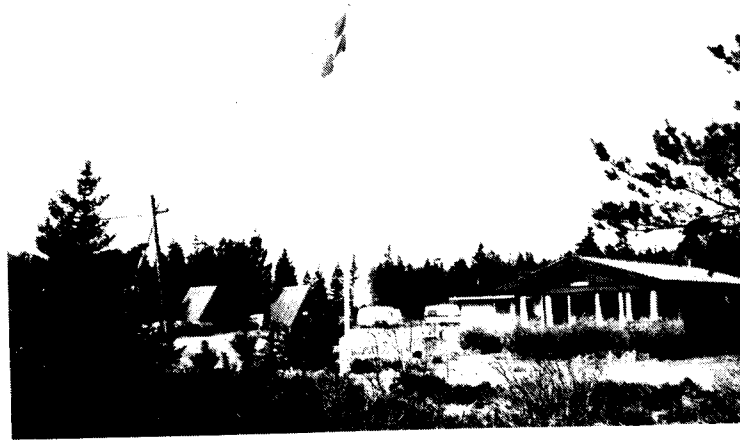


# SVÆVENYT



**NR. 5**  
**Maj 1986**  
**25. årgang**

Der har i forårets løb været flere børnefødselsdage på EK-VH. Hyggelige eftermiddage med 20 - 30 deltagere og børn i alle aldre. Herunder er tre



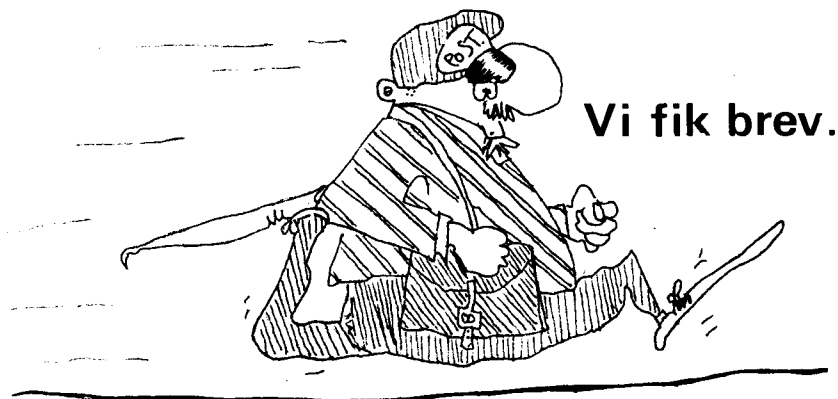
af de mindste i gang med at bage boller til eet af de lidt større børn, Poul Erik, der veltilfreds kan tage lagkagen med 23 lys i øjesyn, inden han blæste den et stykke.



P.S.: Brian har fået S. Tillykke!

Forsidebilledet:

Klubbens ny vartegn ser nu ud til at have fundet sin blivende plads. Og det ser da godt ud med vort kønne flag foran klubhuset.



.... ja, vi fik faktisk en stak breve i den tid, der er gået siden sidste nummer. Det er jo skønt. Lad det endelig fortsætte!

Først fra Phister, der har denne kommentar om sidste generalforsamling.

Lørdag den 8. marts bk klev der afholdt ordinær generalforsamling på EK-VH. Eet af sæsonens højdepunkter, vil jeg vove at påstå. Beretningen fra formanden om det forløbne på godt og ondt, kassererens ('øsens) udredning af indviklede budgetter og foregående års regnskab, beslutning om hjemtagning af nyt lån, ny klubpolitik- og struktur, evt. ny bestyrelse osv. - altsammen af højeste betydning for klubbens fortsatte eksistens og velbefindende.

Ca. 35 af omkring 70 mulige var mødt op til dette møde, og det synes jeg, er for dårligt. Det er som om, flere og flere tror, at generalforsamlingen kun er noget, man læser om i Svæven via referatet her. Men på den anden side var det måske udnærket, at der ikke mødte flere op, for med den talerliste, der blev præsteret og flere gange reduceret stærkt, kunne vi vist have holdt diskussionen gående den dag i dag!

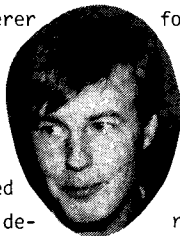
**SPIS OG BO  
PÅ  
HORNUM KRO  
Tlf. 08-66 10 01**

Dårligt indeklima....????

Er der mon mulighed for, at man en ganske almindelig week-end kan komme på EK-VH og slappe af, drikke en kop kaffe, læse avisen, høre radio eller se TV, uden at man absolut SKAL lave eet eller andet? Her tænker jeg f.eks. på at køre spil, traktor eller passe radio. Næppe!

