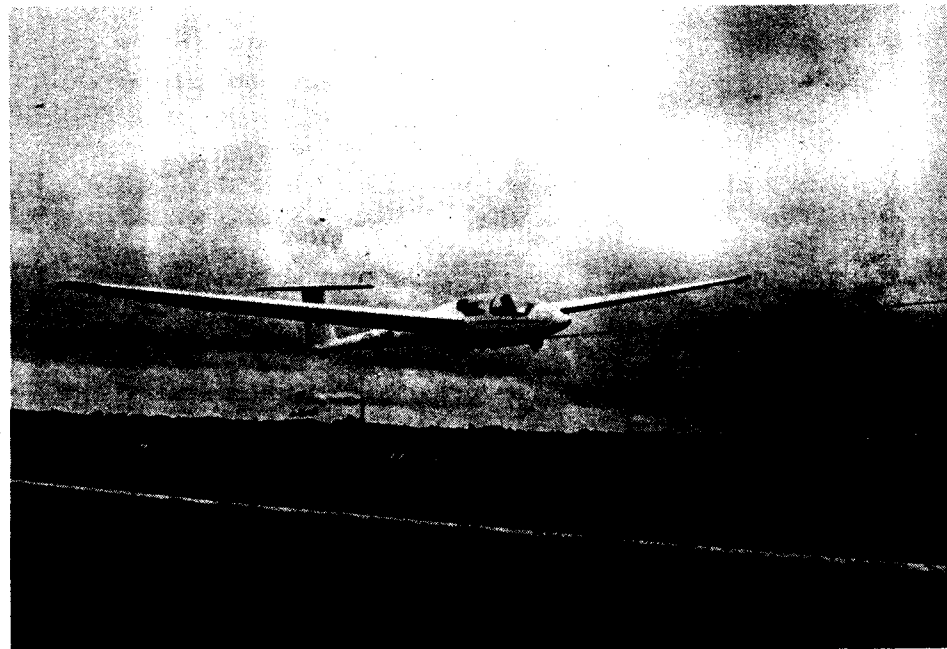


SVÄVENYT



Nr. 8

SEPTEMBER 1985

24. årgang

Et af de sikreste tegn på, at efteråret nærmer sig, er Benny Rytters indkladelse af elever til vinterens VHF-kursus. Således også i år.

Der oprettes denne gang et kursus til nationalt VHF-bevis med start i begyndelsen af oktober. Kurset varer i alt ca. 60 timer, og eksamen ventes at stå for i begyndelsen af marts.



Undervisningen foregår som sædvanlig på Flyvestation Aalborg. Ugedagen ligger endnu ikke fast, men klokkeslettet er 19.00, - med 3 timers undervisning hver gang.

Prisen for dette års kursus forventes totalt at blive ca. 1000,- kr. Nærmere oplysning om bøger og andet materiale kan fåes hos Benny.

Tilmelding skal ske snarest (Først til mølle etc.....) på tlf.

08 24 42 50 (privat)

eller

08 17 90 00 lokal 3555 (Flyvestationen)

Det maximale deltagerantal er sat til 12, og kurset tilbydes på lige fod Aviator og Aalborg Aero Sport.



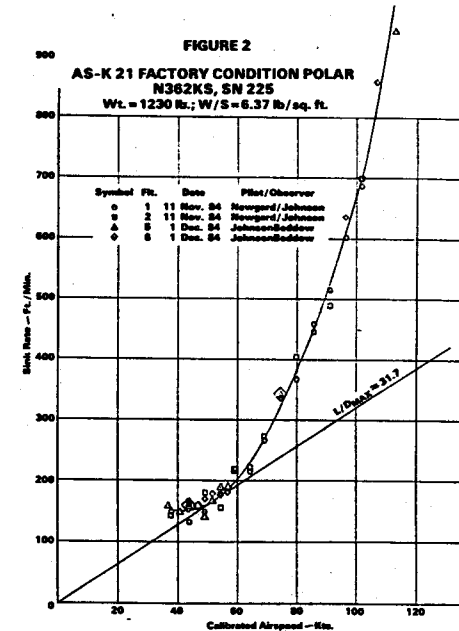
FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Det imødeses altid med spænding, ikke mindst af fabrikanterne, når Dick Johnson for Soaring tester et nyt fly og meddeler resultaterne i det blad, der dækker det amerikanske marked. Det er selvfølgelig ikke uden vigtighed, hvad der skrives dér.

Sidst har han prøvfløjet AS-K 21, og vi bringer her et kort uddrag af hans kommentarer.

Det første spørgsmål, der stilles om et nyt fly, er som regel om glide-tallet. Schleicher opgiver ASK'ens glidetotal til 1:34, men Johnson måler det kun til ca. 31,7. Det er ca. 7% mindre end opgivet. Schleicher plejer jo ellers at have ord for, at de opgivne tal holder, men måske er her en undtagelse. Se nedenstående polar.



Som en trøst tilføjer Dick Johnson, at en bedre afdækning af spalter ved vingerod, hjulafdækning m.m. sikkert vil give et bedre glidetotal, men de 31,7 er altså glidetallet målt på flyet, som det kommer fra fabrikken. Mon ikke også vore erfaringer i sammenligninger med eensædede standard-fly siger, at glidetallet må være højere end knap 32? (Eller gør kærlighed blind?)

