

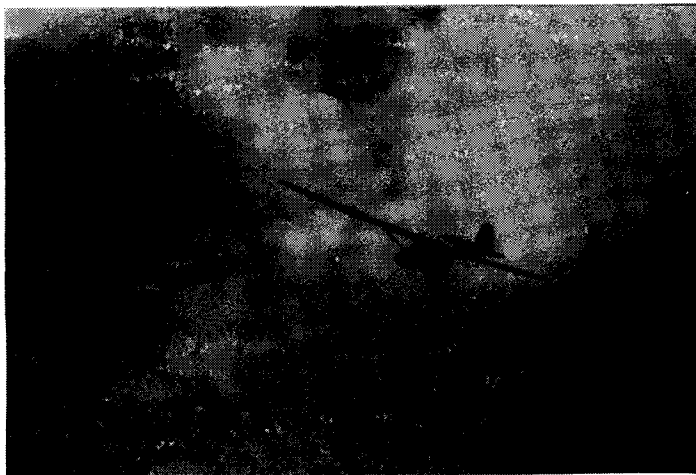
SWÄVENYT



NR. 6
Juni-juli 1986
25. årgang

Med dette nummer af Svævenyt siger vi i redaktionen "go' sommerferie - med masser af termik". Vores trykkeri er lukket indtil begyndelsen af august, og der har endda i denne måned været så stort tryk på (!), at vi ikke kunne finde nogen trykkestid til dette nummer. Det er derfor i stor hast lavet på vores alternative trykkested. Det betyder, at billederne er noget ringere end ellers i gengivelsen. Det må de gode læsere bære over med, hvad enten de vil eller ej!

Red.



Herover et billede af Finns ny Baby. Den første start i... ja, hvor mange år er det egentlig, Finn? Og hvad har du ellers at berette om det gamle flyvetræ? Læserne slubrer allerede med udslagne øren!



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Som det ses på forsidebilledet, er vor ny DG 300 nu taget i brug. Iøvrigt med begejstring fra dem, der indtil nu har haft fornøjelsen. Ret megen termik er det ikke blevet til, men selv på korte ture i svag termik har flyet været en fornøjelse at flyve, og der er al mulig grund til at tro på, at det nok skal indfri de høje forventninger, der stilles til det.

Vi har tidligere lovet at berette om hjemhentningen af flyet, så hermed en kort rapport.

Vi lagde ud torsdag eftermiddag ved 2-tiden og kørte ned i nærheden af Esbjerg, hvor vi lånte Lars Ullitz' transportvogn. Den stod som lovet klar til os, og en times tid efter passerede vi grænsen for sydgående. Efter kaffepause og for een af deltagernes vedkommende den portion oksehalesuppe, der for ham er obligatorisk ved motorvejskørsel i Tyskland, satte vi kursen mod Gladbeck og Werner Kohlweys (og Elkes) gæstfrihed. Turen forløb begivenhedsløst. Yngste deltager



sov sig igennem det meste af Nordtyskland, - men unge mennesker i voksenalderen skal vel også have rigelig søvn.

I Gladbeck ventede Werner og Mathias på os med natmad og koldt øl, men allerede efter en times nattesnak gik vi til køjs for at være friske til næste lange stræk dagen efter.

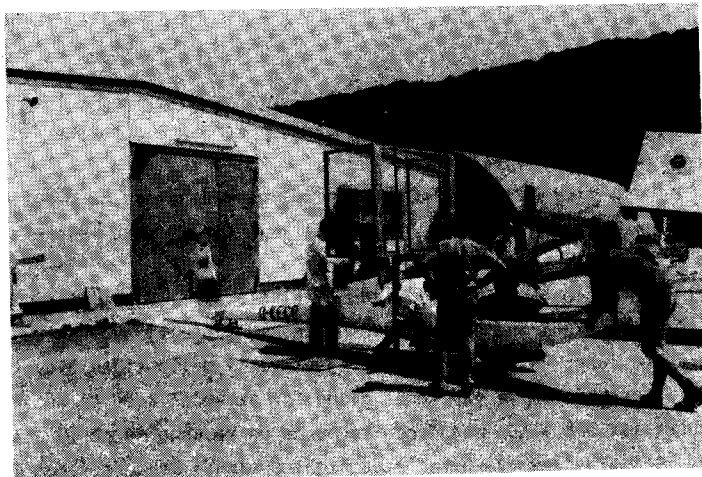
Det lykkedes os at komme af sted som planlagt kl. 8, og efter at have ladt den tætte trafik omkring Dortmund/Köln bag os, kunne vi nyde turen ned gennem vinmarkerne langs Rhinen og Mosel. Vejret var i mellemtiden blevet rigtig varmt, - op mod 30 grader, så vi var meget glade for at undgå køer på motorvejen. På et tidspunkt var den i den modgående kørebane en kødannelse på 10 - 15 km.