Efterhånden er det sådan, at man, efter et vist pres, bliver sat til at lave eet eller andet på pladsen, skønt man overhovedet ikke har nogen som helst intentioner om at flyve. Straks, som man sidder der, dukker der en overfrisk gut/gutinde op og "spør", om man ikke kunne tænke sig at køre spil eller noget andet.

Klubben er så stor, - og man siger, her skal være plads til alle, - at man skulle kunne gøre næsten, hvad man har lyst til. Men sådan er det bare ikke. Der er ikke plads til de mennesker, der bare kommer for at slappe af, for at nyde vejret og ikke interesserer sig for, hvad der sker på startfeltet. Jeg er ikke, mener jeg selv, en af disse. Jeg kan godt lide at være med til at afvikle en flyvedag, hvadenten det er godt vejr eller bare rent "skolevejr". Men jeg er af den opfattelse, at der skal være re plads til de mennesker, der ikke benytter flyflåden og med hvad dertil hører, i langt højere grad. De betaler dog trofast deres kontingent.



En dag, ved jeg, bliver jeg også flyvetræt. Til den tid vil jeg også gerne kunne sidde i klubhuset stille og roligt og nyde en frokostbajer og ellers være uafhængig af, at der på startstedet er mennesker, der gerne vil flyve.

Jeg ved godt, at vi lige har bygget klubhuset om, og at der stadig er en del at lave, oprydning m.m. Det er også helt fint, - men behøver vi at lave mere arbejde for os selv end nødvendigt??

Phister.



Telefon 08-271231

**Lars Krull**  
Pallisdam 12  
DK - 9430 Vadum

Vi har modtaget følgende fra en ny elev. Vedkommende, som er os bekendt, har en lidt besk kommentar til dette, at vente forgæves på sin instruktør.

"En bøn til instruktørerne."

Når DU er instruktør, vil DU så ikke nok være så venlig at dukke op på pladsen? Hvis du ikke mener, der er grund til at møde op, når du ved, at der venter 5 - 8 elever på netop dig, så prøv at tænke på din kollega, som så står alene med dem alle. Prøv at tænke på at han/hun så skal flyve 15 - 24 starter uden afløsning eller længere pauser. Tror DU, det er sjovt? Hvis du er forhindret, så find en anden i god tid, - eller mød op alligevel!

Endvidere kan du jo stort set selv bestemme, hvornår du vil være instruktør, - det er jo bare at give flyvechefen besked.

Og selv om vejret ikke er det bedste lige der, hvor du er, så tænk på at det sagtens kan være skolevejr på flyvepladsen. Derfor: MØD OP hver gang, du har vagt. Det er ikke rart for eleverne ikke at have en instruktør, idet de jo altid gerne vil op at flyve.

En ny elev



**Brygget perlende frisk.**

KRISTIAN - CERES - ARS

APROPOS....

Fra Poul E. Thomsen har vi fået følgende:

I de sidste tre numre af dette ganske udmærkede og vel redigerede blad har der været artikler om flyslæb. Både set fra slæbepilotens og piloten i svæveflyets side. Som slæbepilot kan jeg kun opfordre til at læse disse artikler igen, da jeg synes, de giver en del stof til eftertanke.

Grunden til denne opfordring er, at jeg for ganske nylig selv har været i en situation, hvor det var lige før, jeg måtte smide ASK-21'eren ude over skoven i østenden i lav højde. Heldigvis gik det denne gang, men næste gang tror jeg ikke, jeg vil betænke mig så længe, for så kan det jo være, jeg hænger i træerne imens. Nuvel, - for at undgå lignende tilfælde en anden gang, vil jeg fortælle om det her.



Vinden den pågældende dag var ca. 150° 15-20 knob, hvilket giver anledning til nogle meget kraftige turbulenser over skoven i østenden. I ASK'en sad en S-pilot, som skulle have check samt en instruktør. På grund af den relativt kraftige vind valgte jeg at starte uden flaps, og starten på bane 11 gik uden problemer, indtil vi nåede skoven. Højden var ca. 150 fod, da det gav et kraftigt ryk i slæbeflyet. Jeg kiggede i spejlet, men kunne ikke se svæveflyet. Herefter kiggede jeg på fartmåleren, der kun viste 45 knob og faldt. Derfor satte jeg et hak flaps. Jeg kiggede igen i spejlet og konstaterede at svæveflyet var på sin plads. Farten blev igen kontrolleret, nu lidt under 40 knob, og hånden flyttedes op til udløserhåndtaget. Skal - skål ikke? Nu begyndte farten imidlertid at stige igen, og de fik lov til at blive hængende. Herefter gik resten af slæbet stort set uden problemer.

