle alt andet materiel dog nok blive.

Vore spilradioer er blevet fornyede til lav takst af vor specialist på det

område, og via velvillig indsats fra "Aktiv Ålborg" er vandværk og kloakpumpe blevet istandsat. Samme sted er vor AS-K 21-transportvogn snart færdig.

I 1983 kom så de 5 første hytter på klubbens jord op at stå, og der lader til at være interesse for flere. Vi må dog se i øjnene, at vi ikke kan bygge dem i ubegrænset omfang.

Klubhusets gulv blev ikke repareret, men nu går den vist ikke meget længere, før een eller anden sætter fødderne igennem! Til gengæld fik klubhuset nyt komfort og køleskab, og man må håbe, at brugerne vil passe på de ny ting, - bedre end tidligere!

Vore forhold udadtil: Ja, - vi har fortsat et fint forhold til vor værtskommune, Års, og vi hører heldigvis heller ikke klager over vor flyveaktivitet fra pladsens naboer. Desuden havde vi den glæde, at Ålborg Kommune bevilgede os 40.000 kroner til vores ny skolefly og Tipsmidlerne 25.000 kr. Dette er stærkt medvirkende til, at vi allerede nu kan begynde at tænke på anskaffelse af nyt eensædet fly.

Desuden har vi haft en udadventt pr-virksomhed, idet vi har haft journalister på besøg på pladsen og haft Astir'en udstillet på torvet i Års. Den omtale, der blev resultatet af dette, har sikkert været medvirkende til medlemstilgangen sidst på sæsonen.

Niels sluttede med følgende bemærkninger:

Fremtiden vil jeg ikke komme nærmere ind på, - den er jo så svær at spå om. Men jeg tror, klubben er godt rustet til at møde de udfordringer, der måtte komme.

Jeg vil slutte med at takke alle, der i det forløbne år har gjort noget specielt for klubben. Og selvfølgelig især Ålborg Kommune, Års Kommune og Kulturministeriet. Tak.

Formandens beretning blev af forsamlingen taget til efterretning uden særlige kommentarer.

3. Regnskabet.

Gitte forelagde regnskabet for 1983 om knyttede kommentarer til forskellige afvigelser i forhold til budgettet for samme år. Som noget specielt var der i år en negativ kassedifference på kr. 2100,- som det ikke var lykkedes at finde nogen forklaring på trods ihærdig indsats. Mulige årsager samt forholdsregler til undgåelse af lignende fremover blev ligeledes nævnt.

Der var enkelte kommentarer til regnskabet. Anders M. Andersen havde nog-



te kommentarer og forslag til den rent fremstillingsmæssige side af regnskabet, hvilke Gitte lovede at overveje at medtage i næste års regnskab.

Kassererens beretning blev her- efter eenstemmigt godkendt.

4. Gebyrer og kontingenter.

Bestyrelsen fremlagde forslag til ny gebyrer. Der blev til bestyrelsens "pakkeløsning" fremsat nogle ændringsforslag: Om forhøjelse af kontingent for aktive til kr. 250,- (mod bestyrelsens 240,-) for juni-orer til 160,- (mod bestyrelsens kr. 150,-) og hangarleje for frem- mede fly kr. 3500 (mod kr. 2000,-). Endvidere blev en lidt lavere fly- slæbstakst foreslået, hvortil besty-

relsen bemærkede, at klubben allerede betaler et ganske pænt bidrag til hvert flyslæb. Bestyrelsens forslag blev først sat under afstemning, og da resulta- tet var 19 for, 13 imod og 3 blanke, faldt ændringsforslagene bort.

5. Behandling af indkomne forslag.

Bestyrelsen havde rettidigt modtaget 2 forslag til generalforsamlingen, - beg- ge fra Karsten Ullerup. Det første drejede sig om tanken om at lånere af fly til konkurrencer, ferier etc. skulle betale et gebyr derfor. Der var almindelig enighed om, at et sådant gebyr strider mod vor generelle klubpolitik, idet det stadig skal være formålet, at vore fly kommer til at flyve så meget som muligt. Efter en debat om spørgsmålet stillede Karsten sig tilfreds med, at det som hidtil er bestyrelsens opgave at vurdere de enkelte ansøgninger om fly. Forslaget kom derefter ikke til afstemning.

Det andet forslag drejede sig om salget fra tutten. Også her førtes en de- bat om spørgsmålet, og efter denne mente forslagsstilleren, at sagen fra dis- kuteret tilstrækkeligt. Heller ikke dette forslag kom til afstemning.

6. Valg.

På valg i år var formanden, 1. bestyrelsesmedlem, 3. bestyrelsesmedlem, 1. suppleant og 1. revisor. Posterne var i 1983 besat af hhv. Niels Seistrup, Poul R. Kristensen, Karsten Sjørslev, Steen Petersen og Finn W. Thomsen.

Som en overraskelse for mange kom det, at Niels ikke ønskede genvalg, men efter 22 år som formand mente han, at det var på tide, han blev afløst. Og heller ikke Karsten ønskede genvalg. Bestyrelsen foreslog derfor (atter) en pakkeløsning, der ville give Gert Frikke som formand, Poul Richard genvalgt, Per Madsen nyvalgt i stedet for Karsten og Kaj Fogh nyvalgt på Gerts gamle plads. Imidlertid ønskede et medlem at opstille modkandidater, hvorfor poster blev besat efter valg.

Gert Frikke blev valgt som ny formand uden modkandidater. Poul Richard blev ligeledes genvalgt uden modkandidater. Per Madsen blev valgt som 3. bestyrelsesmedlem med 22 stemmer mod Anders M. Andersens 13, Kaj Fogh blev valgt uden modkandidater. Som ny 1. suppleant valgtes efter bestyrelsens for- slag Poul Erik Thomsen og som revisor genvalgtes Finn W. Thomsen.

7. Eventuelt.

Irene Kristensen forelagde kort tuttens regnskab. Det viste et overskud på kr. 1.100, - men hertil skal lægges investeringer på ca. 10.200 kr. til nyt



komfur, køleskab, porcelæn, gulvbelægning m.m. Den korte beretning blev straks godkendt, og et medlem gjorde opmærksom på, at Irene faktisk slet ikke er medlem af klubben formelt, hvorfor hun da også kunne sætte sig ned under kraf- tige klapsalversom anerkendelse af sit store arbejde.

