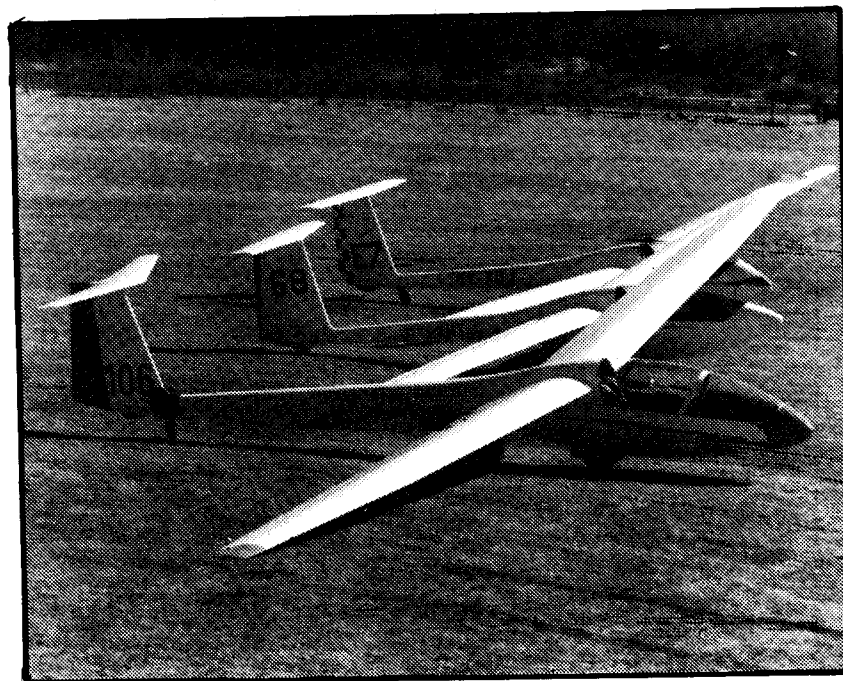


# SVÆVENYT



**Nr. 4**  
**APRIL 1985**  
**24. årgang**

Udmeldt:

John Blauendahl

John Møller Sørensen (flyttet til Skrydstrup)

(Nævnte Sørensen kom som måske bekendt på forsiderne få dage efter sin udmeldelse, idet han blev nødt til at stå af sin F 16 efter at have mødt en kollega lidt for direkte i stor højde over Sønderjylland. Begge piloter reddede sig i faldskærm, hvilket vi selvfølgelig er glade for. Men at John skulle gå direkte fra svæveflyvning til skærmskaderne, - det skuffer nu lidt!)



## FORÅRSFEST

Der indbydes hermed til den årlige forårs- og sæsonstartsfest i klubhuset lørdag den 27. april kl. 19.00.

Irene går i øjeblikket og tumler med fastlæggelsen af menu'en, hvorfor vi endnu ikke kan afsløre noget desangående. Men at det som sædvanlig bliver godt og lækkert, er vel ingen i tvivl om. Irene har nødtvunget måttet se i øjnene, at det nok denne gang bliver dyrt, - måske helt op omkring 50-60 kroner for de 3 retter mad!!! (Ang. billige, kortfristede lån: Henv. til red.)

Men altså: Det bliver garanteret lige så godt, som det plejer.

Absolut sidste tilmeldingsfrist er på listen i klubhuset søndag den 21. april og ved telefonisk henvendelse onsdag den 24. april. Irene har nr. 08 463121.

Tak for hilsen og blomster.

FV

Til de ny elever.

Nå man som ny elev gør sin entre på flyvepladsen, kan det jo ske på mange måder. For at undgå tidligere års lidt pinlige episoder, er det måske på sin plads, her ved sæsonens begyndelse, at sætte jer lidt ind i, hvad der forventes af jer.

Det er jo klart, at man ikke sådan uden videre kan indgå på lige fod med de garvede piloter, B-indehavere, s-piloter etc. En vis respekt for disse MÅ fordres, men heldigvis kommer respekten oftest af sig selv, når den ny elev ser piloternes kompetente og værdige optræden på flyvefeltet.

Som elev bør man tænke på, at de garvede piloter har været gennem samme jernhårde træning som man selv nu, måske, kommer igennem. De er således ikke blevet, hvad de er, af ingenting. Det ser måske let ud, når en B-pilot svinger sig op i en K-8'er, men tro os, - det kræver lang tids øvelse at nå så vidt.