Fra svæveflyet så situationen således ud:

Starten foregik i ret kraftig vind, der kom skråt ind fra venstre (nord). Under start forløbet var det nødvendigt at bruge fuldt siderørs udslag for bare nogenlunde at blive bag KZ'eren, men vi kom i luften med pæn fart og stigning. Umiddelbart efter at vi kom ind over skovkanten kneb det med at holde den rette slæbeposition, og instruktøren tøvede sikkert lidt for længe med at hjælpe til. I hvert fald var tovet pludseligt meget slapt, - så slapt at det nærmede sig forkanten af venstre vinge foruroligende. Vi var drevet endnu mere ud til højre for slæbeflyet og i den lave højde turde jeg (FV) ikke løbe an på, at vi kunne komme på plads igen på rimelig kort tid ved sideglidning/uren flyvning. Jeg åbnede derfor bremserne så lidt som muligt og kom på den måde hurtigt på plads igen. Set på vore instrumenter havde vi hele tiden den fornødne fart. Sådan så det åbenbart ikke ud for Poul Erik. Havde jeg opfattet situationen som farlig for slæbeflyet, så håber og tror jeg, at jeg ville have

valgt at køble ud og prøve at nå den smalle stribe græs umiddelbart sydøst for skoven. Denne udgang ville nok under alle omstændigheder have været mindre farlig for os i svæveflyet end for slæbepiloten.

Poul Erik fortsætter:

Grunden til, at farten i slæbeflyet faldt yderligere, kan sikkert skyldes turbulenserne over skoven. Og det er nok muligt, at nogle mennesker kan beherske brugen af bremsere i lav højde, men det er bestemt ikke noget, man skal eksperimentere med. Så hellere stå af, hvis det er muligt. Det kan komme an på slæbepilotens liv. Derfor, - brug kun sideglidning i lav højde.

Endelig: På grund af denne oplevelse og i fremtiden under kugnende vindforhold, vil der umiddelbart efter start i flyslæb blive drejet af mod syd, - ud over de flade marken, når jeg slæber.

PET + FV

Tlf. 62 11 22

.....

**Himmerlands største center for**

**BYGNINGSARTIKLER**

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

# Lidt statistik

Pr. 1/5-86 er der blevet fløjet følgende i Aalborg Svæveflyveklub:

150 timer, 427 starter, 9 stræk, 550 km.

Til ovenstående tal skal knyttes følgende kommentar:

Lørdag den 26/4 blev der fløjet 50 timer totalt, hvilket må siges at være meget godt, da det er 1/3 af total timerne i år! Lad os få flere af disse dage! (Se iøvrigt særlige præstationer).

## HJÆLP!

Jeg har overtaget det mere eller mindre interessante hverv at lave statistik samt tælle journaler sammen. Derfor har jeg en bøn til alle de, som fører journalerne efter endt flyvedag. Det er iøvrigt den samme bøn, der er blevet bedt de sidste mange år. LAD VÆRE MED AT TÆLLE TOTAL ANTAL STARTER SAMMEN, for s.... . Kun skrive det antal, der er foretaget den pågældende dag i den rubrik, hvor der står "evt. stræk-km."

Da jeg talte K-7'eren's journal sammen, havde den, ifølge total antal starter, fløjet 1.075 starter i år!!! - Hvilket må siges at være meget godt på een måned.

Efter bønnen kommer der her et direktiv til alle, specielt til alle S-piloter:

Når DU har fløjet en stræktur (hvilket du i øvrigt ikke kan finde ud af), skal DU i den pågældende flyvers journal føre denne stræktur på en linie for sig selv!! OG sørge for

1. At den ikke indgår i de flyvninger, der findes på linien "iflg. dagkort".
2. At den er påført bagsiden af dagkortet som en særlig præstation.
3. At DU får udfyldt et strækskema, så du kan deltage i kampen om pokalerne.

Dette skema står i et A4 ringbind, hvor der på ryggen står skrevet følgende: ORACLE (hvilket er et andalusisk ord, der betyder "præstationsmappe").

Med hensyn til dette strækskema, hvoraf der findes et udfyldt eksemplar på næste side, skal det også udfyldes, når der bliver laven en 5-timer.

Skulle der nu, blandt vores medlemmer, være nogle, som ikke forstår ovenstående, bedes de venligst rette henvendelse til undertegnede, når jeg er på EK-VH.

FORTSAT GOD TERMIK  
Poul Erik Thomsen

# FEST



Det er på høje tide at indkalde til sommerens første fest på EK-VH! Faktisk er det allerede lørdag den 7. juni kl. 19.00 i klubhuset. Irene er ikke meget for at røbe menu'en allerede - den bliver faktisk først fastlagt, når hun har overblik over deltagerantallet samt over, hvilke gode muligheder, der foreligger for at lave den sædvanlige gode og billige mad, vi efterhånden er så forvante med fra den side.