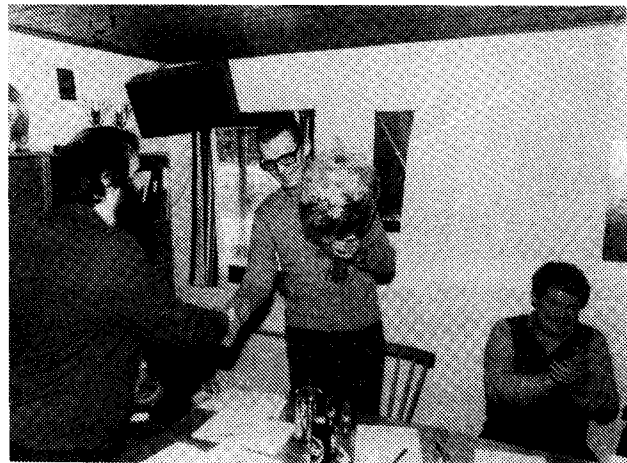
Næste punkt under "eventuelt" afveg en del fra det sædvanlige. Vores ny formand, Gert Frikke, holdt en tale for sin forgænger Niels, hvori han frem- hævde den betydning, Niels har haft for klubben i alle de år, han har været formand. Selvom Niels "kun" har været formand for klubben i alle dens 22 leveår, så har han i realiteten været det endnu længere, idet han også var "Svæveflyve-officer", da klubben endnu ikke var en klub, men blot en aflægger af forsvarrets velfærdstjeneste. En tydelig bevægelse Niels fik herefter overrakt

den ny "Seistrup-pokal" (herunder) med den udtrykkelige klausul, at han selv skulle finde på passende præpositioner for en kommende, årlig uddeling af



pokalen. Pokalen er et smukt tinbæger, der rummer plads til masser af navne, så Seistrup-pokalen vil kunne uddeles i Ålborg Svæveflyveklub i mindst et kvart århundrede endnu.

Bægeret efterfulgtes af en flaske med varmende indhold og endelig en buket blomster som tegn på forsamlingens og klubbens tak til vor mangeårige formand. (Se iøvrigt det eksklusive interview med den afgangende formand senere i bladet.)



Som sædvanligt kunne man så fastlægge den kommende sommerlejr, diskutere fremmede (motor)-fly i hangaren, forslag om halvtag til transportvogne, op-sætning af vindmåler etc. Sommerlejren vil komme til at ligge i uge 28 - 30,

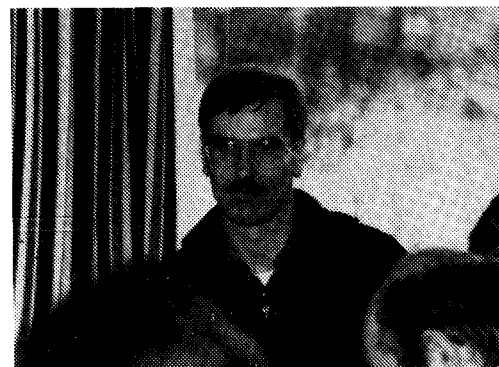
men der vil sandsynligvis være folk på pladsen i hele tidsrummet fra slutningen af juni til omkring 1. september.

Herefter kunne den ny formand takke forsamlingen for en nem generalforsamling og udtrykke ønsket om en god sæson 1984.

Ref. G+FV.

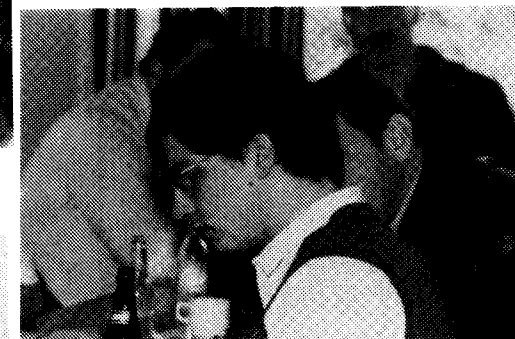


Den ny formand - Gert Frikke.



Anders M. Andersen, - ivrig debattør.

Per Madsen, atter i bestyrelsen efter et par års fravær på Sjælland.



← Karsten Sjørslev, nyt menigt medlems efter en del år i bestyrelsen.



Ålborg Svæveflyveklub

KONTINGENTER OG GEBYRER

Følgende kontingenter og gebyrer er vedtaget på den ordinære generalforsamling den 3. marts 1984 og gælder fra 1.4.1984 til 31.3.1985

AKTIVE MEDLEMMER

Senior, pr. måned	kr. 240,00
Junior (under 18 år) pr. måned	kr. 150,00
Ingen flyveafgift	

HALVAKTIVE MEDLEMMER

Pr. måned	kr. 70,00
Spilstart (inkl. 10 min. flyvning)	kr. 30,00
Flyveafgift pr. minut	kr. 3,50

Spilstart fremmede	kr. 30,00
--------------------	-----------

PASSIVE MEDLEMMER

Pr. år	kr. 240,00
--------	------------

OMSKOLINGER M.V.

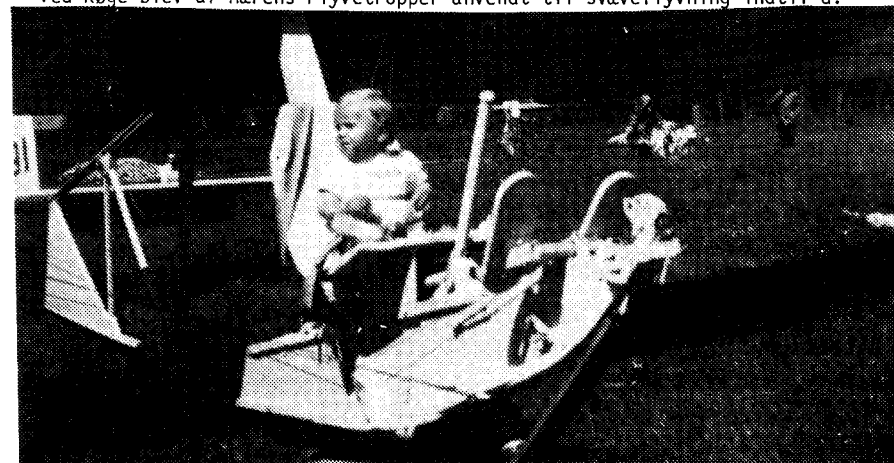
Omskoling K 8/Solo	kr. 100,00
Omskoling K 6	kr. 150,00
Omskoling glasfly (inkl. ASK-21)	kr. 300,00
Passagertilladelse	kr. 300,00
Indmeldelsesgebyr	kr. 700,00
Selvrisiko ved havari, maks.	kr. 700,00
Hangarleje, svævefly - pr. år	kr. 800,00
Hangarleje, motorfly - medlemmer	kr. 1.500,00
Hangarleje, motorfly - andre	kr. 2.000,00

KZ-7

Slæb til 1.500', medlemmer	kr. 55,00
Slæb til 1.500', andre	kr. 70,00
Færgeflyvning klubmedlemmer pr. t	kr. 360,00
Færgeflyvning andre, pr. t	kr. 420,00

Erfaren mand er god at gæste.....

og vor ny formand er da i hvert fald begyndt tidligt med vor ædle sport. På billedet herunder ses han i sommeren 1948 1 år gammel klar til start på Køge Svæveflyveklubs SG 38 med registreringen OY - 91. Flyvepladsen ved Køge blev af Hærens Flyvetropper anvendt til svæveflyvning indtil d.



29. august 1943, da tyskerne hjemsendte den danske hær. På stedet ligger i dag Køge Gymnasium, toldvæsnets bygninger samt mindre erhvervsvirksomheder og boliger.