Johnson giver flyet topkarakterer for design og finish, men han er lidt utilfreds med pladsen i instruktørsædet for høje piloter (+ 185 cm), og det kan han sikkert have ret i. Pedalsystemet er jo heller ikke så godt i bagsædet som foran.

I Dick Johnsons tests bruges næsten altid en masse tid og energi på at måle og kontrollere de forskellige flys fartmålersystemer. Uforholdsmæssig megen tid, forekommer det. For selvom det naturligvis ikke er ligemeget, hvor nøjagtigt et fartmålersystems visning er, så forekommer det vist som rigeligt, når omkring 1/3 af hele testen drejer sig om dette. Vi ville hellere have hørt lidt mere om den erfarne testpilots meninger om flyet i daglig brug, - i såvel klubflyvning som konkurrence. Men hvorom alting så er, så er det naturligvis for stor en fejl, når man i rygflyvning kan få en fartmålvísning, der er 22 knob (35 km/t) for lav. På den anden side anbefaler Schleicher jo netop i denne situation, at man bruger en forlænger til pitot-røret, hvorved fejlen næsten undgås. (Kort og godt: Hvorfor alt det ævl om fartmålingen?)

Imidlertid peger Johnson på en alvorlig "fejl" ved flyet, og her må vi give ham ret. Glemmer man at låse den bageste hood, er der ingen pardon, når starten går. Ved almindelig start og flyvning er der nemlig altid undertryk over hood'erne, så resultatet er uundgæeligt, at den bageste hood i dette tilfælde vil blæse op med et brag. Man kan så håbe på, at plexiglasset ryger af, og rammen med ophæng holder og bliver på flyet. Hvis hele hood'en stryger bagover, skal der ikke meget uheld til, før alvorlige skader opstår på T-halen, - evt. med en alvorlig ulykke til følge.

På de nyeste udgaver af flyet leveres der et sikkerhedssystem, der sikrer, at den bageste hood lukkes sammen med den forreste, hvilket nedsætter den nævnte risiko. Dette system kan også leveres til indbygning i allerede leverede fly, og mon ikke vi burde overveje at anskaffe det? Det er i hvert fald for sent at komme i tanker om det, når hood'en er røget af h.. til.

Soaring, juli 85.

At vor formand er en driftig mand, har han atter leveret et bevis for. Gert er blevet far til endnu en pige, og i følge Mie tog fødslen ikke særlig hårdt på ham!

Far, mor og barn har det godt, og Svævenyt ønsker dem og Maria et stort TILLYKKE.

Søndag den 9. september bragte endnu et alvorligt havari til vor sport. Heldigvis skete der udover der materielle skade ikke udenforstående noget, men piloten fik udover knubs åbent brud på begge ankler. Han er lykkeligvis udenfor fare.

Det er for tidligt at knytte kommentarer til havariet nu, men vi bringer herefter Århus Stiftstidendes omtale af ulykken.

Fløj fortvivlet rundt i taghøjde over Århus

Havarikommissionen skal finde ud af, hvorfor 15-årig svæveflyvelev pludselig lå over Århus i alt for lav højde

Peter Thomassen

Det var svæveflyvernes første mareridt, den 15-årige Jesper Theierry Andersen i går måtte gennemleve, inden han til sidst styrtede ned i indkørslen til Frydenlundskolen. Han var kommet ned i alt for lav flyvehøjde inde over et stort byområde. Til sidst lå han fortvivlet i taghøjde over nordbyen og prøvede som sidste udvej at lande på Fryden-

lundskolens sportsplads - hvilket totalt mislykkedes.

At Jesper slap fra ulykken med et par alemme benbrud betragtes som meget nådigt. Nødstyringen i Frydenlundskolens indkørsel ved Høgevej var meget voldsom. I et skarpt venstredrej ramte svæveplanet skolens gymnastiksal med venstre vinge. Et stort stykke af vingen blev revet af og hængte efter ulykken stadig i en delvis afrevet tagrende. Efter mødet med gymnastiksalen plejede flyet gennem et træ og rev store grene af, inden det med næsen forrest slog ned i

asfalten midt i indkørslen og blev totalt knust.

Måtte skæres fri

Den 15-årige blev klemt fast i flykroppens stålrørskonstruktion. Nogle håndværkere på stedet kunne få minutter efter ulykken begynde at akkøre rørene over. Det lettede redningsarbejdet.

Falck sendte tre ambulancer og en katastrofevogn, da der indløb alarm om et flystyrt i nordbyen. Heldigvis blev der kun brug for den ene ambulance. Det varede imidlertid nogen tid, inden narkoseholdet fra ambulancerne

ville flytte den 15-årige. Han var chokeret og klagede over smerter fra de åbne benbrud. En læge gav man ham beroligende og smertestillende indsprøjtninger, mens han endnu sad i det knuste fly.

Ingen blev ramt af det styrtende svævefly. Men for den 10-årige Dennis Daugaard, Musvågevej 24, Århus, var det lidt af et held.

Dennis var på vej hen til sin kammerat, der bor i pedelboligen ved Frydenlundskolen, da svæveflyet kom. Han stod blandt træerne på græsset foran skolen bare 25 meter fra nedstyrtningstedet.