Prisen foreligge således heller ikke, men den bliver nogenlunde som sædvanlig.

Tilmelding kan ske telefonisk på nr. 08 463121 senest torsdag d. 5. juni, eller på listen i klubhuset senest søndag d. 1. juni.

Nyt fly.

Når dette læses, skulle vi gerne have vort splinterny fly i hus. Torsdag d. 22. maj kører Poul Richard, Jhonny og Flemming V. sydpå med Bruchsal syd for Frankfurt som mål. Så langt regner vi dog ikke med at nå den første dag, idet det er omkring 1100 km - med trailer. Vi kører derfor omkring Gladbeck, hvor vi overnatter hos Werner Kohlwey, inden vi fredag morgen sætter af til det sidste stykke. Efter afhentningen køres tilbage til Werner og endnu en overnatning. Det sidste lange stræk på ca. 750 km skulle så gerne tilbagelægges om lørdagen, så vi sidst på dagen/aftenen kan være på EK-VH med vidunderet. Om søndagen forestår så indbygning af diverse instrumenter, bl.a. GS 500 variometer og 720 kanals radio, inden vi kan prøve DG 300'eren.

Til turen har vi lånt den danske forhandler, Lars Ullitz' transportvogn, med det er indtil videre tanken, at vores Astir-vogn skal ombygges, så den kan klare begge fly.

En beretning om afhentningen skulle kunne være med i næste nummer af Svævenyt.

## Fra bestyrelsen

Da referatet fra sekretæren af forskellige årsager ikke er nået frem til Svævenyt inden redaktionens slutning, vil jeg her kort nævne, hvad sidste bestyrelsesmøde indeholdt.

Vi har på nuværende 69 medlemmer og besluttede at tage yderligere 6 nye medlemmer ind omkring 1. juni, når nogle af vore nuværende elever er gået solo/har fået S-certifikat.

I sidste referat fra bestyrelsesmødet den 5. april 1986 var der en liste over de udvalg, der blev nedsat. Som ansvarlig for tutten var angivet B. A. Eriksen. Her skulle have stået Irene Kristensen/B. A. Eriksen, idet Irene naturligvis fortsat står for den daglige drift af tutten, medens Birgit er bestyrelsens kontaktperson i tutteanliggender.

Bestyrelsen havde modtaget følgende ansøgninger om fly til konkurrencer, der alle blev bevilget:

Hans M. Andersen	- DG 300 til NOM
Linneman Kristensen	PIK-20 til NOM
Flemming Kristensen	K-6 til NOM
Dan Hansen	ASTIR til NOM
P. E. Thomsen/Birgit A. Eriksen/	
Børge Nielsen	ASK-21 til kvindesvæveflyvetræf Arnborg

Som det ses, er der ikke nogen, der har søgt om K-8. Fristen for ansøgning om lån af K-8 til NOM forlænges derfor til 1.6.86. Er du interesseret, så kontakt Gert Frikke.

Herudover bevilgede bestyrelsen PIK-20 til DM - arrangørerne, samt Astir eller LS-1 til Gitte og Flemming Vasegaard til FI-kursus.

M.h.t. til spillet er der ved at blive drejet 2 nye tromler.

Alle medlemmer opfordres til at spare på varmen. Der er ikke grund til at have varme på hele ugen - specielt ikke på denne årstid!

## Overnatningshytter

Som det nok er de fleste bekendt, er der yderligere nogle af klubbens medlemmer, der ønsker rådighed over en overnatningshytte på flyvepladsen. Bestyrelsen har set på mulighederne for placering af op til 6 hytter mere og vil indsende det skitseforslag, der kan ses på næste side, til kommunen. Når vi har fået deres stillingtagen til placering/antal hytter, vil vi indsende endelig byggeansøgning.

Hvis kommunen giver deres tilladelse, er det tanken at bygge dels store hytter (som de eksisterende), dels hytter i 2/3 størrelse, som foreslået på generalforsamlingen.

Skulle du være interesseret i en hytte, uden at have talt med bestyrelsen om det, er det på tide at komme ud af busken.