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

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti



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

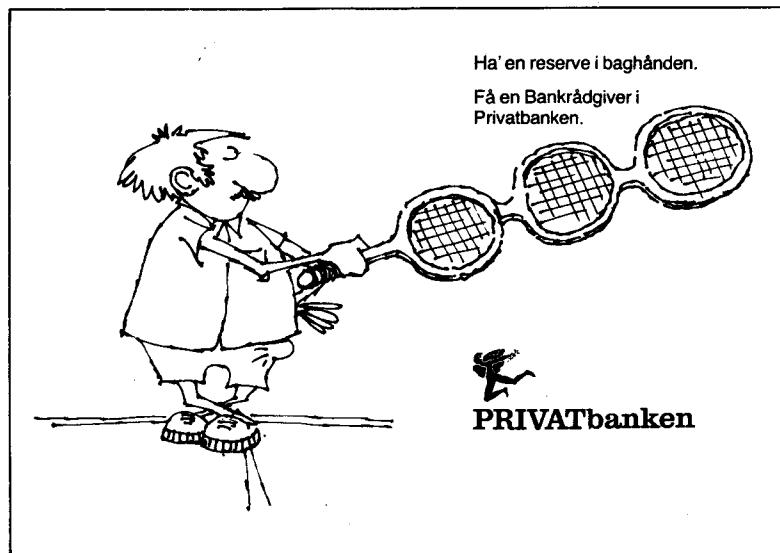


62 19 88
... Deres direkte
olieledning!

Specielt for sjællændere og fynboer

Vi er på det sidste begyndt at modtage en del klubblade, som vi ikke tidligere fik, bl.a. også de sjællandske, og her har vi desværre fået bekræftet, hvad mange jyder nok har bemærket, specielt i fjernsynet: Hvad der ligger vest for Valby Bakke forekommer københavnere som værende i det sorte Afrika. I hvert fald kniber det med at få sammenhæng i geografien i det fjerne Jylland for de gode sjællændere. Frederiksbund-Frederiksværk Flyklub insisterer på at sende deres blad til Århus Svæveflyveklub, co. Fl. Vasegaard osv, men Århus og Ålborg ligger jo heller ikke så langt fra hinanden, og redaktøren for et Ålborg-blad kunne jo osse lade være med at bo i Århus. Det er faktisk noget sjusk. Men meget værre er det, at Tølløse Flyveklub næsten fornærmer os, idet de sender deres blad til Aviator, co. Fl. Vasegaard osv. Det nærmer sig faktisk injurier, - og vi har ladet os fortælle, at Aviator også er rystede.

Allermest volder det dog sorg, at de på Fyn, som de fleste jyder vist altid har betragtet som en kær lillesøster til Jylland og i hvert fald på den rigtige side af Storebælt, heller ikke rigtig kan finde ud af det. Den gode redaktør på Fyns blad sender i hvert fald sit blad til Hjørring Svævenyt co. osv. osv. Hvem skulle nu have troet det, efter at vi har bygget to broer derover?



Der var engang...

Med eneret for Svævenyt samt alle andre bringer vi her et interview med vor afgående formand Niels Seistrup.

Svævenyt: Niels, - du har nu været formand for Ålborg Svæveflyveklub i 22 år, dvs. i al den tid den har eksisteret. Og i realiteten har det været endnu længere, idet du også var hovedkraften, da flyvningen lå i militært regi. Hvordan føles det at "gå af" efter så mange år?

Niels: Jeg tror såmænd ikke, jeg vil komme til at savne det, - det er jo ikke noget, det kommer som en pludselig indskydelse. Det er noget, jeg har snakket om i 3 - 4 år, så jeg har haft tid til at forberede mig på det. Iøvrigt er jeg jo stadig formand for Flyvevåbnets svæveflyveklub, så man kan jo sige, jeg trapper blødt af. Alligevel kommer man vel nok til at savne det af og til, - men ikke mere, end det er til at holde ud.

Svævenyt: Du har i alle årene været særdeles aktiv for vores klub, men du har kun kortvarigt brugt dine kræfter på andet som f.eks. rådsarbejde. Mange ud over hele landet havde sikkert gerne set dig på mere fremtrædende poster indenfor svæveflyvningen, men det har du åbenbart ikke haft lyst til. Har du ikke lyst til at være frontfigur, - eller hva?



Niels: Ja, jeg var jo omkring 1960 medlem af Svæveflyverådet i et par år, men så var det i 1962, vi stiftede Ålborg Svæveflyveklub, og så havde jeg såmænd nok at se til. Og at være frontfigur, - nej det har jeg i hvert fald aldrig selv følt nogen lyst til.

Svævenyt: Det er i det hele taget sjældent i sportsklubber overhovedet, at en formand sidder så længe, som du har gjort. Hvordan kan det lade sig gøre at holde begejstringen ved lige så længe? (Vi ser her helt bort fra, at dine genvalg vist altid er sket uden modkandidater!)

Niels: Jamen, det er da ikke svært. Når man sådan ganske for alvor er bidt af en ting, altså her svæveflyvningen, så kommer begejstringen da helt af sig selv, og man så som jeg har været så heldig at få så mange gode oplevelser af forskellig art og rundt omkring i verden, så behøver den så sandelig ikke yderligere næring undervejs. Og i formandsjobbet er det væsentligt, at tingene følger en linie, man kan være enig i. Her tror jeg, jeg har været heldig.

Svævenyt: Det er nok de færreste medlemmer, der egentlig ved, hvor meget arbejde det giver at være ledende medlem i en klub. Har det været det hele værd?

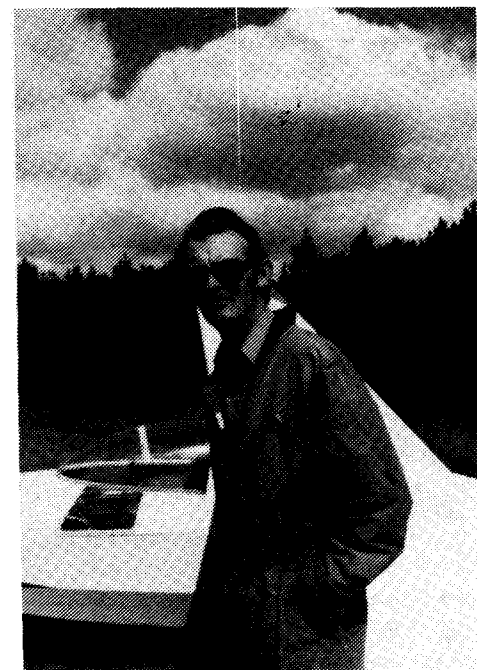
Niels: Ja, så absolut! Og så er det jo ikke formanden alene, der trækker læsset. Jeg har altid haft mange gode hjælpere i bestyrelsen, og selvom det nok er formanden, der skal lægge visse linier, så går det aldrig uden denne hjælp.

Svævenyt: Man kunne have forestillet sig, at du i stedet for at trække dig helt ud af bestyrelsen havde søgt valg som almindeligt bestyrelsesmedlem.

Så havde du dog stadig fingeren på pulsen, - kunne man mene. Havde det ikke været en idé?

Niels: Ah nej, - jeg er som sagt fortsat formand for FSN Alborgs Svæveflyveklub, jeg er S og M kontrollant, så jeg er slet ikke bange for at miste kontakten fremover. Det er jeg også glad for, for på den måde klipper man jo ikke alle bånd på een gang. Iøvrigt skal jeg nok give min mening til kende, hvis jeg mener, at der er brug for det.

Svævenyt: Hvordan vil det så være, når du nu bliver menigt medlem?