Jeg havde allerede set svæveflyet komme i lav højde forbi de høje huse i Frydenlund og videre ind over sportspladsen på den anden side af Høgevej, fortæller Dennis. Pludselig kom flyet tilbage, det ligesom ruskede i vingerne og drejede så rundt lige ned mod skolen.



Jesper og hans far, Finn Theirry Andersen på Kirstinesminde Flyveplads, da Jesper var 15 år.

Jeg smed mig ned, og så lod der et ordentlig brag. — Kammeraten Christian Mikkelsen, Høgevej 25, havde ligeledes set svæveflyet komme lavt ind over området fra syd.

Jeg har hørt, at dem på femte sal i Frydenlund, så den flyve forbi lige uden for vinduerne, fortæller Christian.

Er kun elev

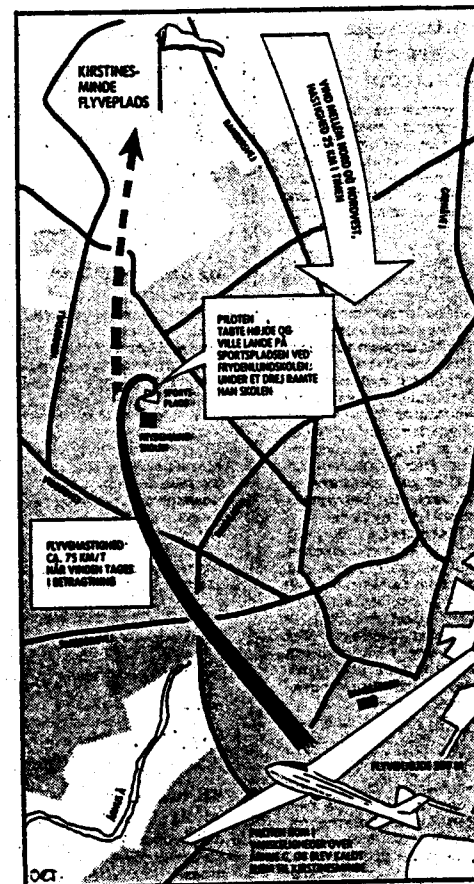
Den unge svæveflyver har endnu ikke fået certifikat. Han er elev i Århus Svæveflyveklub og flyver på et såkaldt eneflyvningsbevis. Han baggrund er imidlertid fin — 128 flyvninger og 64 timer i luften — grunden til, at han endnu ikke har certifikat er udelukkende, at han ikke kan gå op til prøve og få certifikat, før han er 16 år. Reglerne siger, at elever, der er over 15 år, må flyve solo — altså alene — hvis de er under instruktørovervågning.



Det knuste svævefly i indkørslen ved skolen. Foto: Ib Hansen.

Det var Jesper, og han havde inden starten fået ordre af sin instruktør, Poul Kjærgaard Pedersen om at holde sig i området nordvest for Skejby. Altså ude over åbent land.

Hvorfor han efter cirka en times flyvning kom ind over byen og ned i alt for lav højde, skal havarikommissionen finde ud af. Svæveflyverne er tit over Århus, men i meget større højde end Jes-



Tegningen illustrerer situationen, som førte til svæveflystyrtet i går i Århus. Den 15-årige flyveelev rapporterede på radioen, at han var over baneterrænet i 500 meter. Derfra forsøgte han i strid modvind at glideflyve "hjem" til flyvepladsen ved Skejby. Han nåede kun til Frydenlundskolen.

per. Det er oplagt farligt at flyve lavt i svæveplan over en stor by, fordi man på grund af pludselige nedvinde kan komme i bekneb for højde nok til at glide ud til flyvepladsen eller egnede marker. I de mange år, der har været svæveflyvere i Århus, er det kun siket en gang tidligere, at en pilot har været i vanskeligheder over beyn. Men han var rutineret nok til

at erkende situationens alvor, hvorefter han opgav at nå ud til Skejby, men landede uden uheld i Tangkrogen.

Den 15-årige Jesper er søn af den internationalt kendte svæveflyveinstruktør Finn Theirry Andersen, der for tiden arbejder som professionel instruktør i Spanien. Jesper har fået en del af sin uddannelse på et vesttysk svæveflyvecenter.



Lars Krull

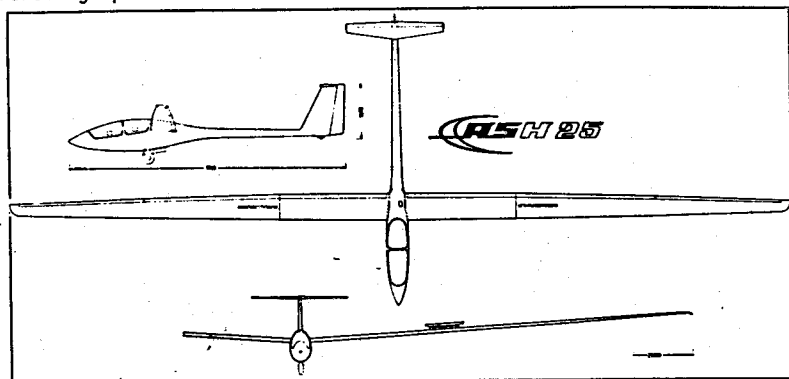
Pallisdam 12

DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

I et tidligere nummer omtalte vi den ny rekordjager fra Schleicher, AS-W 22-2, der er baseret på AS-W 24 vinger og en krop med dele fra flere fly, bl.a. AS-K 21. Flyet var i første omgang kun tænkt bygget i eet eksemplar med det primære formål at jage ny rekorder i Australien, men det har vist sig, at der internationalt er så stor interesse for 22-2'eren, at der nu iværksættes en egentlig produktion.