Ved 14-tiden fandt vi efter lidt sight-seeing i Bruchsal frem til fabrikken, der ligger lidt udenfor byen. Her herskede der stor travlhed, for andre end

os benyttede fredagen til at afhente fly. Bl.a. blev en splinterny DG 400 under megen omstændelighed indladet i en ligeså ny trailer, hvilket øjensynlig optog fabrikkens samlede mandskab i udleveringsafdelingen. Et kort "goddag" blev det til os, hvorefter vi så kunne passe os selv, indtil der blev tid til os. Det virkede ærlig talt noget miserabelt, at man ikke i det mindste kunne afse 5 minutter til at byde ny kunder velkomne. Og idéen om at byde trætte rejsende, der havde tilbagelagt adskillige hundrede kilometer på brænd-hede motorveje en kop kaffe eller noget koldt at drikke, faldt tilsyneladende ikke nogen ind. Man må ikke håbe, at danske firmaer byder på en tilsvarende ringe kundeservice! Men for Glaser Dirks er det jo også sælgers marked for tiden.



A 9 rulles for allerførste gang ud i sollyset.



En DG 400 motorprøves i afskærmet prøvestand. Den støjer meget, men er usandsynlig lækker.

Da turen så kom til os, blev A 9 rullet ud af monteringshallen. Ny, blank og skinnende. Flyet blev hurtigt samlet, og vi nåede så nogenlunde at få kigget det efter. Så blev vi inviteret indenfor, "skriv venligst under dér, dér og dér", "tak for check'en, I skal ud ad porten derovre, farvel".

En forespørgsel, om man var interesseret i en kopi af en dansk oversættelse af flyets håndbog, blev besvaret med et nej tak. Hvis nogen skulle ønske en sådan, måtte det da være den danske forhandlers problem, syntes man. Tja...

Nå, efterhånden godt sultne tiltrådte vi tilbagerejsen til Gladbeck, og efter et hurtigt raid mod en motorvejsrestaurant, nåede vi først på aftenen tilbage til Elke og Werner. Denne gang var der store køer i sydgående retning. Vi var atter heldige. Og vi havde denne aften god tid til at nyde Elkes aftensmåltid. Vi sad udendørs, så samtidig var der en del myg, der nød os.

Det lykkedes os atter at komme tidligt op lørdag morgen. Her ventede der os et helt usædvanligt syn, idet vi så Werner oppe allerede før 8, - endda klædt ud med jakke og slips osv. Årsagen var, at han skulle deltage i SPDs Kreissammlung, - noget der vist nærmest må lignede ved en generalforsamling i en dansk vælgerforening på amtsplan. Werner stillede op til en bestyrelsespost og blev valgt.

Mens dette foregik, trillede vi med konstant fart nordpå med Lars Ullitz' virkelig velkørende trailer med vore kostbare nyerhvervelse.

Ved grænsen viste det sig, at vi manglede et enkelt dokument, men med hjælp fra en flink eksportchauffør, fik vi også klaret dette og kunne så sætte fod og fly på dansk jord. Dette fejrede vi med et hold Jumbo-burgers, og lige i rette tid til aftensmaden kørte vi ind på EK-VH. Her viste det sig, at manden med nøg-



len til transportvognen slet ikke kunne huske, hvor han havde den, for der var blevet serveret kølig øl til hjemhenterne. Men så var der også næsten 100 ivrige hænder, der alle skulle sætte fingeraftryk på A 9, inden Anne Grethe kommande-

rede hele sværmen indenfor igen, - hvis man da ellers ville have varm aftensmad!