Måske når du selv en gang så langt, at klubben tør betro dig en K-8 til en start eller to, men husk, at overholdelse af visse grundregler, - man kan faktisk sige flyvepladsens Takt og Tone, hjælper dig vidt i den retning. Derfor:

1. Stil dig altid bagest i rækken på startstedet.
2. Meld dig altid frivilligt til de beskidte jobs (man kan jo ikke forlange, at en garvet pilot skal gøre det.)
3. Stil ingen dumme spørgsmål.
4. Lyt derimod altid andægtigt til de gamles råd.
5. Hvis en pilot gør noget, du synes ser forkert ud, så ret ham endelig ikke. Der er helt sikkert en god grund til, at han f.eks. laver hårnålesving med traktoren etc.
6. Husk først og sidst: Du er KUN en elev!

På startfeltet vil du hurtigt opdage, at det faktisk er de nævnte piloter, der kører løbet. De betragter det i høj grad som deres ret, hvilket da også kun er rimeligt, deres store erfaring taget i betragtning. Alligevel vil du hurtigt opdage, at der findes en slags "over-piloter". Det er dem, der op ad formiddagen råber efter dig, for at du kan komme over til hangaren for at hjælpe dem med at bringe deres plasticfly over til startstedet. Du får lov til at røre ved deres plasticfly, når de skal skubbes eller vaskes, men iøvrigt er det bedst, du holder fingrene ved dig selv. Disse flys piloter skal ubetinget adlydes, og det er en selvfølge, at deres fly sættes forrest i rækken, hvis der er termik. Iøvrigt ser du ikke meget til disse piloter resten af dagen, idet de i deres hvide fugle tilbringer timer med

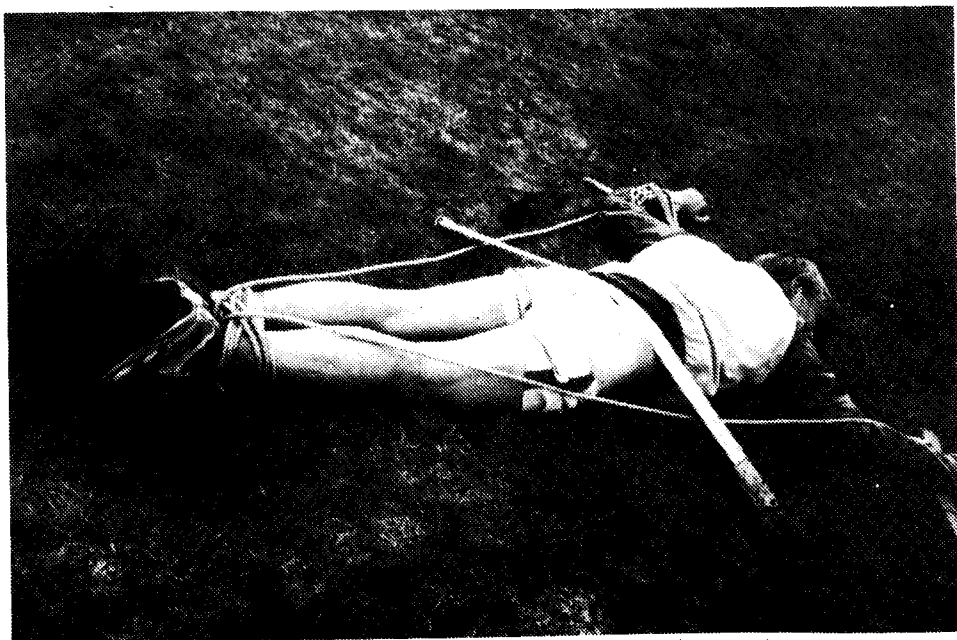
"teste" termikken, kæmpe mod cumulusser, ja måske endda mod farlige cumulonimbusser.

Der er selvfølgelig ikke noget at sige til, at en sådan pilot er træt, når han vender tilbage til det jordiske, hvorfor lidt mere erfarne elever gerne må skubbe hans fly tilbage til hangaren, når han har forladt det.

Endelig vil du måske af og til se en tredje type på startstedet. Han kommer som regel direkte fra klubhuset eller sin hytte, hvor han har drukket kaffe sammen med sine kolleger. Når han ankommer til startstedet, tager han altid et hurtigt, skarpt og sagligt overblik over hvad der foregår, udsteder en byge knappe ordrer og forlader atter stedet. Disse ordrer bliver af og til forstået af de garvede piloter, men de behøver dog ikke rette sig efter dem. Mens kaos opstår på startfeltet vender denne mærkelige type tilbage til klubhus/hytte, tilfreds med at have udført sit ansvarsfulde hverv. Han kaldes en instruktør.