Produktionslinien får navnet AS-H 25, hvor 25 henviser til spændvidden, "H" et til konstruktøren, Martin Heide. Hvor den første version kun fløj med 24 meters vinger, er den ny altså forsynet med 25 meter lange sådanne. Den større spændvidde skulle efter beregningerne øge glidetallet med 1 helt point, således at det i hvert fald skulle ligge på 57! Samtidig er de indvundne erfaringer nu indbygget i flyet, således at det også kan flyves af forskellige piloter. AS-W 22-2 var skræddersyet til ejeren og hans co-pilot.



Som 22-2'eren er 25'eren primært tænkt som rekord- og konkurrencefly. Top-piloter som f.eks. Hans Werner Grosse har tidligere nævnt, at den menneskelige faktor nu er den grænsesættende størrelse ved meget lange og krævende flyvninger. Der er ganske enkelt grænser for, hvor meget, man kan byde sig selv under 12-14 timer lange flyvninger, alene i et ofte meget livsfjendligt miljø som over den australske ørken. 2 piloter vil kunne støtte og aflaste hinanden så meget, at de med et virkelig højtydende fly vil have gode chancer for at rykke mærkepælene endnu længere ud. Første prøve på denne teori kommer formentlig ved de tyske mesterskaber i 1986, hvor Schleicher regner med at have mindst en AS-H 25 med i den åbne klasse på forsøgsbasis. Måske vil man i fremtiden se den åbne klasse som en udpræget 2-sædet klasse?

På næste side ses diverse data for det ny fly. Skulle AMA eller andre have planer i den retning, skal der formentlig stå mindst ½ million på checkhæftet. Men hvad, - i den klasse er penge jo heller ikke noget man taler om!

Mere realistisk og ligeså spændende er det imidlertid, at Schleicher også pusler med nyt i standardklassen. Det har længe været erkendt, at AS-W 19 ikke længere kunne være med, når LS 4, Pégase, DG 300 og Discus gled derudad, og da standardklassen for enhver flyfabrikant er den vigtigste, økonomisk set, må Schleicher naturligvis gøre sit for at følge med her. Svaret på konkurrencen skal være en AS-W 24, der med udstrakt brug af kulfiber og aramid kan bygges endnu hurtigere og med endnu tyndere profil, end hidtil set.

Flyets data ses herunder.

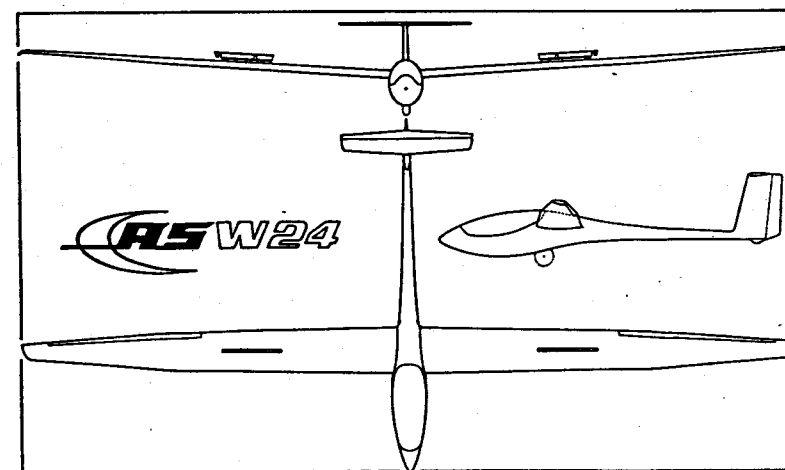
ASH 25 im Datenspiegel

Verwendungszweck	Höchstleistung
Bauweise	GK, GK, Aramid
Besatzung	2
Spannweite	m 25
Flügeläche	m ² 18,31
Streckung	38,32
Rumpflänge	m 9,00
Rumpflügeläche	m ² 11,35
Profil	HQ 17
Leermasse	kg ca. 450
Max. Flugmasse	kg 750
Wasserballast	l 120
Max. Flächenbelast.	kg/m ² ~46
Max. Flächenbelast. (klappelag)	kg/m ² ~38
Beste Gleitzahl bei	km/h 257
Geringstes Sinken bei	m/s 0,45
bei	km/h 80
Mindestgeschwindigkeit	km/h 77/84

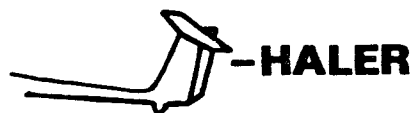
ASW 24 im Datenspiegel

Muster	ASW 24	
Hersteller	Alexander Schleicher Pöppelhausen	
Verwendungszweck	Übungs-/ Leistungsflug Wettbewerbsklasse Standard-Klasse	
Bauweise	GK, GK, Aramid	
Besatzung	1	
Spannweite	m	15
Flügeläche	m ²	10
Streckung		22,5
Profil	TH Delt	
Rumpflänge	m	6,55
Höhe am Leitwerk	m	1,30
Sitzhöhe im Cockpit	m	0,80
Breite im Cockpit	m	0,64
Rüstmass	kg	220
Masse o. Flügel	kg	57
Max. Flugmasse	kg	500
Zulad. im Cockpit	kg	115
Wasserballast	l	170
Min. Flächenbelast.	kg/m ²	29
Max. Flächenbelast.	kg/m ²	50
Max. Geschwindigkeit bei mäßiger Turbulenz	km/h	270
bei starker Turbulenz	km/h	205
im F-Schlepp	km/h	205
im W-Schlepp	km/h	140
Manövergeschw.	km/h	205
beste Gleitzahl ^{*)}		43
bei	km/h	105
min. Fluggeschw. ^{*)}	km/h	70
min. Sinkgeschw. ^{*)}	m/s	0,56