Niels: Jeg vil være menigt medlem! Og iøvrigt vil der vel ikke være noget

så trælst for en ny formand, som hvis den gamle hele tiden står og ånder ham i nakken og kommer med gode råd.

Svævenyt: Din personlige flyvning. - Du har nået næsten alt, - incl. 7 Danmarksmesterskaber og en 4.-plads ved VM. Du mangler en højdediamant, men er dine ambitioner ellers opfyldte?

Niels: Nej, - jeg mangler netop en diamant, og jeg kunne også godt tænke mig at prøve chancerne i udlandet, - f.eks. i Spanien. Hvis chancen for en 750 eller 1000 km bød sig, så ville jeg tage den. Og på det konkurrencemæssige område, så vil jeg nok stadig være med, både ved de mere hyggelige former som ved det kontante Dm, hvis det bliver muligt. Men i begge tilfælde vil det være med det formål at yde det bedste, jeg kan. At deltage bare for hyggens skyld er ligesom ikke mig.

Svævenyt: Nu har du gjort hele udviklingen med i efterkrigsårene, - fra SG 38 og 2 G til PIK 20 og AS-K 21. Kan du se frem, - hvad vil der ske på det materielle område?

Niels: Ja, jeg lærte det jo på SG 38 i form af "rejehop" henover marken, og min første start var i 1946. Men hvad udviklingen angår, - ja, for ganske



få år siden var der mange, der mente, at nu var grænserne for forbedringer næsten nået, og at ny forbedringer kun ville komme i ganske små hop. Men så kom alligevel pludselig LS-4 og Nimbus 3, som repræsenterede ganske store frem-

skridt på 5 - 10 % hver. Så kan man jo nu igen tro, at NU kan det ikke komme meget videre, men man ved aldrig. Det skal såmænd nok lykkes at få endnu et par glidetals-points lokket ud af flyene. Men hvad man ellers kan vente, er nok endnu mere elektronik i cockpittet. Måske i form af nogle skærme, hvor man kan se noget om de bobler, der står fremad på ens kurs, - måske også således,

at man på skærmen kan se noget om, hvor god termikken vil være, og hvordan den vil være fordelt. Og der vil sikkert ske noget om flyenes vægt. De vil blive lettere, således at man får større mulighed for at bestemme sin vandballasts størrelse efter hhv. godt og svagt vejr.

Svævenyt: Et lidt besværligt spørgsmål. - Din generation i flyvningen startede på en anden måde end vor tids ungdom. Og selvom du nok ikke, - som militær svæveflyver - har haft helt de samme startvanskeligheder som mange andre pionerer, så må du have oplevet forskellen på før og nu også på dette område. Hvad mener du egentlig om vore unge piloter? Kan de følge op, og kan de føre klubben videre?

Niels: Ja, vi i flyvevåbnet dengang, - vi var privilegerede. Vi fløj gratis, vi blev hentet hjem gratis og vi kunne endda somme tider få fri til at flyve.



Men vi måtte hurtigt indse, at ville vi følge med de civile klubber, så måtte vi til at betale noget for det, for materielt set kunne de militære klubber ikke følge med, når man skulle se videre end Ka 6. Herefter kneb det med bevillingerne. Så derfor måtte vi lave en klub. Men nu, - jo, - vi har nogle gode talenter i klubben, og hvis de vil arbejde målrettet for sagen, så har de absolut chancerne for at nå til tops. Det kræver, at man går 100% ind for sagen, som vi "gamle" gjorde det i sin tid, men det er blevet langt sværere i dag. Man er i dag nødt til at flyve meget mere for at være med i toppen, og det kan man næppe i klubfly. Så vil man virkelig være med, må man, desværre, nok indse, at man må blive selvejer, eller i hvert fald med i en gruppe.

Og selvfølgelig kan vore unge føre klubben videre. Det sker som nu via den almindelige udskiftning i bestyrelsen, og via den oplæring og erfaring, som vore unge medlemmer naturligt får i klubben. Det er jeg slet ikke bange for.

Svævenyt: Gert Frikke er nu din efterfølger som formand. Du har kendt ham faktisk lige siden han startede sin aktive flyvekarriere, - og det er længe siden. Du har også arbejdet sammen med ham i mange år i bestyrelsen. Alligevel er han jo ny på posten som formand, så du kunne måske gi' ham et par råd med på vejen?

Niels: Næh, - Gert har været med i så mange år, og han ved næsten lige så meget om det som jeg, så at give ham gode råd er ikke nødvendigt. Hvis Gert føler trang til at spørge mig, så er jeg her jo, men som jeg sagde tidligere, så vil der næppe være noget så trælst for en ny formand, som hvis den gamle hele tiden hænger på.

Svævenyt: Dine håb for fremtiden, - både for klubben og for flyvningen som sådan?

Niels: Det må være, at vi ved en rolig udvikling kan føre klubben fremad og give medlemmerne "up to date-materiel", men det er jo ikke gratis. Desuden må vi fortsat have plads til alle typer medlemmer, både den konkurrence-mindede og den, der helst vil hyggeflyve. Der skal være plads til det hele. Dette kræver tolerance fra begge sider, for hver pilot skal kunne flyve på det niveau, han/hun ønsker.

Derimod skal man efter min mening sørge for at udnytte det gode vejr, når det er der. Der er jo ingen mening i at ligge og flyve lokal hyggeflyvning i klubbens bedste fly, hvis vejret er til 300 eller 500 km. Så bør de bedste fly efter min mening af sted. Og de piloter, der gerne vil prøve at flyve langt, kan jo kun gøre det de dage, hvor vejret er der.

NS/FV

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

LUFTMODSTAND

Fra "Soaring" har vi hugget følgende ganske vist ret lange, men i høj grad også interessante artikel. Udover at den rummer mange oplysninger, der sikkert vil forbygge mange, så kan man også lære meget af den. Oplysningerne om tilsyneladende ubetydelige tings indflydelse på et flys samlede luftmodstand burde også kunne henlede opmærksomheden på, at det faktisk ikke er ligegyldigt, hvordan man behandler og trimmer sit fly i det daglige.

"To slags mennesker taler om aerodynamik: De som ikke ved mere om det end du gør, og dem, der ved så meget om det, at de kun kan tale om matematiske ligninger, coefficienter, vektor-diagrammer, græske bogstaver og andre mystiske symboler. Her er en usædvanlig artikel om luftmodstand skrevet af en mand, der ved en hel del mere om det end alle os andre, men som det lykkes for at forklare det på en måde, som selv en svæveflyvepilot kan forstå!

Hvis du vil vide, hvormange ekstra kilos luftmodstand, du slæber med dig som en slags strafpoints og hvad, du kan gøre for at nedsætte antallet af disse points, så læs videre. Forfatteren har tilbragt 12 år hos North American og Chance Vought (førende fly-firmaer), 20 år hos NASA (den amerikanske luftfarts- og rumfarts-forskningsorganisation) og de sidste 4 år som chef for et forskningsprogram vedrørende vindtunler på Texas A&M University. Han er desuden aktiv pilot og har sin egen LS 1 f.

Oran W. Nicks burde vide, hvad han taler om!"