Vi vil naturligvis med ovenstående ikke forlede ny elever til at tro, at det er svært at være elev. Det er det ikke. Man skal bare gøre, hvad der bliver sagt. Men desværre har vi set eksempler på, at elever ikke helt har kunnet finde deres plads, hvorfor lette disciplinærmidler har måttet tages i brug. Men det hører til undtagelserne.

Velkommen!



4

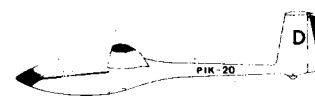
## VOR SMERTENS PIK.

er atter i luften. Efter det kæmpemæssige arbejde med modificeringen af flyets vinger blev det klar til flyvesæsonens start. Desværre er det endnu for tidligt at sige noget om resultatet af det store arbej-



de, idet vejret siden sæsonens start dårlig nok har været til flyvning. Vi må derfor stadig med spænding afvente de første rapporter om flyets evner i termik og hurtig flyvning. Spændende er det.

Iøvrigt er det blevet besluttet IKKE at give vingerne voks. Uden voks er flyveegenskaberne bedre, men flyet er sværere at holde. Vingerne står nu med helt tør finish, der kun må rengøres med vand og evt. lidt sæbespåner. Pas også på med sorte fingre!



5

## SMÅNYT

Vi har efterhånden nogle gange lovet, at vi ville udsende en ny adresse-liste. Nu skal det være alvor, så med majnummeret af Svævenyt KOMMER der en ny liste. Vi skal derfor blot bede alle sørge for, at de seneste ændringer kommer os i hænde snarest, så vi kan få dem med. Adresseændringer, som tidligere er meddelt redaktionen eller kassøsen, skulle det ikke være nødvendigt at gentage.

I forbindelse med vedtagelsen af de ny kontingenter og gebyrer for 1985 vil mange sikkert få brug for ny girokort til deres bank/sparekasse. Kort kan rekvireres direkte hos kassøsen eller hentes i klubhusets kontor. Men lad være med at tage flere, end du skal bruge!

Formanden beder os viderebringe en stor ros for den gode indsats, der er gjort med vinterarbejdet i de sidste måneder. Opfordringer (og måske sæsonens tilstunden) har åbenbart hjulpet, idet der er bestilt virkelig meget i den seneste tid. Således blev vi atter i år klar til den planlagte sæsonstart. Næsten.



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!

## FRA KASSEREREN

Så er det atter tid, hvor jeg har lavet en oversigt over saldo på kontingentet. I den forbindelse vil jeg gerne gøre opmærksom på følgende:

Saldoen er, som anført, pr. 31.3.85. D.v.s., at kontingentet for april måned endnu ikke er medregnet.

Til en eventuel gæld skal lægges eventuelt gebyr, som angivet på oversigten.

Har du mere til gode (eller skylder mindre), end du regner med, kan det skyldes, at din bank/sparekasse/kone/mand har indbetalt april-kontingentet så tidligt, at det er nået at komme med på marts måneds regnskab.

Til slut vil jeg blot erindre dig om, at din bank/sparekasse o.s.v. skal have besked om stigningen i kontingentet pr. 1.4.85 - se oversigt over kontingenter andetsteds i bladet.

Gitte



**VODSKOV NY  
AUTOVÆRKSTED**  
Røllikvej, 13 - Vodskov  
Telefon 1081 29 35 67

**BRUGTE BILER**  
**3 mdr. fuld garanti**

Alborg Svæveflyveklub

KONTINGENTER OG GEBYRER

Følgende kontingenter og gebyrer er vedtaget på den ordinære generalforsamling den 2. marts 1985 og gælder fra 1.4.1985 til 31.3.1986

AKTIVE MEDLEMMER

Senior, pr. måned kr. 250,00  
Junior (under 18 år) pr. måned kr. 155,00  
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. 250,00

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. 800,00  
Selvrisiko ved havari, maks. kr. 700,00  
Hangarleje, svævefly - pr. år kr. 850,00  
Hangarleje, motorfly - medlemmer kr. 1700,00  
Hangarleje, motorfly - andre kr. 2400,00