^{*)} bei 31,5 kg/m² Flächenbelastung



DEEP STALLS OG



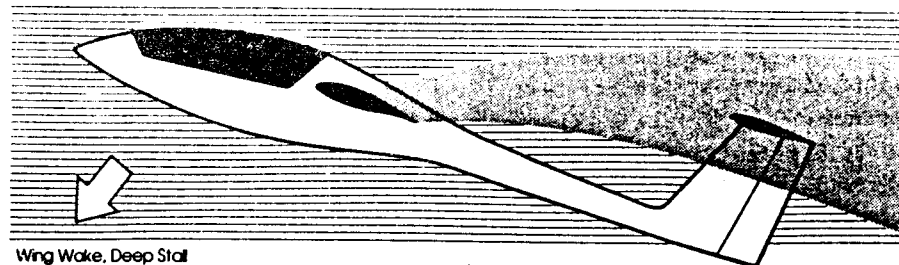
EN "NY" TYPE STALL

Selvom stalls har været kendt lige så længe som flyvning, begyndte deep stalls først at tiltrække sig opmærksomhed i 1950'erne, da nye fly med T-haler begyndte at forulykke under uopklarede omstændigheder. Englænderne havde problemer med BAC-111 og Trident og amerikanerne med Boeing 727. Siden har mange andre typer incl. svævefly været ude for den samme slags vanskeligheder nemlig: Efter at være kommet i fuldt stall med næsen i vejret er flyet forblevet i denne unormale flyvestilling og er sunket mod jorden uden at kunne bringes ud af stallet.

Man fandt hurtigt ud af, at tyngdepunktets placering var en medvirkende årsag til fænomenet; men den væsentligste faktor er placeringen af haleplanet. T-hale giver flyet væsentlig forandrede egenskaber under stall end konventionelle haler. Da de fleste moderne svævefly har T-hale, er det nødvendigt for enhver pilot at forstå fænomenet deep stall, der jo ikke som almindelige stalls og vingestalls indgår i alle svæveflyveres grunduddannelse.

HVAD ER DEEP STALL?

Tilstanden kan naturligvis beskrives med større eller mindre brug af indviklede formler og græske bogstaver; men man kan definere deep stall således: Begge vinger er i fuldt stall, dvs indfaldsvinklen er stor. Som det ses på figuren på næste side befinder højderoret sig i flyets egen turbulente slipstrøm. Højderoret er altså ude af funktion og kan derfor ikke tvinge flyets næse ned (eller op). Samtidig betyder den forøgede modstand, at flyets fremdrift er ringe, mens tyngdekraften forøger synkehastigheden. Luftstrømmen over kræng- og sideror kommer derfor fra en vinkel, der gør disse uvirksomme. Flyet er låst i stallet og synkehastigheden stiger.



Wing Wake, Deep Stall

For T-hale svæveplaner ser det ud til, at fastlåsningszonen begynder ved en indfaldsvinkel på 25 - 30°.

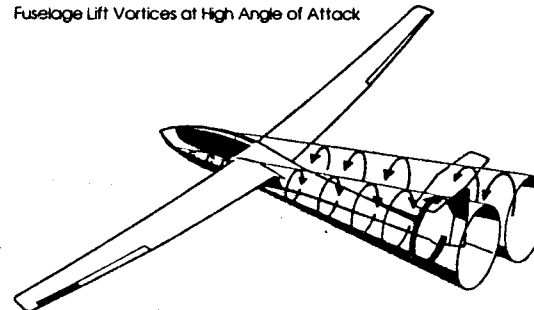
HALEPLANETS FUNKTION

For at forstå dette er det nødvendigt at se lidt på haleplanets funktion. Ligegyldigt hvilken type der er tale om, er det meningen, at Haleplanet med højderor skal presse flyets bagende ned. Dette er nødvendigt, fordi flyene er designede til at være næsetunge under flyvning. Ikke meget, men nok til at flyet er stabilt på højderoret. For at holde den næsetunge tendens i ave, så svæveplanet kan styres, er det nødvendigt at haleplanet udøver en afbalancerende nedadrettet kraft på bagkroppen (haleplanets indfaldsvinkel er mindre end vingernes).

Under stall er haleplanet påvirket af forskellige kræfter. Ovenstående figur viser den turbulente slipstrøm, der netop ved T-hale omgiver haleplanet.

Den anden luftstrøm, der rammer halen under stall, stammer fra kroppen, der ved en indfaldsvinkel på 20 - 30° vil virke som en vinge, der producerer lidt opdrift og mange vanskeligheder. Det kan man let indse, hvis man betragter kroppen som en ultrakort vinge med en elendig profil. Der produceres noget, der svarer til tiphvirvler i stor stil (se nedenstående figur).