Alle svæveflyvere kender problemerne omkring luftmodstand på deres fly, og aerodynamik-eksperter kan sige en masse fine ord som "coefficient", "Reynolds-tal" og "Dynamisk tryk", men tit kniber det egentlig med at skabe en reel diskussion om dette emne. Lad os nu prøve alligevel.

Hvis vi først ser på den totale luftmodstand, der virker på et svævefly som en kraft, der kan måles i kilo, og som forsøger at holde flyet tilbage, så virker det hele nærmest som for en dreng på et skateborad: Vi flyver hele tiden "ned ad bakke", og jo stejlere, bakken er, jo hurtigere går det. Og selvfølgelig kan vi køre hurtigere ned ad "bakken", hvis luftmodstanden er lille - omvendt er drengen, der har et skateboard med dårlige kuglelejer, nødt til at finde en stejlere bakke, hvis han vil køre så hurtigt, som han ønsker. Men en stejlere "bakke" betyder også for en svæveflyver, at han hurtigere står på jorden!

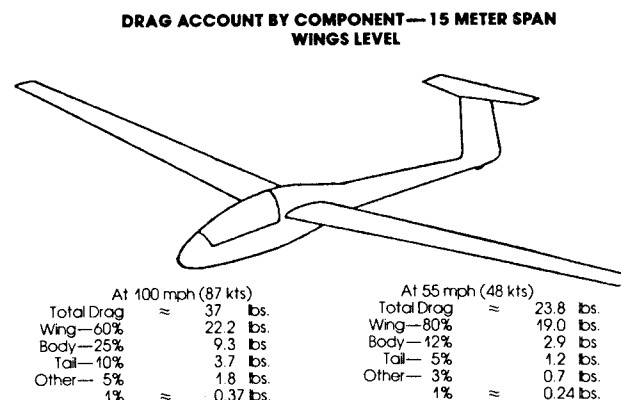
Til illustration vælger vi et 15-meters standard-fly under to betingelser: En strækflyvnings- eller høj hastigheds-situation ved 100 miles/t (= 160 km/t) og en langsom hastigheds situation eller bedste glid ved 55 miles/t (88 km/t).

Den totale luftmodstand er ca. 37 lbs. (= 16,8 kg) ved 100 miles/t (160 km) og ca. 23,8 lbs. (= 10,8 kg) ved 55 miles (88 km). Man kunne måske have forventet, at modstanden ville være mindre ved den lavere hastighed, for vi kender jo alle betydningen af ændringer i hastigheden. Men sådan er tallene altså.

I det følgende er det vigtigt at være klar over, at luft faktisk kan opfattes som en væske og også reagerer efter de samme regler som væsker, - i hvert fald ved de hastigheder, som svævefly bevæger sig ved.

Figuren herunder viser den samlede luftmodstands sammensætning ved de to nævnte hastigheder, og det kan vel ikke forbygge, at det er vingerne, der leverer den største part af luftmodstanden.

Figure 1



Selvfolgelig fordi vingen giver den opdrift, der er nødvendig for overhovedet at gøre flyvningen mulig, og opdriftens størrelse er afhængig af flyets vægt og den fart, man ønsker at flyve med. Hvis vi hele tiden kunne flyve hurtigt, kunne vingen laves mindre, og vi ville få mindre modstand, men da vi også gerne vil kunne flyve langsomt i termikken og ved langsomme landinger, må vi indrette den efter dette.

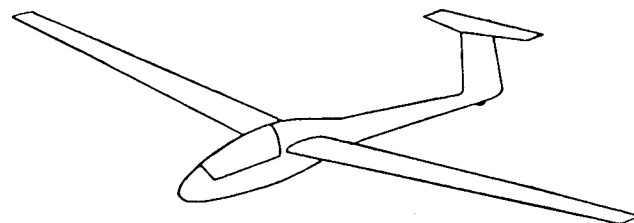
Flyets krop er faktisk bare en strømliniet æske rundt om piloten, men dens tværsnitsareal og dens overflade er alligevel vigtige størrelser, hvilket også ses af den stedse mere liggende siddestilling, der er set gennem flyenes udvikling.

I halen af flyet er det nødvendigt med både horisontal og vertikal stabilitet, og vi har derfor både en halefinne og et haleror, som begge giver luftmodstand. Skulle vi bare opnå de bedste glidemuligheder, kunne vi nærmest klare os uden halen på flyet (jvf. den "flyvende vinge"), men alligevel må vi slæbe halen med os, fordi vi også under flyvningen ønsker at kunne ændre flyvestilling, ændre hastighed og klare problemer med turbulens etc. På de fleste svævefly bidrager halen med ca. 10% af den totale luftmodstand. Når man af tallene i figur 1 kan se, at halens %-andel af modstanden falder ved lave hastigheder, så skyldes det udelukkende, at vingens formodstand stiger i %.

Når alle enkeltdeles luftmodstand (vinger, hale, krop) lægges sammen, mangler der stadig nogle få procent i at få det hele med. Dette skyldes, at småting som ventilationsåbninger, dyser, hjullemme og cockpitkanter også giver små bidrag til luftmodstanden. Disse bidrag findes samlet benævnt som "other" (andet).

Figure 2

**DRAG BREAKDOWN BY CAUSE—15 METER SPAN
WINGS LEVEL**



	At 100 mph (87 kts)		At 55 mph (48 kts)	
Friction	53%	19.6 lbs.	29%	6.8 lbs.
Pressure	32%	11.8 lbs.	9%	2.2 lbs.
Induced	10%	3.7 lbs.	57%	13.6 lbs.
Interference	5%	1.9 lbs.	5%	1.2 lbs.
TOTAL	100%	37.0 lbs.	100%	23.8 lbs.

Hvis vi ser på det på en anden måde, - hvad er så årsagerne til modstanden, og hvormeget betyder hver årsag? Lad os kigge på hver tings betydning for hele flyet. Så kan vi gå i detaljer bagefter.

På foregående side er de enkelte dele af den samlede luftmodstand opregnet. De er: Friktion (gnidningsmodstand), tryk, induceret modstand og interferens-modstand. Som det ses, er det ved høj hastighed først og fremmest friktion, det drejer sig om. Af de 37 lbs. modstand (= 16,8 kg) kommer de 53 % eller ca. 20 lbs. (= 8,9 kg) fra gnidningsmodstanden. Denne modstand afhænger først og fremmest af vingens overflade, så jo mindre vinge, jo mindre gnidningsmodstand. Desuden betyder vingens overfladeform og ujævnheder meget. (Jvf. vor PIK 20, der jo næppe lever op til forventningerne bl.a. p.g.a. ujævnheder i overfladen)

Tryk-modstanden skyldes, at svæveflyet er nødt til at fortrænge en vis mængde luft for at komme fremad. Dette gør luften omkring flyet turbulent, og det "stjæler" energi fra flyet. Hvis flyet kunne glide gennem luften helt uden at forårsage turbulens, ville tryk-modstanden være 0.

Den inducerede modstand kommer fra de bærende, - eller løftende - dele af flyet, altså primært fra vingerne. Den er så at sige den pris, man må betale for at få tilstrækkelig opdrift. Man kunne sige, at den inducerede modstand er afhængig af, hvor hårdt vingen må arbejde for at give opdrift. Alle, der står på vandski ved, at det trækker hårdt i armene at køre langsomt. Modstanden er stor, fordi vandskiene er nødt til at stå i en skarp vinkel i forhold til vandet, hvis man ikke skal synke. En vinge har samme problem: Den må have en større indfaldsvinkel for at give nok opdrift til at klare flyets vægt ved lav fart, for vægten er jo den samme ved alle hastigheder. Dette forklarer den næsten 4-doblede inducerede modstand ved 55 miles/t i forhold til 100 miles/t.