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

Pr. 31.3.85

NAVN	Til gode	Gæld	+ Gebyr
Anders Møller Andersen		0	-
Gitte Møller Andersen			
Hans Møller Andersen	10		-
John Blavendahl			
Preben Byrtelsen	277,50		-
Ove Rønbjerg Christensen		480	30
Lb J. Fr. von Clauson-Kaas		1.920	180
Gert Degn Nielsen			
Birgit Als Eriksen		0	-
Per H. Eriksen	500		-
Hans Espensen		0	-
Kaj Fogh		150	-
Rene Fogh Kristensen		1.075	90
Erik Frikke			
Gert Frikke	252,50		-
Flemming Gammeholm		100	-
Herald Groes		0	-
Arta Halviker	60		-
Allan Hansen			
Anders Hansen	340	250	10
Dan Hansen			
Ivan S. Hansen		240	-
Poul Jørgen Harboe		0	-
Tage Havsager	250		-
Poul Hedemænd	80		-
Tommy Hjedes	200		-
Kjeld Chr. Hjorth		210	-
Finn H. Hougaard		120	-
Bjarne Jakobsen		710	60
Bent Jensen		100	-
Brian Holm Jensen		0	-
Harry Jensen		300	10
Henrik Bo Jensen	310		-
Jens Chr. Jensen		2.550	240
Kim Jensen		140	-
Finn Jonassen		510	40
Chr. Emil Kjeldsen	3.164,53		-
Niels Jørgen Kundsén		240	-
Flemming Kristensen			

NAVN	Til gode	Gæld	+ Gebyr
Lillemor Kristensen		0	-
Poul R. Kristensen		20	-
Lars Krull	75		-
Frank Larsen		1.150	100
Gunnar Larsen		0	-
Ole Larsen		230	-
Tommy Larsen		150	-
J. B. Lassen		960	80
Poul E. Laurson	10		-
Per Madsen		140	-
Flemming Mikkelson		245	10
Lb Erlis Mikkelson		480	30
Jørgen Lund Mogensén		0	-
Børge Nielsen		0	-
Henrik Chr. Nielsen		240	-
Johnny Nielsen		0	-
Finn Hømed Oudærskov	560		-
Bert Olesen		440	30
Kaj Olesen		55	-
Poul Olesen		240	-
Birger Pedersen		0	-
Stener Moustsen Pedersen		250	10
Hans Bo Poulsen	60		-
Jon Rytter		1.310	120
Niels S. Selstrup		240	-
Karsten Sjørstev		0	-
Bogild Skærts	280		-
Evald Sørensen		20	-
Jens Ole Sørensen		290	-
Gudrun Tejlman			
Bent Erik Thomsen	350		-
Finn W. Thomsen		220	-
Kim Thomsen		0	-
Poul F. Thomsen		290	10
Bent Thybo			
Carsten Ullerup		0	-
Flemming Vasegaard		30	-
Gitte Vasegaard		0	-
Finn Østergaard	280		-

## Ansøgningsfrister for fly

Ansøgninger om lån af klubbfly til de to ovennævnte begivenheder SKAL være bestyrelsen i hænde senest til næste bestyrelsesmøde lørdag den 27. april kl. 16.00.

NOM holdes i år af Aviator på Borup i perioden 20. - 26. juli, begge dage inklusive. Nærmere om tilmelding til NOM senere. (Hold øje med opslagstavlen.)

Arnborg Open foregår fra 29/7 til 9/8. Tilmelding skal ske snarest til Unionen.



**Brygget perlende frisk.**

KRISTIAN - CERES - ARS

Artikel i Aerokurier dec. 1984 af Fred Weinholtz.

Oversat af Jørn-Peter.

### SVÆVEFLYVERE - ALMINDELIGE MÆNNESKER ELLER ELITE?

Med al ret forsværer svæveflyveren sig mod den påstand, at hans sport er for eliten. Svæveflyvning er helt sikkert ikke kun forbeholdt et udvalgt mindretal. Ethvert psykisk og fysisk sundt menneske kan svæveflyve, når han medbringer de der-til nødvendige forudsætninger. Han må være let at begejstre, råde over det nødvendige gran mod, den nødvendige disciplin og frem for alt ikke afsky store anstrengelser og ofre.

Dermed har vi allerede addækket en flig af emnet, som "ikke svæveflyveren" - altså den uskyldige - fremfører, når han mener, at udøvere af vores sport tilhører en elite. Desuden er det ikke hverdagskost for ham, når en sværm af snehvide svævefly, tæt kredsende, bliver løftet op af en hemmelig kraft. Endvidere kan han normalt ikke betragte en sådan træ- eller kunststoffugl lande blødt på en stubmark og en måske 15 årig pige stiger ud efter sin vellykkede 50-kilometer flyvning, eller endog en toppilot stiger ud og beretter om sin timelange flyvning over hundrede af kilometer. Det er heller ikke helindlysende for ham, med de fascinerende indtryk af svæveflyvning i bjerge, over ødemarker eller over de hjemlige egne, eller beretninger om lange stræk og høje hastigheder, præsteret af rekord-svæveflyverne. De gør ganske vidst indtryk på ham, begejstrer ham måske og udtrykker under visse omstændigheder endog ønskedrømme fra barndommen, men forstå, rationel forarbejde, eller blot forklare det, kan han ikke. For den uerfarne må de mennesker, som oplever og gør alt dette, tilhøre en speciel gruppe. Derfor mener han de tilhører en helt speciel gruppe mennesker, han gør dem til elite.