Vi 3 chauffører havde for så vidt en begivenhedsløs tur, men vi fik en masse god snak og hygge ud af de omkring 2500 km^S kørsel.

JN, PRK, FV.

Olieprodukter

**Varmeankæg
til olie og gas**

**Service på
olie- og gastyr**

**Års
62 19 88**



BP energi

**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**

Tlf. 08-66 10 01

Referat fra bestyrelsesmødet d. 14/6.

Til stede: PET, PM, BAE, PRK, GF, KF.

1. Referatet fra forrige møde blev godkendt.

2. Møde med flyvepladsudvalget i klubhuset d. 21. juni.

- Orientering om svæveflyveklubbens virke og historie på EK-VH.
- Udbygning af klubhusområdet (vore ideer).
- Udestående sager.
- Flyvepladsudvalgets frentidsplaner/visioner.

3. Økonomi.

Der er ca. 30.000 kr. på både giro- og bankkonto. Der ventes en momsregning på ca. 45.000 for DG 300. Der optages et lån på kr. 70.000, så der er penge til rådighed til en del, kommende store regninger. Lånet skal atter være afviklet 1/6 - 87.

Det har vist sig, at SIFA kan give tilskud til rejser, kurser, m.m. For vores vedkommende vil vi søge tilskud til instruktørkurser.

Der vil i sommerens løb forestå en del småinvesteringer til bl.a. ny terrasse ved klubhuset, isoleringsmateriale til færdiggørelse af klubhuset. Til spillets bagaksel. Det vil blive forsynet med kraftigere aksler og ny tandhjul i krydset til vinter.

4. Andet.

Den ny jordstation er næsten færdig og ventes opsat i indeværende måned.

5. Medlemsstatus.

Der er for tiden ingen på venteliste.

6. Ansøgninger.

Linnemann Kristensen får LS 1 til NOM, Per Madsen PIK 20 og Boggild Skamris K 8.

Johnny Nielsen og Finn Odderskov er godkendt til skoling til passagertilladelse.

7. Diverse.

Bestyrelsen tager mod et tilbud fra Chr. Kjeldsen om, at vi må bruge hans vogn til DG 300. Han vil så lave vingebukke, så vognen passer. DG 101 kan fortsat stå opspændt, mens SH 1'en spændes ned.

Kaj Fogh rykker Mogens Clausen for faldskærm til DG 300.

Flyveplads kan udvides ^{AS}_{5/6 -K}

AARS: Statslige myndigheder vil næppe modsætte sig, at planerne om en udvidelse af den asfalterede landingsbane på Vesthimmerlands Flyveplads fra 650 til 1150 meter føres ud i livet. Det fremgår af skrivelser fra Statens Luftfartsvæsen og Ministeriet for offentlige arbejder.

Aars Kommune har som tidligere omtalt søgt om støtte til udvidelsen fra EF's regionalfond, og denne ansøgning er af hjemlige instanser anbefalet med en høj prioritet. Man håber at få bevilget ca. halvdelen af den anslåede udgift på 2,8 millioner kroner til forlængelse af banen og 500.000 kr. til forbedring af den græsbelagte nord-syd bane.

Statens Luftfartsvæsen har i en kort skrivelse meddelt, at man ikke ser noget til hinder for gennemførelse af planerne, som vil betyde, at indflyvningsplanen skal ændres og sikres i henhold til luftfartsloven, og ministeriet har på den baggrund meddelt, at man vil kunne regne med at få den nødvendige tilladelse til baneforlængelsen, når der foreligger et detaljeret forslag, som kan godkendes af luftfartsvæsenet. Man bemærker, at pladsen heller ikke efter udvidelsen må benyttes til ruteflyvning, og at man heller ikke i fremtiden vil kunne regne med en sådan tilladelse, som der dog heller ikke er planer om. Udvidelsen ønskes primært, for at lidt større fly - herunder taxify - kan lande og starte på pladsen.