Fuselage Lift Vortices at High Angle of Attack



Man kan se på figuren at disse "tiphvivler" giver et nedadrettet tryk på haleplanet, der på denne måde befinder sig i et roderi af turbulent luft, der gør højderoret funktionsløst samtidigt med at halen presses ned: Man befinder sig i en umulig situation.

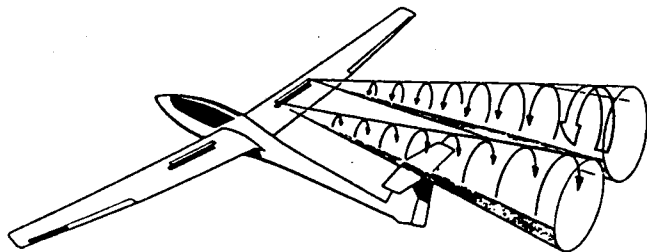
TYNGDEPUNKTETS BETYDNING

Man kan sige sig selv, at tyngdepunktets placering har afgørende indflydelse på flyets muligheder for at komme ud af et stall og genvinde normal flyvestilling.

Konkurrencepiloter trimmer og forsyner deres fly med balast således, at den nedadrettede kraft fra haleplanet er mindst mulig, dvs. at disse fly er meget lidt næsetunge. Dette gøres fordi enhver nedadrettet kraft fra haleplanet så at sige svarer til en ekstra dødvægt, der skal løftes af vingerne. Når tyngdepunktet bevæges bagud bliver det muligt at flyve ved en mindre indfaldsvinkel, hvilket betyder mindre modstand og altså større hastighed. Da konkurrencepiloter ofte flyver delfinflyvning dvs. foretager kraftige "pull-ups" i termikbobler, er der en vis risiko for at ende i et deep stall, hvor halen så at sige kommer til at virke som et pendul. Hvis halepartiet bliver begravet i slipstrømmen fra vinger og krop kan man risikere at blive låst fast i et deep stall.

KAN KRÆNGRORENE HJÆLPE ?

Er det muligt at rulle flyet ud af problemerne? Hvis man befinder sig i et virkeligt deep stall er krængrorene som regel uden effekt. Der er dog nogle flytyper hvor krængrorene får en vis virkning ved store indfaldsvinkler i stallet tilstand. Forklaringen kan populært udtrykkes på følgende måde: I den stallede tilstand bevæger flyet sig nedad med betydelig hastighed, hvilket giver et vindpres på vingernes underside. Når det ene krængror går op, bliver vingens areal mod vindpresset mindre. På samme tid går det modsatte krængror nedad, og denne vinge vil bedre kunne fange vinden. Resultatet bliver altså, at flyet krænger som følge af krængrorsudslaget, og man kan være heldig at rulle ud af stallet. Men succesen afhænger af flytype og stallingsvinkel og kan ikke altid forventes.



Possible Divebrake Vortices

LUFTBREMSER

Ovenstående tegning viser, at luftbremserne ikke er til megen nytte under et deep stall. Afhængigt af hvor luftbremserne er placeret på vingerne vil effekten være enten betydningsløs eller skadelig. Ofte vil brug af luftbremser blot forøge turbulensen omkring haleplanet og derved forøge problemerne.

HVAD GØR MAN SÅ ?

Hvis flyet befinder sig i et låst deep stall og med stor fart er på vej mod jorden, må man først prøve at rulle sig fri. Hvis dette ikke lykkes er det værd at prøve forskellige rorkombinationer, der måske kan bringe flyet i svingninger og dermed måske ud af stallet. Der er jo imidlertid grænser for hvor længe man kan sidde og blæfre med rorene når højdemåleren hurtigt går mod 0. Hvis alt andet svigter bør man kaste hooden - den er trods alt billigere end et helt svævefly, især et af de nye af glasfiber og med T-hale. Sidste mulighed: Hvis det netop er den dag, hvor man har besluttet at undvære faldskærmens ubekvemme gnaven i ryggen, så bliver det en meget dårlig dag.

INDEN PLYVNING

sikrer man sig at tyngdepunktet er tilstrækkeligt langt fremme.

En god regel i denne forbindelse er at huske at afkoble transporthalehjulet, der trods alt ikke går halespidsen lettere.

Frit oversat fra Soaring, marts 1984, B. Said: "Stalls, the deeper the worse" illustreret af M. Machat.

L-EKP. (Sideroret)