Det vil og kan vi svæveflyvere ikke være. Dog - tænker vi en smule over vores sport,- på hvad den forlanger af os, og endnu mere på, hvad den giver os, så må vi helt sikkert med en genert rødmen medgå: Noget særligt er der over svæveflyvning.

Forbavsende nok er denne erkendelse slet ikke ny. Allerede i tyverne levede svæveflyvningen i høj grad på, at pressen tog denne "specialitet" op, skrev en masse om den, og støttede den betydeligt finansielt. I nationalsocialismens tid blev denne specialitet plejet og hæget om og misbrugt til styrkelse af en falsk national bevidsthed, hvorfor svæveflyvningen, efter den tabte krig, måtte lide meget. Det tyske økonomiske vidun-

-der fulgte, og med det en utrolig stigning i svæveflyvningen i vort land. Atter blev det "specielle" kendt, da man i toppen og bunden af vor sport, gik ind for at udbrede kendskabet til denne.

I begyndelsen af halvfjerdserne måtte den motorløse flyvesport føre en fortvivlet kamp for sin eksistens. Den forældede luft-rums ordning, der var håbløst tilbage for den tekniske udvikling, havde ført til nogle farlige tildragelser i luftrummet. Luftsporten skulle som syndebug for dette "sælges". Samtidig ulejlige fanatiske tilhængere af "de rene legemøvelser" med at erklære svæveflyvesportens status som "elitens tekniske adfærd". Under store ofre lykkedes det svæveflyvningen at bevare de nødvendige rettigheder i luftrummet, og med stort besvær sikresin plads i det Tyske Sportsforbund. Svæveflyvningen takkede med en præstationseksplotion uden lige, som bragte den op på ubestridte toppræstationer på den internationale luftsports-scene, og har for hele den tyske sport forøget den verdensomspændende anerkendelse.

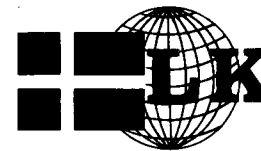
Det må ikke overses, at svæveflyvningen dengang fik et chock. Dens egen bestående beskedenhed ville kun føre til almindeligheder. Svæveflyverne afviste ikke kun at tilhøre en elite. De bestred også energisk, at deres sport skulle være noget særligt.

I dag er det åbenbart, at man dermed var slået ind på en dårlig kurs. Ved at spille dårligt på vort image, gjorde vi en betragtelig del af vore venner i by og på land usikre. Vi skuffede et antal unge mennesker, som kom til os for at dyrke en ganske normal sport, for straks at bemærke, at de slet ikke var voksne nok til belastningerne ved et svæveflyverliv, og herved har vi sikkert mistet en mængde mulige tilhængere, som søgte et eller andet særligt til deres fritid, som de ikke fik hos os.

Vi har modet til ikke at sætte vores lys under en skæppe. Siger vi højt og utilsløret, at man ikke svæveflyver på kanten af andre sportsgrene, eller kan udføre andre hobbies? Peger vi på, at vi må være lufttrafikkanter, for at kunne dyrke luftsport, og at vi derfor får betydelige belastninger med i købet så også en syttenårig certifikatindehaver over for loven står ligeberettiget overfor en trafikflyver. Gør vi nok for at tydeliggøre, hvilke mængder teoretisk viden og praktiske færdigheder, der må beherskes, for betegnelsen svæveflyver slår til. Og forsøger vi at skildre hvilke oplevelser det giver i opgøret med naturens ofte stærke kræfter, ved den direkte

udnyttelse af solenergi i stig og glid. Man må heller ikke glemme, at gøre opmærksom på de farer, ved den ellers ufarlige svæveflyvning, som kan opstå, når regler, disciplin og fairness overtrædes.