Gitte

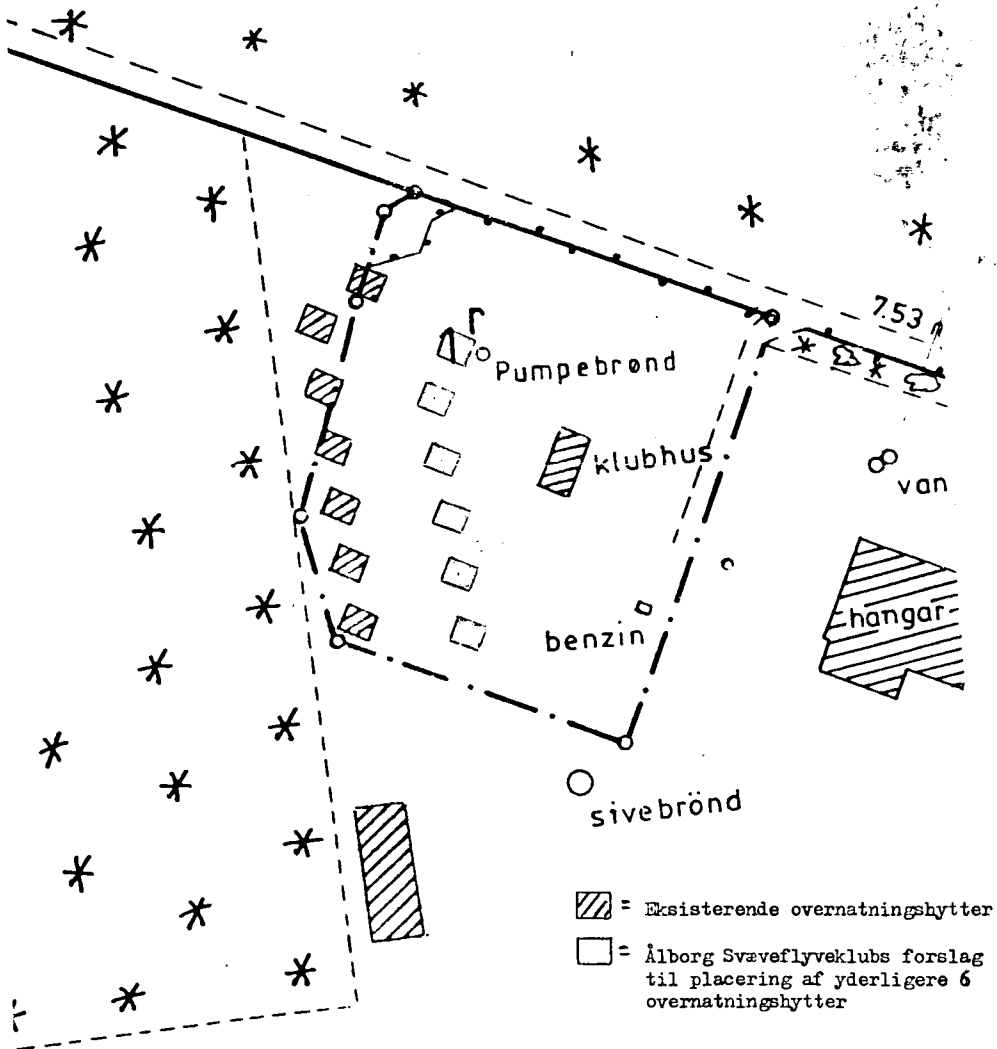
## Sidste fra DM

Arets danmarksmesterskaber blev ikke ligefrem nogen succes vejræssigt. Faktisk blev det kun til 3 gyldige konkurrencedage i begge klasser. Resultaterne ses herunder:

Standardklassen:	15-meterklassen:
1. Jan Andersen 2587 points	1. Ib Wienberg 2579 points
2. Per Vinther 2404 -	2. Stig Øye 2436 -
3. Edwin Thomsen 2320 -	3. Erik Døssing 2394 -

Vi ønsker de ny mestre tillykke.

Ligeledes er der, så vidt det forlyder, grund til at lykønske konkurrenceledelsen og dennes mange hjælpere med endnu et vel-arrangeret mesterskab. Fra vor klub deltog som bekendt Niels Sejstrup som DM-chef, Poul R. Kristensen, Anne Grethe Bendixen, Per Madsen, Lisbeth, Phister og 3 satellitmodtagere!