Hvor vingen går over i kroppen, og hvor halens dele sidder sammen opstår der også turbulens, hvilket giver modstand. Denne modstand er ikke så stor i sig selv, men den får betydning, når den er en udløsende faktor for friktionsmodstand, der skyldes ødelæggelse af den laminare luftstrøm på den del af vingen, der er nærmest kroppen.



**FLAUENSKJOLDS
FARVEHANDEL**

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Et andet eksempel er det klassiske, at vinge og hale "løfter" hver sin vej, hvilket oftest er tilfældet. Halen er nødt til at have negativ opdrift for at sikre stabiliteten. Det betyder, at vingerne skal give endnu større opdrift for at bære halens vægt + dens negative opdrift. Problemet er søgt-undgået i konstruktionen af de flyvende vinger, men stabilitetskravet er i denne konstruktion svært at opfylde. En anden mulighed er de såkaldte "andefly" med en lille vinge forrest på kroppen, og det er en flytype, der formentlig vil blive mere og mere almindelig i fremtiden, - også for store fly.

Ser vi nu på de enkelte faktors betydning hver for sig, kan vi passende starte med friktion. Tre ting er afgørende for friktionen på en vinge:

1. Længden af den overflade, luften kommer i berøring med.
2. Hvor glat/ru overfladen er.
3. Overfladens jævnhed. (Der må ikke forekomme forskelle i profilet's tykkelse. Bølger på vingens overflade giver trykændringer, og det koster energi. (Jvf. igen vor PIK 20.)

Det er blevet videnskabeligt efterprøvet, at selvom en luftstrøm forløber langs en helt perfekt, glat overflade, så vil luftstrømmen alligevel på et eller andet tidspunkt ændre sig fra en laminær strøm til en turbulent. Hvis overfladen er ru/snavset/fyldt med fluer, så sker dette tidligere end ellers, og luften danner hvirvler, - bliver turbulent.

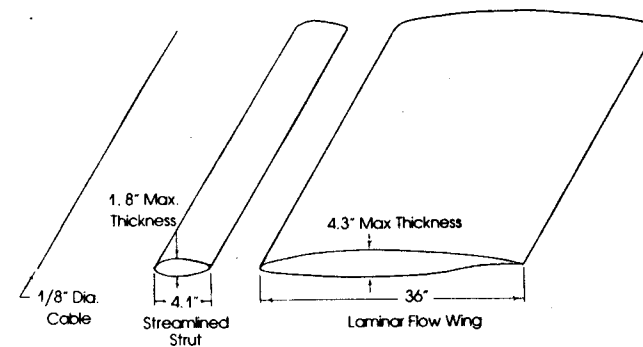
Er overfladen bølget, bliver grænselaget tykkere, idet luften ikke så godt kan følge med op og ned, og et tykt grænselag langs vingen bliver hurtigere turbulent. Det er bl.a. derfor det er så vigtigt, at et profil holder en perfekt form og tykkelse.

Trykmodstanden på en vinge skyldes, at der opbygges et overtryk foran vingen. Det er måske nemmere at forstå, at der sker en trykstigning, hvis man holder hånden ud af bilens vindue, mens man kører, men det samme sker foran en vinge. Hvad vi derimod alle har erfaret er, at der er stor forskel på, om man holder håndfladen fremad eller fladt nedad. I sidste tilfælde har vi gjort hånden mere strømliniet, og det siger noget om vigtigheden af dette. Vi ved også, at trykmodstanden afhænger meget af hastigheden, - f.eks. fordobles den, når hastigheden øges fra 52 til 74 knob (96 til 137 km/t).

I figur 3 ses tre forskellige legemer: Et 1/8 tommes kabel (3,2 mm), en strømliniet vingestræber og et laminar-profil. De har alle samme luftmodstand!

Figure 3

STREAMLINING REDUCES DRAG
These Sections Have Same Drag at 100 mph (87 kts)
0.32 lbs. Per Foot of Length



Tager man et stykke på en fod af hvert, er den samlede luftmodstand for alle tre 0,32 lbs. pr. fod (eller 0,475 kg. pr. meter - hvis man altså ta'r en meter) ved en hastighed på 100 miles (160 km/t). Dette siger med al ønskelig tydelighed, hvad strømliniet form betyder.

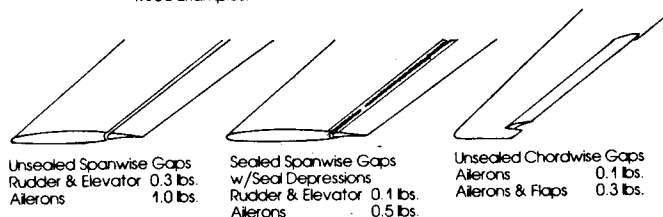
At laminar luftstrøm omkring en vinge havde stor betydning, var noget, man fandt ud af allerede under 2. verdenskrig, hvor man naturligt nok forskede meget i vingeprofiler. Dette, at luftstrømmen over vingen i så høj grad skulle følge vingens kontur uden at blive turbulent, - så at sige uden at "slippe" vingen, var vigtigt. Og idag flyver alle svævefly med profiler, der er efterkommere af disse tidlige laminarprofiler.

Den inducerede modstand afhænger af flere ting, blandt andet af forholdet mellem spændvidde og vingekorde, af vingens form, af vingens vridning og af vingetippernes udformning. Det er ting, som flykonstruktøren må forsøge at få til at indgå i et rimeligt kompromis med kravene til aerodynamik, vægt, manøvreegenskaber og pris.

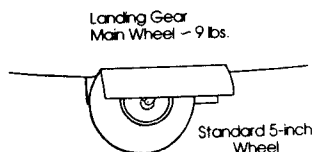
Størsteparten af den inducerede modstand kommer fra de hvirvler, der opstår ved vingetipperne, når luft fra overtrykket på undersiden af vingen søger op mod undertrykket på oversiden. Derfor er lange, slanke vinger med små tipper at foretrække, men også tippernes udformning er meget vigtig.

Interferensmodstanden, som kun udgør ca. 5% af den samlede modstand kommer fra alle de små ting, der måske ikke er helt i orden på flyet: U-tapede revner langs krængeror og flaps, luftbremser, der ikke lukker helt perfekt, mulighed for luftgennemstrømning ved luftbremserne, luftindtag, koblinger, hjullemme, der hænger lidt, eller et hjul, man har glemt at trække ind, et åbent vindue, utæt cockpit langs hood-kant, haleslæber, dyser m.m. Sammenlagt vil de typisk udgøre en modstand på ca. 1 kilo, men kan være langt større, hvis man er ekstra sløset. Se iøvrigt tegningerne herunder (1 lbs. = 0,454 kg).