"Særligt" er også de storartede præstationer vore klubber yder i form af uårte mænger, ofte højt kvalificeret ulønnet arbejde. Det er også klubberne, som gennem deres kloge politik muliggør, at svæveflyvning stadig kan udøves med acceptable omkostninger. Og i disse klubber bliver unge fjorten- femtenårige betroet kostbare svævefly - fælleseje til en værdi af 50.000 DM eller mere - til første soloflyvning, til træning i nærheden af pladsen, eller på stræk, hvor de selv har ansvaret for at styre gennem luftrummet. Er disse få eksempler, udvalgt blandt mange flere muligheder, ikke bevis nok for "det særlige", som tegner vor sport? Er vi stolte deraf, og uden skam parate til at tale med vægt, men ikke pralende, og dog beskeden og sandfærdig. Det er ikke sandt, at alle unge stræber efter passive fornøjelser som disco og video. Mange unge mennesker, nu som før, søger efter det "særlige", og de er endnu beredte på pine for at nå det. I luftsport og specielt svæveflyvning kan de finde det. Det fortæller vi dem.

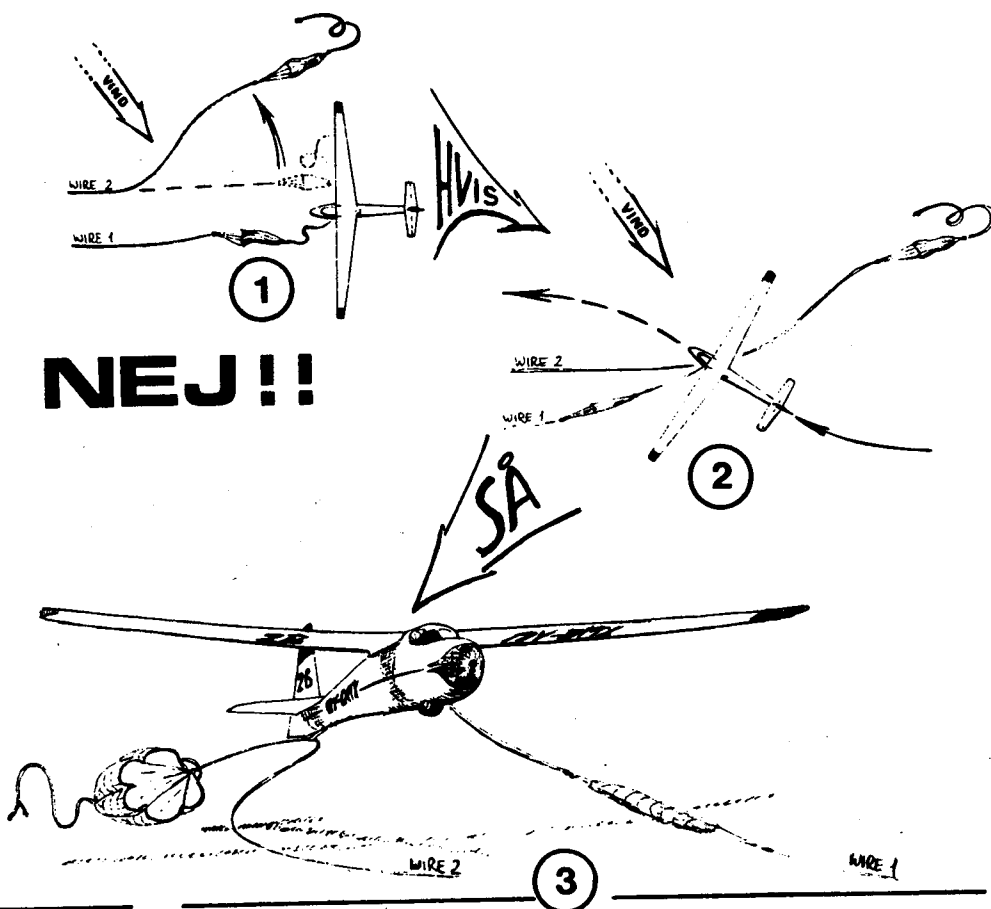


Telefon 08-271231

Lars Krull  
Pallisdam 12  
DK - 9430 Vadum

# ANGÅENDE UDLÆGNING AF WIRER

- STADIG LIGE AKTUELT !!!



## SÅDAN !!

BEMÆRK FORSKELLEN:

- Begge wirer lægges fri af vingen på det først startende fly og trækkes hen til flyene.
- Læg aldrig wirer ud, så det bliver nødvendigt at trække en væk, for at kunne starte "sikkert".

14

Learn about flying from this!

Tides Reach Hotel i South Sands, Salcombe, Devon har en ferskvandsdam omkring 40 meter fra tidevandsmærket. Dammen forsynes konstant med frisk vand fra en lille bæk og befolkes af 54 kinesiske karper og ca. 30 gråænder.