I-møde 2/86  
 STED: EK/TH  
 DATO: 14 JUN 86  
 TID: 15.00

PLANLAGTE FLYVEDAGE

Instruktør	For- kort.	I-bevis nr.	Tlf.	Flyvedage						Deltog		
				19/5	24/5	31/5	1/6	7/6	8/6		14/6	15/6
Niels Sejstrup	SEJ	176	08-382365	X	X	X	X	X	X	X		
Tage Havsager	TH	403	08-293260	X	X	X	X	X	X	X		
Kaj Fogh	KF	482	08-271195	X	X	X	X	X	X	X		
Finn W. Thomsen	FW	564	08-335634	X	X	X	X	X	X	X		
Per Madsen	PM	600	08-190101	X	X	X	X	X	X	X		
Linneman Kristensen	LK	612	08-463121	X	X	X	X	X	X	X		
Finn Østergård	ØST	614	08-927911	X	X	X	X	X	X	X		
Karsten Sjørslev	KS	666	08-190841	X	X	X	X	X	X	X		
Poul R. Kristensen	PRK	669	06-911016	X	X	X	X	X	X	X		
Gert Frikke	GF	697	08-351982	X	X	X	X	X	X	X		
Hans Bo Poulsen	HBP	422	08-656298	X	X	X	X	X	X	X		
Kaj Olesen	KO	387	08-524156	X	X	X	X	X	X	X		
Bogild Skamris	BS	410	08-429508	X	X	X	X	X	X	X		
Flemming Vasegaard	FV	412	06-244809	X	X	X	X	X	X	X		
Gitte Vasegaard	GV	430	06-244809	X	X	X	X	X	X	X		
Birgit A. Eriksen	BAE	465	08-335743	X	X	X	X	X	X	X		
Berge Nielsen	BN	466	08-335743	X	X	X	X	X	X	X		
Bent E. Thomsen	BET	489	08-661791	X	X	X	X	X	X	X		
Ove R. Christensen	ORC	523	08-623351	X	X	X	X	X	X	X		
Poul E. Thomsen	PET	544	07-442177	X	X	X	X	X	X	X		

TH

Fra Per Eriksen har vi modtaget følgendeberetning:

Gamle motorfly og engelske museer har måske ikke den store interesse for Svøvenyts læsere, men efter redaktørens opråb i februarnummeret begyndte jeg alligevel at grifle ned. De ikke interesserede kan stå af her.

Som den opmærksomme læser af Flyv ved, arrangerede KDA en rejse i februar måned til nogle af de mange flymuseer i England. Og da undertegnede i årtier har haft et ønske om "engang ved lejlighed" at se de gamle, berømte flytyper, så betænkte jeg mig ikke længe.

Søndag den 2. 2. startede en Sterling-Caravelle fra Kastrup med de sjællandske deltagere og en enkelt svensk, og ved mellem-landingen i Esbjerg steg vi fra Jylland og omegn om bord. De 30 deltagere var flyentusiaster med vidt forskellig baggrund, gennemsnitsalderen var ca. 50 år. Der blev fortalt mange spændende oplevelser i den uge. Blandt deltagerne var flyforfatteren, tidl. trafikflyver og instruktør i SAS, omvandrende lexikon Johannes Thinesen. Lederen var Hans Kofoed fra Flyvs redaktion.

Efter en hurtig flyvetur, hvor vi var et par mand ude at se til piloterne, landede vi i Stansted Airport ved London. Derpå halvanden time i bus til hotel Burns i Earls Court, et hotel, hvor man følte sig hensat til Spanien. Ikke bare fordi der var spaniere blandt personalet, men englænderne tager det ikke så tungt med bygningers isolering og finish.



Hele selskabet spiste aftensmad på en kinesisk restaurant nærved.

Mandag formiddag kørte bussen os den lange vej vestpå til Yeovilton. Dog kørte vi en lille omvej for at se den berømte, mystiske oldtidslevning Stonehenge.

Dagens mål var Fleet Air Arm & Concorde Museum, som er anbragt på en Navy luftbase med Harrier og Hunter. Det er et stort og godt indrettet museum med over 50 fly, bl.a. Sopwith Baby fra 1. verdenskrig, Gloster Sea Gladiator, Fairey Swordfish og Fulmar, Supermarine Seafire og Walrus, Grumman Wildcat alias Martlet, Avenger (Fatcat), Hellcat, F4 Corsair, Sea Fury, Ohka kamikazefly, Skyraider, Sea Vampire, Sea Hawk, Sea Vixen, Westland Wyvern, Gannet, Scimitar, Buccaneer og diverse helikoptere. Det nyeste afsnit af museet er om Falklandskrigen i 1982 med bl.a. et erobret Fucara ground attack fly. Foruden flyene er der modeller af hangarskibe, fotos, blancher, malerier m.m.m.



I hallen ved siden af er Concorde-udstillingen med prototype oo2. Indvendig er den spækket med maleudstyr fra testflyvningerne. Den er et af de få museumsfly, som man må komme ind i. Der er også et par forsøgsfly som forløbere for Concorde: Fairey Delta og H.P. 115, og der er meget om udviklingen af Concordevingen og motorene.



På hjemturen en lille omvej til Salisbury Cathedral, hvis 120 m høje spir kan ses på lang afstand. I en af dens store, farvestrålende, blyindfattede ruder er der et mindesmærke for RAF-gliderspilots fra 2. verdenskrig.

Om aftenen var vi tre mand ude at se London by night. Selv om vi for vild i Soho, nåede vi dog det sidste undergrundstog hjem til hotellet.