Foruden tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen og ministeriet skal i henhold til miljø- og planlovgivningen indhentes en række tilladelser, ligesom Aars Byråd selvsagt skal tage stilling til, om man

kan finde de midler, man selv skal skaffe til gennemførelse af planerne.

Løgstør Kommune er medejjer af pladsen og betaler ca. en fjerdedel af driften, men Løgstør ønskede ikke at deltage i anlægsudgiften, da øst-vest banen blev etableret.

I det ny flyvepladsudvalg er Aars repræsenteret af Mølgaard Bjerglund, der er formand, Harry Nielsen og Niels Madsen, Løgstør af Kjærsgaard Jørgensen og S. E. Jensen. Som daglig leder af pladsen og sekretær for udvalget har den ny kommuneingeniør i Aars, Ole Bønnelykke, afløst den fratrådte kommuneingeniør Bernh. Pedersen.

STRÆKFLYVNING.....

På næste side er vist et strækflyvnings-skema. (Vi håber, det kan læses. Trykkeforlægget er noget lyst i det. Red.)

Dette skema SKAL udfyldes efter hver strækflyvning, hvis du da vil deltage i konkurrencen om vore pokaler etc.

At udfylde skemaet skulle vel ikke være noget problem. Men er det, så spørg. Der gøres opmærksom på, at tallene i skemaet er fiktive!

Poul Erik

Tlf. 62 11 22

Himmerlands største center for

BYGNINGSARTIKLER

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

STRÆKFLYVNINGSSOPGAVE

Dato: 1/6 1986

Pilot : DAN HANSEN

Status : Sølv - C ja nej
 S - pilot A - diplom
 Instruktør B - diplom

Instruktør/bagsædepilot : _____

Status : Sølv - C ja nej
 S - pilot A - diplom
 Instruktør B - diplom

FLY :
 Ka - 7
 ASK - 21
 Ka - 8 XFL XFG
 Ka - 6
 Astir
 LS - 1 c
 Pik 20 d
 SH - 1
 DG 300
 DG 101

OPGAVE

106 km trekant EKVH - sydsp. Tjele Langsø - Astrup K - EKVH
 106 km trekant EKVH - Verdenskortet - Terndrup mølledam - EKVH
 101 km trekant EKVH - bro Skals å/A 13 - Sejlstrup - EKVH
 304 km u/h EKVH - Lunderskov jernbane Y - EKVH
 305 km trekant EKVH - Brejning vej X - Malling K - EKVH

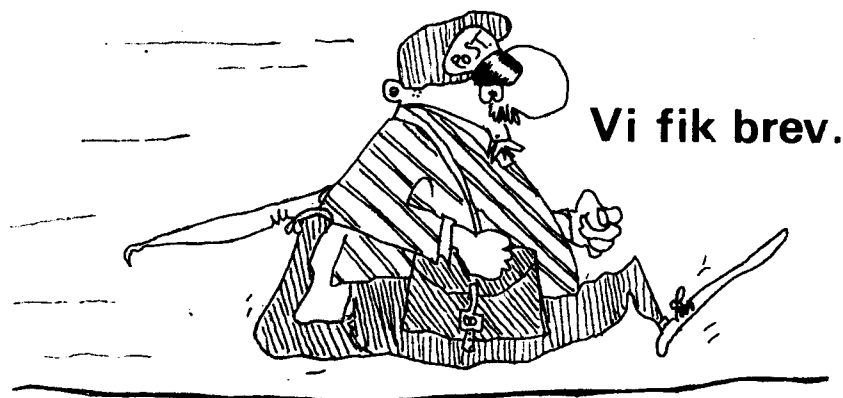
Andet :
 _____ km trekant EKVH - _____ - EKVH
 ud/hjem EKVH - _____ - EKVH
 varighed _____
 Startsted : 1. VP : _____
 2. VP : 3. VP : _____
 4. VP : Landing : _____

Udelandet - angiv sted :

Vedlagt :
 Barogram

Billederne er på film nr. 3

Starttidspunkt : 12:00
 Udtærs kling : 12:30
 Hjemtærs kling : 14:17
 Landing : 14:20
 Flyvetid/tid på opgave : 1:47

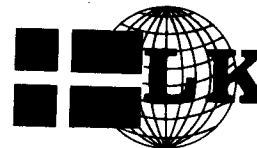


Ja, - vi fortsætter Per Eriksens beretning fra turen til de engelske flyvemuseer.