I maj lå de fleste af ænderne og rugede oppe langs bækken. Andrikkerne dasede rundt i dammen efter at have fuldført deres del af naturens orden. Mod havsiden er dammen beskyttet af en mur og en hæk, 3 m høj. Mod nord hotellet og resten af omkredsen, 10 m høje træer. Alle forsøg på at lande på dammen imod en standard søbrise er "tricky", og kræver en høj anflyvning over træerne, gennem turbulens p.g.a. hækken mod en bane mindre end 50 m lang.

På omtalte dag var søbrisen en stiv kuling. Hovedparten af andrikkerne forblev grounded. Ænderne havde travlt med andre ting. Midt på formiddagen dukkede imidlertid en andrik op over træerne, kæmpende sig frem mod den kraftige vind. Han faldt som en sten ned i læ ved træerne, reducerede sin høje hastighed med et dygtigt vingearbejde og landede mindre end 1 m fra enden af dammen, idet han undveg kraftigt til venstre for at undgå at ramme kanten. Den sikre landing var meget dygtigt lavet, men en ulykke havde været meget tæt på at ske. Femten sekunder senere forsøgte en anden sig mindre mesterligt og i sidste øjeblik overskød hun, for umiddelbart efter at blive fulgt af en anden and, som klarede sig lige så dårligt. Begge forsøgte endnu to anflyvninger, hvor de prøvede forskellige manøvrer. De fandt ikke ud af at klare de tricky vindforhold, men overskød hver gang i god tid for at flyve klar af hækken. Under alt dette havde andrikken kigget nervøst og mere og mere ophidset til. Efter den sjette overskydning lettede andrikken.

Et par minutter senere kom en V-formation på tre tilsyne, med andrikken som fører. Anflyvningen var god, forholdene taget i betragtning, og andrikken ville have klaret det. Måske var han stærkere - hans vingereale større - hans evne til at nedsætte farten bedre, men da udflydningen nærmede sig, begyndte hans damer at gå for højt på det kritiske tidspunkt, og de var i fare for en crash-landing. Andrikken så deres problem, og han valgte at overskyde med formationen. Han styrede sin formation til en sikker landing på havet umiddelbart på den anden side af hækken.



15

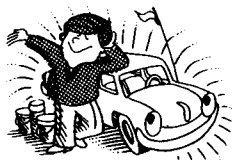


Fem minutter senere kom de tre - andrikken fulgt af de to ænder - tilsyne. Højlydt rappende vraltede de over vejen, rundt om træerne og ned i dammen. Andrikken havde stadig kommandoen over sig lille harem. Hans opførsel viste tydeligt, at han gav dem en grundig debriefing. Det havde været en god lektion for alle, som flyver. Under ekstreme forhold var der ikke sket nogen ulykke.

Der er tydeligvis nogle dage, hvor en sikker anflyvning er umulig. På sådanne dage må en alternativ sikker mulighed findes.

Vi kunne alle lære om flyvning af det.

Lånt fra "Stig og Synk",  
der har oversat fra  
"Royal Air Force Magazine"



## FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 131339

**SPIS OG BO  
PÅ  
HORNUM KRO**

**Tlf. 08-66 10 01**

## ARBEJDSUDVALG

### ANSVARSRÅDE:

HANGAR  
MOTORVÆRKSTED  
FLYVÆRKSTED  
KLUBHUS/TUT  
FLYVECHEF  
KONKURRENCE  
FLY  
INSTRUMENTER  
RADIOMATERIEL  
JØRDMATERIEL  
KZ-7  
KLUBBLAD  
FLYVEPLADS  
BYGNINGER  
KONTAKT TIL FLYV  
AKTIVITETSINFORMATION