**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

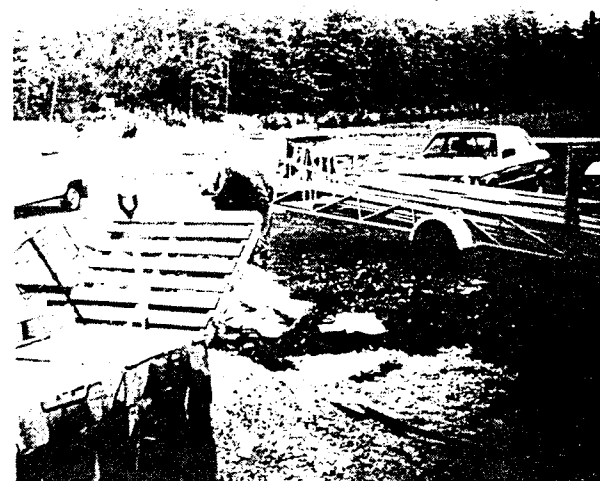
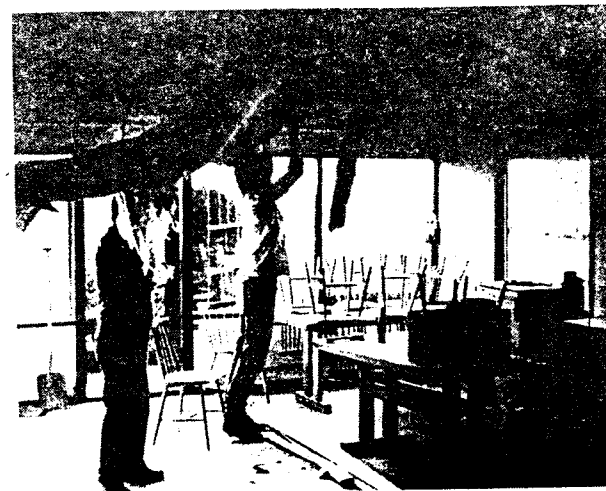
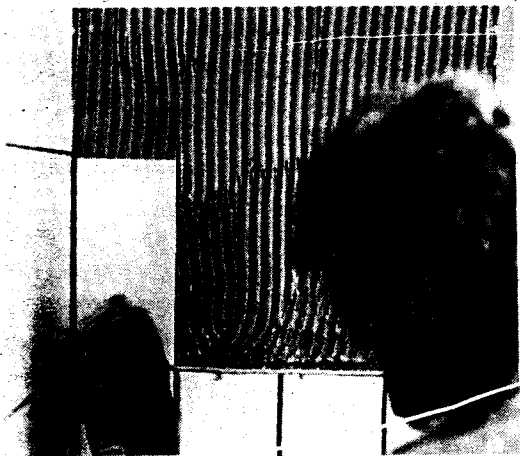
Tlf. 08-66 10 01

Den (næsten) faste rubrik vedrørende klubhusarbejdet skal heller ikke mangle denne gang. Og nu er der virkelig meget at berette:

Alle vandinstallationer er færdige og tilsluttede i den ny afdeling, ligeledes alt el, incl. vandvarmer, flisearbejdet er færdigt, køkkenelementer opsat og døre med karme næsten færdige. Udvendig mangler stadig murerarbejdet, men vi går i gang med det næste week-end.

I det "gamle" klubhus spiste man som normalt morgenmad i søndags, men ved flyvedagens slutning (det blev nu ikke til megen flyvning), stod huset tilbage som en tom skal med alle skillevægge og lofter brudt ned. Gulvtæpperne er fjernet, de gamle ledningsføringer og vandrør er væk, og der er næsten klar til den gennemgribende reovering af det gamle hus, som er påkrævet.

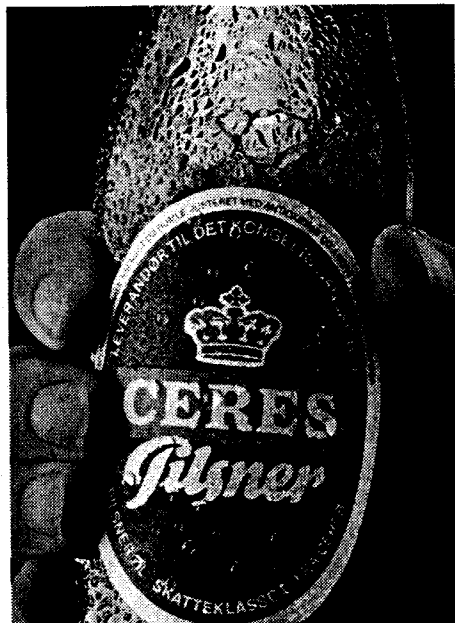
Vi bringer et par billeder fra det organiserede hæværk, idet vi håber, gengivelsen er rimelig. Det er lidt svært for os at gengive mørke farvebilleder godt nok.



På given foranledning:

HUSK at lukke og læse efter dig.

AL T I D !



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

P.S.:

Har nogen lånt eller set vores ekstra forlænger kabel? Det har tidligere ligget bag vores hytte som en del af forsyningssystemet, men er åbenbart blevet rationaliseret bort. Vi mangler det! Der er tale om et kraftigt gummikabel på ca. 20 meter med grøn/røde stik.

Dusør: 1 pilsner eller fler.

G + FV

Medlemsnyt.

Hans Bo Poulsen

Passiv (Bo slås med myndighederne om en helbredserklæring og håber stærkt, snart atter at være aktiv.)

Birger Pedersen

Udmeldt

Preben Byrialsen

Passiv

Ny adresse:

Bent Erik Thomsen
Per Skyttes Vej 9
Sønderholm
9240 Nibe.

Tlf. Privat 08 34 17 16

Arb. 08 18 40 44

Ny adresse:

Henrik Bo Ph. Jensen
Skipper Clementsgade 5
9000 Aalborg C.