Om tirsdagen var vi først på det lille Booker Aircraft Museum, High Wycombe. Det er bl.a. også en svæveflyveplads. Museet har specialiseret sig i at samle vragede af fly fra 2. verdenskrig og historierne bag dem.

Derfra gik turen til Science Museum Outstation, Wroughton Airfield. Der er to store hangarer med fly, -motorer og kørejer, som f.eks. Dragon Rapide, Boeing 247 D, Lockheed 10 Electra, Comet 4 B og en dampdreven lastbil.

Dagens højdepunkt var besøget på Brooklands, Weybridge. Nu hører dette store fabrikskompleks under British Aerospace, men tidligt i århundredet var det arnestedet for britisk racerbilspport og flyvning, faktisk hjemstedet for "disse prægtige mænd og deres flyvende maskiner". Her var en stor rund betonracerbane, hvor bl.a. Chitty-Bang-Bang og Malcolm Campbell's Bluebird kørte. Flere af de berømte flypionerer arbejdede her: A. A. Roe, Harry Hawker, Thomas Sopwith (som iøvrigt lever endnu, 97 år gammel) og dr. Barnes Wallis. Lige efter krigen lavede man et stratosfærekammer, hvori fly og udstyr kan afprøves under ekstreme forhold: en tyvendedel atmosfære, temperaturer fra  $+65^{\circ}\text{C}$  til  $+45^{\circ}\text{C}$ , samt storm, sne og is. Museumsafdelingen vil i gang med at restaurere Loch Ness-uhjret: en Wellington-bombemaskine, som sidste år blev hævet fra den berømte sø efter at have ligget der i 45 år. Rundvisningen sluttede med 5 o'clock tea og en bøn om at støtte museets økonomi. Tilsyneladende døjer alle museer og katedraler med at løbe rundt.

Om aftenen på udkig efter en god, gammeldags pub uden jukeboxlarm og punkere.

Onsdagen var til fri disposition. Arrangøren var gået ud fra, at de fleste tidligere havde set RAF-museet i forstaden Hendon og havde derfor ikke dette store museumskompleks på programmet. Op mod halvdelen af holdet kom derud. Der er tre afdelinger: selve RAF-museet, Bomber Command-afdelingen og Battle of Britain-museet. Fælles for dem er, at man skal holde

sig pænt på midtergangen. På nogle andre museer er der ingen afspærring, man må bare ikke kravle på flyene. Førstnævnte afdeling har bl.a. Sopwith Camel, Pup og Triplane, SE5A, Gunbus, Tempest, Typhoon, Beaufighter, Lightning og Harrier prototypen, samt selvfølgelig det fly, jeg havde glædet mig mest til at se: Spitfire. Her står både en Mk. I og en Mk. 24, og man kan se, at typen er udviklet meget. Der er nu noget særligt ved at stå over for "the real thing", og jeg kunne ikke dy mig for at gå hen og røre ved den og kigge ind i cockpittet, men en vagt gennede mig snart ud på midtergangen igen.

Når man kommer ind i Bomber-hallen, kigger man op på snuden af en Lancaster med åbent bomberum. Den har påmalet et citat af Göring: NO ENEMY PLANE WILL FLY OVER THE REICH TERRITORY, samt et bombesymbol for hvert togt over das Reich, ialt 137, så den har været heldig. Desuden er der bl.a. Vickers Vimy, B-17, B-25, Mosquito, en efterkrigs-Wellington, vraget af den sidste Halifax samt V-jetbomberne Valiant og Vulcan.

Fortsættes.