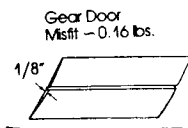
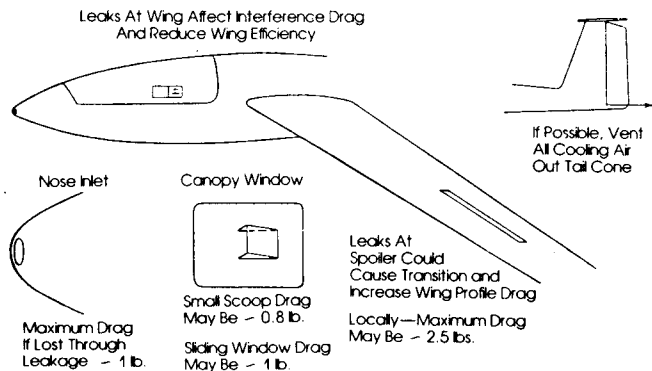
Three Examples:



Total Drag, All Gaps Unsealed - 1.6 lbs.
Total Drag, Spanwise Gaps Sealed - 0.7-0.8 lbs.



**COCKPIT COOLING CAUSES DRAG
100 mph (87 kts)**



Til slut skal nævnes, at flyets totalvægt også har betydning. En vægtforøgelse på f.eks. 10% vil betyde en øgelse af den inducerede modstand på 20% ved en given hastighed, og det er også vigtigt at være opmærksom på tyngdepunktets beliggenhed i flyet, fordi ændringer her vil kræve ændring i flyets trimning, og det kan betyde en væsentlig forøgelse af modstanden fra haleplanet (større negativ opdrift her = med større modstand). Denne ændring kan let være af en størrelsesorden på omkring 0,5 kg ved høje hastigheder. Det betyder en forøgelse af den totale modstand på ca. 3%, hvilket godt kan være af betydning under konkurrence.

Endelig skal vi have med, at luftmodstanden stiger under kurvning, hvilket man jo normalt beskæftiger sig en del med under strækflyvning. Ved en krængning på 45° skal opdriften være ca. 1,4 gange større end ved ligeudflyvning ved samme fart, fordi centrifugalkraften nu kommer ind i billedet. Dette betyder, at den samlede modstand stiger til ca. 1,7 gange modstanden ved ligeudflyvning ved samme fart. Det skyldes at den inducerede modstand stiger ved større opdrift, at en større trim-kraft er nødvendig ved større opdrift, at man er nødt til at bruge krænge- og siderorsudslag for at holde sig i drejet samt at man næsten altid vil glide lidt udad eller indad under sin kurvning. Da den totale modstand på flyet ved 55 miles/t (88 km/t) under ligeudflyvning er ca. 10,8 kg og ved samme fart under kurvning med 45° vokser til ca. 18,5 kg, er det klart, at den pilot, der stiger under ligeudflyvning, klarer sig bedst.

Her er nu nævnt de faktorer, der spiller ind, når der tales om luftmodstand generelt. Mange af tingene kan vi selv gøre noget ved, og gør vi det rigtigt, skulle det betyde, at vi kan flyve lidt hurtigere eller længe, - eller måske begge dele!

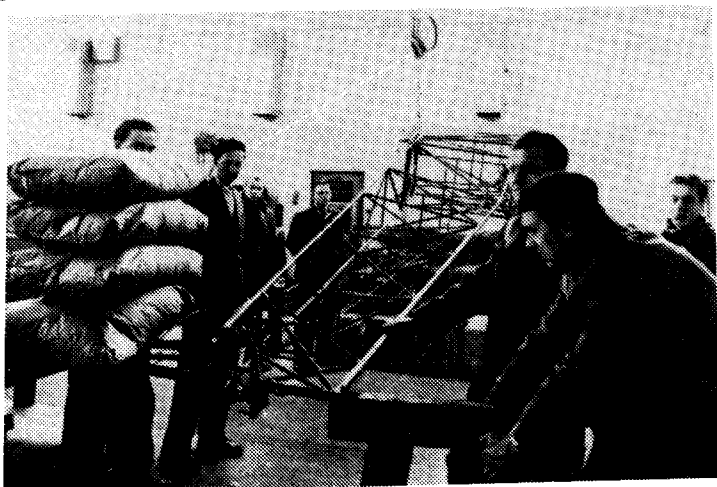


SMÅNYT

Skabelonerne til PIK'ens vinger er nu kommet, så i de næste week-ends er det ekstra vigtigt, at vinterfolket vågner op af dvalen. Der er stadig masser at gøre, før PIK'en er flyveklar, og nu er der god lejlighed til at gøre en indsats i sidste øjeblik inden sæsonstarten d. 31. marts. Helt ærligt - ta' nu og kom!

Vores danske oversættelse af Astirhåndbogen er blevet væk. Er der een, der har taget den med hjem for at læse den i ro og mag, så bring den venligst tilbage til klubhusets kontor snarest. Vi skal selv bruge den straks fra sæsonens start, og desuden vil Unionen gerne låne den, idet man er i færd med at udarbejde danske håndbøger for så mange fly som muligt. Der er jo ingen grund til at gøre dobbelt arbejde, når denne håndbog allerede foreligger oversat. Og er bogen smuttet med hjem, så skal vi da lige gentage, at fly-håndbøger IKKE må tages med hjem. De skal være i klubben, så alle straks kan få fat i dem, hvis de har behov for det.

Vores tidligere notits om vor Polyts pensionering og bestræbelserne på at samle materiale har nu givet resultat. Fra Ove S. Pedersen i Herlev har Finn Hougaard modtaget et brev med nogle gode fotos fra flyets bygning, samt en del oplysninger om, hvor der kan findes flere informationer. Billedet herunder viser en belastningsprøve med sandsække på halefinnen på den halv-færdige rørkonstruktion til kroppen. Nærmere om Polytten følger!



I forgrunden med alpehue aeroplan-snedker S.B. Jensen, Polyteknisk Flyve-gruppe, bag ham halvt dækket konstruktøren Helge Petersen og til venstre med alpehue Nissen fra Luftfartsdirektoratet.

Medlemsmøde den 17. marts kl. 10.00 i klubhuset.

Ved indledningen til den ny sæson vil een af klubbens erfarne strækflyvere, Bent Erik Thomsen fortælle interesserede lidt om strækflyvningens finesser, og der vil være noget at komme efter for både nybegyndere og de, der allerede har prøvet stræk nogle gange. Med sin 3.-plads ved Arnborg Open forrige år må Bent Erik have baggrunden i orden.

Desuden vil de ny skolingsnormer blive gennemgået, og dette har interesse ikke bare for elever og instruktører, men også for alle andre S-piloter, idet der er sket en del ændringer, der berører os alle.

Endelig vil Anders M. Andersen forelægge et forslag til oprettelse af en hjemhentningskasse. Hans nærmere begrundelse for forslaget ses herunder.

HJEMHENTNINGSPULJE.

"Det er et ofte hørt argument mod strækflyvning, at det er for dyrt at blive hentet hjem i tilfælde af en udelanding. Deri kan man kun give folk ret, da en hjemhentning let kan snige sig op over 100 kroner. Men i stedet for at vælge at blive hjemme, selv om man i grunden hellere ville ud og se sig lidt omkring i fædrelandet, mener jeg, at den rette løsning mod disse ret store udgifter må være en art kollektiv forsikring. Altså en hjemhentningspulje. Herved får man udgifterne jævnt fordelt over året, samtidig med, at man får hjælp til de helt dyre hjemhentninger, mod at man selvfølgelig hjælper andre, det måtte blive udsat for sådanne.