Olieprodukter

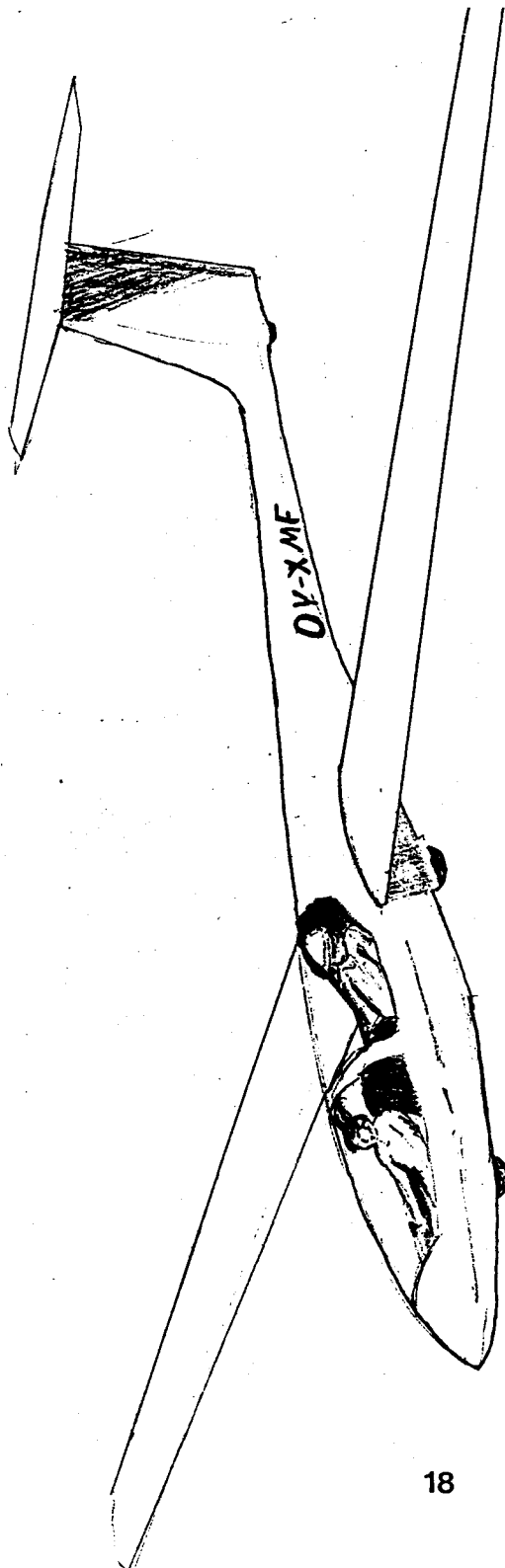
**Varmeanlæg
til olie og gas**

**Service på
olie- og gasfyr**

**Års
62 19 88**



BP energi

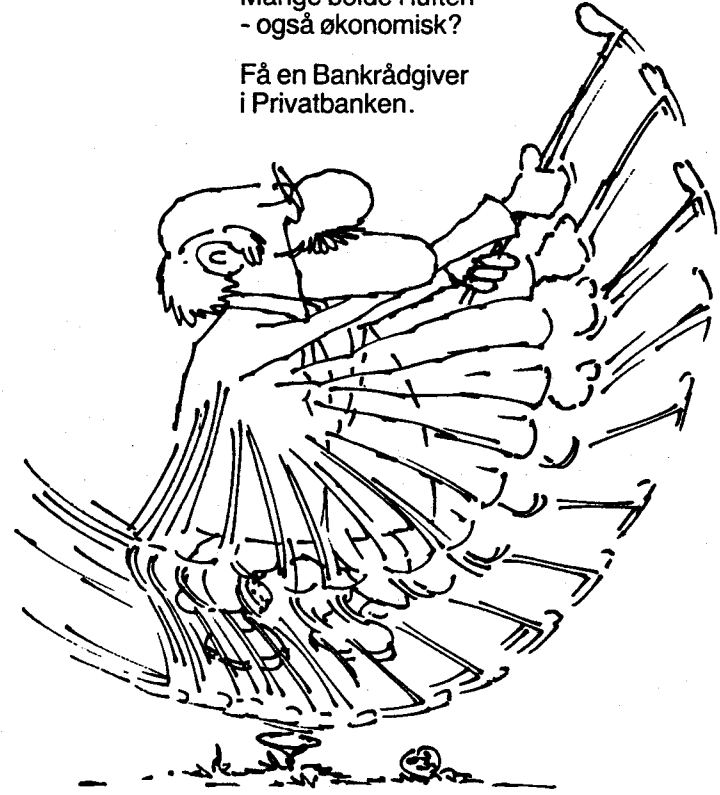


At ungerne også beskæftiger sig med fornuftigere ting end at lære at skrive og regne i skolen, fremgår af denne tegning, begået af Kalle, 7.c.:

18

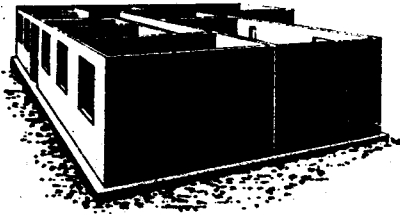
Mange bolde i luften
- også økonomisk?

Få en Bankrådgiver
i Privatbanken.



PRIVATbanken

TINE VASEGAARD

DREJØVÆNGET 56 TRUE
8381 MUNDELSTRUP**Gandrup Elementfabrik****Leca - halvægselementer til boligbyggeri!**

- Begrun- 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.

Sikervej 7
9362 Gandrup
Telefon 06-25 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