**Olieprodukter**

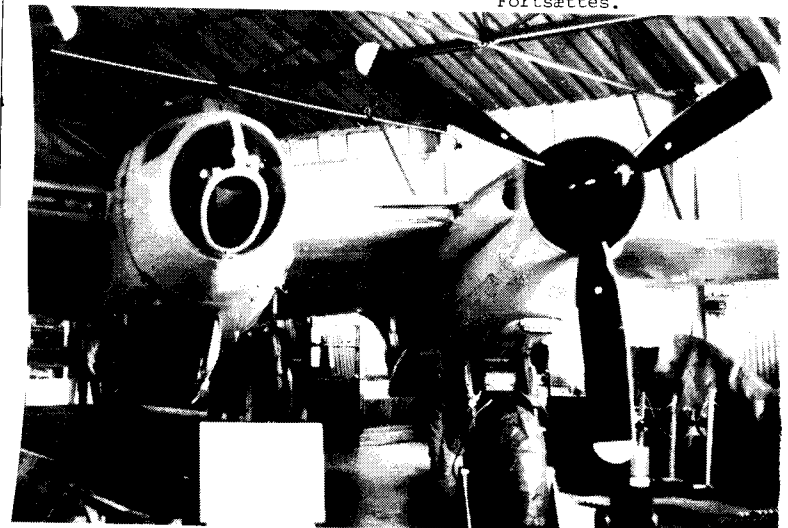
**Varmeanlæg  
til olie og gas**

**Service på  
olie- og gasfyrr**

**Års  
62 19 88**



**BP energi**



Mosquito



**FLAUENSKJOLDS  
FARVEHANDEL**

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 13 13 39

## Medlemsnyt

### Ny medlemmer:

Teo Kaalund Guldbæk  
Hyltvej 22, Veddam  
9560 Hadsund.  
Tlf. 08 585423

Mads Guldbæk  
samme adresse

Per Brink Jørgensen  
Suensonsgade 16, 2.th.  
9000 Aalborg.

### Ny adresse:

Finn Jonassen  
Kærlundsvej 6  
9000 Aalborg  
Tlf. 08 123450

### Udmeldt pga. restance (P)

Poul Rosenbeck  
Jens H. Jensen

### NY BABY:

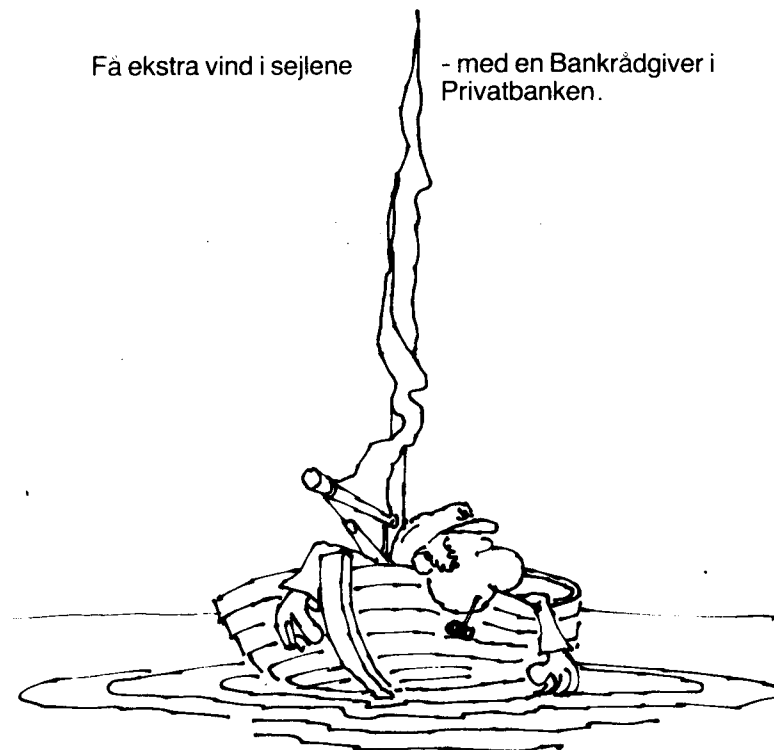
Finn Odderskov har endnu en gang fået en Baby, - men denne gang een med vinger på! Det gamle flyvetræ, der længe stod og sygnede hen i et hjørne af hangaren, har atter fået luft under vingerne. Det har, også her, kostet et målrettet arbejde i de lange vinteraftener. Vi ønsker Finn tillykke.

### PAS PÅ:

den højre tromle på spillet. Når du sætter denne i indgreb, skal du være meget opmærksom på, at låse-pålen i håndtaget kommer helt op og i hak. (Se den lille, instruktive tegning på spillet, lige ved håndtaget til højre tromle.) Er højre side ikke ordentligt i indgreb, fører det let til utilsigtede afbrudte starter, når tromlen hopper ud. - Ofte med wiresalat til følge.

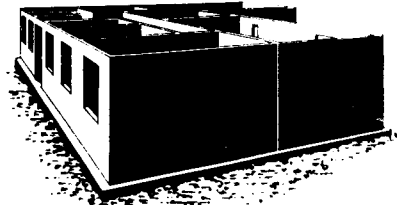
Få ekstra vind i sejlene

- med en Bankrådgiver i  
Privatbanken.



**PRIVATbanken**

## Gandrup Elementfabrik



### Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

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

Skivervej 7  
9362 Gandrup  
Telefon 08-25 90 66

**GANDRUP ELEMENTFABRIK** a/s

### AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

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

Kasserer: Gitte Vasegaard, Lindøvænget 11, True,  
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Sekretær: Poul Erik Thomsen, Alskovvej 11, 7830  
Vinderup, tlf. 07-44 21 77

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

### Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Lindøvænget 11, True,  
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Ib Friis Mikkelsen, Tilemansvej 21, 8450 Hammel,

Sværenyts girokonto: 5 60 29 55

### KLUBHUSET:

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