Jeg har talt med een fra Silkeborg Flyveklub, hvor man har en sådan pulje. Han kunne oplyse, at en sådan kollektiv forsikring kan klares for ca. 25,00 kroner om måneden, og så giver det endda overskud for foretaget. Derfor vil jeg gerne høre om der også i vor forening er interesse for at få startet en pulje, og i givet fald, hvormange, der vil være med. Jeg vil derfor bede interesserede om at komme til medlemsmødet, og er man ikke i stand til at komme den pågældende, så bedes man kontakte undertegnede forinden, så jeg kan få en idé om interessen for dette forslag."

AMA



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

DATATILBEHØR + alt i ELEKTRONIK

FRA KASSEREREN

Bank konen, - eller hvordan var det nu? Nåh nej, - kassøsen bad os skrive:

"Efter at der ved generalforsamlingen blev indført ny takster for omskolinger m.m. samt nyt kontingent, bedes du give din bank, kone, sparekasse, eller hvem der nu plejer at sørge for det, besked om disse ændringer. Samtlige ny takster ses i skemaet umiddelbart efter referatet fra generalforsamlingen.

Ny girokort vil blive udsendt direkte til de medlemmer, der plejer at bruge pengeinstitutternes betalingservice. Andre kan få dem i klubhusets kontor eller ved at ringe til Gitte.



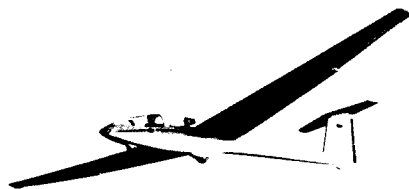
Tlf. **62 11 22**
.....

**Himmerlands største
center for**

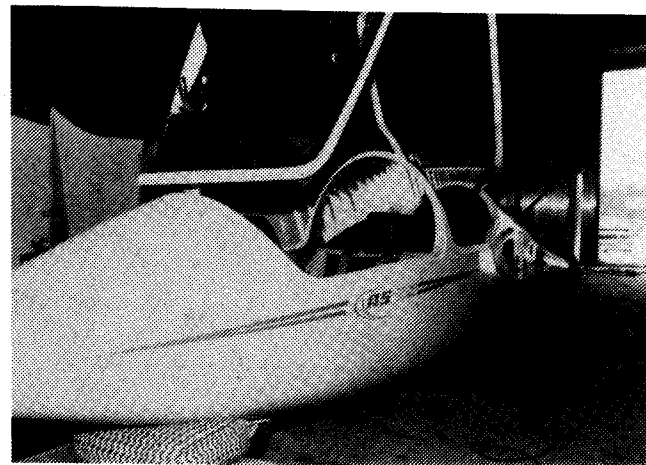


BYGNINGSARTIKLER

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



Så er den her endelig, - vores ny AS-K 21! Vidunderet blev 24-25. februar hentet hjem fra Poppenhausen af Linnemann, Poul Richard og Niels. Turen forløb udenproblemer, - blot var flyet på den åbne vogn temmelig snavset ved



ankomsten. Da vor transportvogn endnu ikke er færdig, havde vi lånt een hos de venlige folk i Herning. Tak for det!

Flyet står for øjeblikket adskilt i hangaren, og inden det er helt flyveklart, skal vi have monteret el-vario, radio, kompas m.m. En del af de nødvendige instrumenter sidder allerede i flyet fra prøveflyvningerne, men desværre er instrumenterne i forsædet så sjusket sat i, at vi vil bede fabrikken om et nyt instrumentbrædt. Iøvrigt fremtræder flyet med den berømte Schleicherfinish, og det skal nok få nok at gøre, når samtlige klubbens medlemmer formentlig lige fra sæsonstarten står på nakken af hinanden for at prøve det. Indregistreringsbogstaverne er iøvrigt OY-XMF og konkurrencenummeret X 1.

DISKOTEK på
Haubro Kro
- stedet, hvor man hygger sig og spiser godt. Tlf. 66 40 26

hver fredag fra kl. 21-02.

MEDLEMSNYT.

NU har Bettebent (Kirkegaard) telefon:
08 122256.

Ny adresse:

Henning S. Nordhagen (P)
Kornblomstvej 105
9000 Ålborg.
Tlf. 08 184434.

Udmeldt:

Jens Pedersen.

En anden form for svæveflyvning!

En Air Canada Boeing 767 fik af forskellige årsager motorproblemer i marchhøjden 40.000 fod = ca. 12.000 meter i canadisk luftrum i løbet af sommeren 1983. Piloten, der er erfaren svæveflyver, valgte at lande flyet på en tidligere militær flyveplads, der lå 60 sømil borte (ca. 110 km). Pladsen bruges i dag som go-kartbane. Efter det lange glid var det nødvendigt med sideglidning på finalen, men piloten udførte en perfekt landing med det store fly. Ganske vist brød næsehjulet sammen under opbremsningen, men ingen kom noget til.

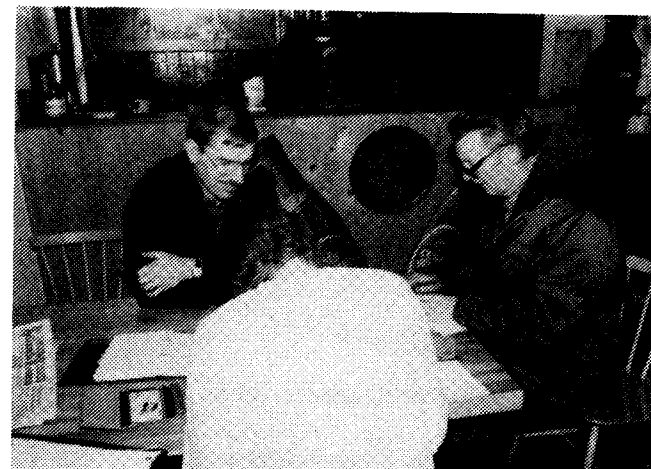
Og ser vi på tallene, så giver 12.000 meters højde og 110 km^S distance et glidetotal på ca. 9!

Helt uden ondsindet bagtanke med hensyn til generalforsamlingens ny-/genvalg til bestyrelsen bringer vi et citat af gamle Holberg:

"Ikke altid slår det til, at af intet kommer intet: Du blev minister, - så blev der dog noget af et nul!"

KUN FOR SPØG....

Hunde er så børn blir kysset!



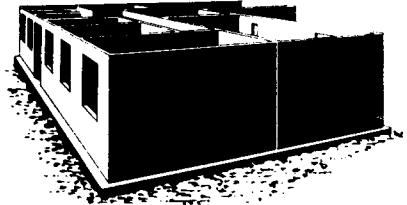
Inden generalforsamlingen var der som sædvanligt mulighed for at erhverve sig stemmeret ved at betale sin restance. Kassøsen tog glad mod penge. (P.S.: Personerne på billedet har vistnok ikke noget med omtalte forhold at gøre)

Hørt på Hornum Kro:

Tjener, har De frølår?

Nej hr, - det er gigt!

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 Ars, tlf. 08-66 14 72