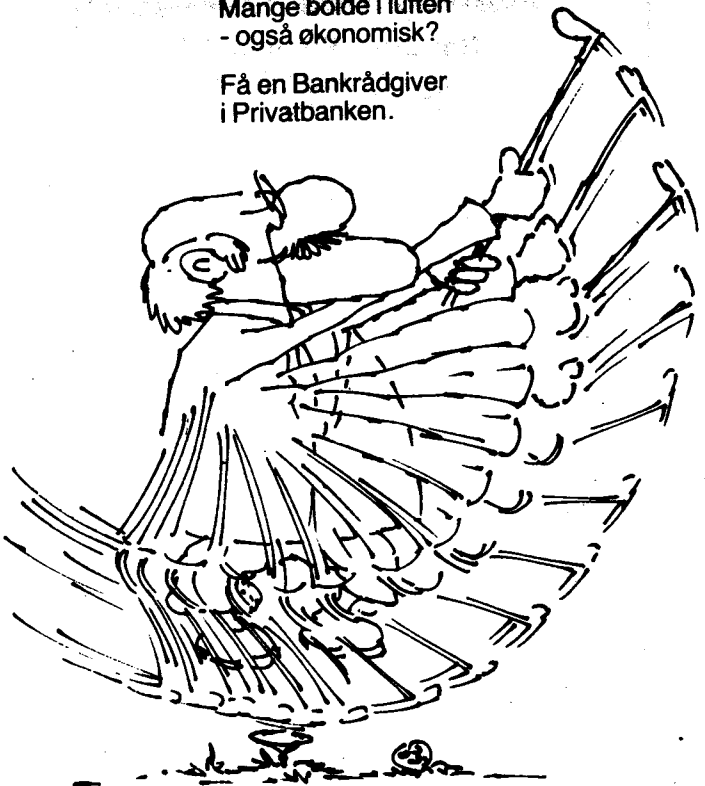
### ANSVARLIG:

PER MADSEN  
P. R. KRISTENSEN/LINNEMAN KRISTENSEN  
P. R. KRISTENSEN/HANS BO POULSEN  
BIRGIT A. ERIKSEN/IRENE KRISTENSEN  
PER MADSEN  
P. E. THOMSEN  
NIELS SEJSTRUP/HANS BO POULSEN  
PER MADSEN  
GERT FRIKKE  
P. R. KRISTENSEN/LINNEMAN KRISTENSEN  
KAJ FOGH/POUL ERIK THOMSEN  
FLEMMING VASEGAARD  
GERT FRIKKE  
BØRGE NIELSEN/GERT FRIKKE  
BIRGIT A. ERIKSEN  
P. R. KRISTENSEN

ER DER PROBLEMER MED MATERIEL ELLER ANDET, BEDES MAN  
KONTAKTE DEN ANSVARLIGE I.H.T. OVENSTAAENDE LISTE:

Mange bolde i luften  
- også økonomisk?

Få en Bankrådgiver  
i Privatbanken.



PRIVATbanken

PLANLAGTE FLYVEDAGE

Instruktør	For- kort.	I-bevis nr. Tlf.	APRIL		MAY							Deltog I-møde						
			7/8	8/8	13/	14/	20/	21/	27/	28/	3/5		4/5	5/5	11/	12/	18/	19/
Niels Sejstrup	SEJ	176 08-382365	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	✓
Tage Havsager	TH	403 08-293260																✓
Kaj Fogh	KF	482 08-271195																✓
Fin W. Thomsen	FW	564 08-335634																✓
Per Madsen	PM	600 08-190101																✓
Linneman Kristensen	LK	612 08-463121																✓
Fin Østergård	ØST	614 08-927911																✓
Karsten Sjørsløv	KS	666 08-190841																✓
Poul R. Kristensen	PRK	669 06-911016																✓
Gert Frikke	GF	697 08-351982																✓
Ihns Bo Poulsen	HBP	422 08-656298																✓
Kaj Olesen	KO	387 08-524156																✓
Bogild Skarris	BS	410 08-429508																✓
Flemming Vasegaard	FV	412 06-244809																✓
Gitte Vasegaard	GV	430 06-244809																✓
Birgit A. Eriksen	BAE	465 08-335743																✓
Børge Nielsen	BN	466 08-335743																✓
Rent E. Thomsen	BET	489 08-661791																✓
Ove R. Christensen	ORC	523 (08-62335)																✓
Poul E. Thomsen	PET	07-442177																✓

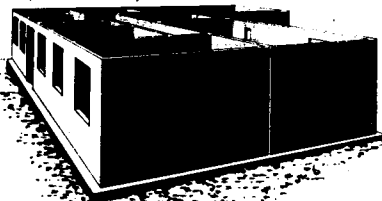
PAUSE  
SYKKEHJELP ?

S - KONTRAKT

COO WND

1/8

## Gandrup Elementfabrik



### Loca - halvægselementer til boligbyggeri!

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

Skivervej 7  
9362 Gandrup  
Telefon 08-25 90 66

**GANDRUP ELEMENTFABRIK** a/s

### ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

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

Kasserer: Gitte Vasegaard, Drejøvænget 56, True,  
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Sekretær: Bent Erik Thomsen, Aggersundvej 103, 9600 Ars  
tlf. 08-66 77 91

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