Battle of Britain-museet giver med lyd og film og de udstillede ting et levende indtryk af begivenhederne og stemningen i de hektiske måneder i 1940. I den ene side af hallen står tyske fly: Stuka, Me 109 og 110, Ju 88, Heinkel 111 og en italiensk CR 42 Falco; i den modsatte side Hurricane, Spitfire, Gladiator, Blenheim og Defiant. Desuden en Short Sunderland, en Lysander og en Walrus. Der er også et plotterum, der viser luftkampsituationen den 15. september 1940 kl. 1130.

Uden for museet står en Blackburn Beverley.

Bagefter var vi tre mand på Science Museum i South Kensington. Der er mange spændende ting, men efter at have set lidt på James Watts dampmaskiner og nogle holografier koncentrerede vi os om flyveafdelingen. Der er bl.a. modeller lavet efter Leonardo da Vincis tegninger, skildring af ballonfartens ud-



Telefon 08-271231

Lars Krull
 Pallisdam 12
 DK - 9430 Vadum

vikling, og selvfølgelig nogle fly, bl.a. kopi af Wright-brødre-
renes første fly, og af Bleriot's kanalkrydser. Flyteknologien
dengang havde meget tilfælles med cykelteknologien. Supermari-
ne S6B pontonflyet står der sammen med det Schneidertrofa, det
vandt i 1931. Foruden Hurricane og Spitfire er der også det
første britiske jetfly, Gloster Whittle, og et Messerschmitt
Komet raketfly. I alt er her over 20 fly og helikoptere og en
samling på over 100 flymotorer. Der skulle også være en rum-
fartsafdeling med bl.a. en full-size kopi af Apollo 11 måne-
landingsmodulet, men det nåede vi ikke at se.



Torsdagens besøg på Museum of Army Flying, Middle Wallop
Airfield, var af speciel interesse for svæveflyvere, da en
stor del af udstillingen drejede sig om transportglidere som
Horsa og Waco. Der var beretninger om luftlandeoperationerne,
bl.a. den tragiske tur til Norge for at ødelægge tungtvands-
fabrikken, og selvfølgelig D-dagen og Arnhem. Udstillingen for-
tæller historien om hærens luftfart gennem mere end 100 år,
fra de første balloner og Cody's menneskebærende kassedrage,
over de skrøbelige observationsfly i 1. verdenskrig til nu-
tidens raketbærende helikoptere. Et godt lille museum med en
god fortæller.

Efter lunch i Stockbridge kørte bussen til Southampton
Hall of Aviation, et forholdsvis lille museum, hvor de ikke
var så bange for publikum som på RAF-museet i Hendon. Vi kom
6 ad gangen op i cockpittet på en Sunderland flyvebåd. Guiden
havde været pilot på typen. Museet fortalte meget om Spitfi-
rens historie. Den blev bygget på en fabrik i Southampton,
men efter et tysk luftangreb gik man over til spredt frem-
stilling af komponenter, som samledes i en hal i en skov.
Når den var flyveklar, startede den fra en mark og fløj til
den base, hvor den skulle gøres operativ. Det fandt tyskerne
aldrig ud af.

På den lange hjemvej lykkedes det at finde Winchester Ca-
thedral og se den indvendig.

Om fredagen var vi først på RAF Workshops, Cardington. Her
arbejdes med restaurering af gamle fly. Særlig interessant var
en Bristol F2B, en 2-sædet jager brugt fra 1917 til ca. 1930.
Man vil lade den være åben på den ene side, så man kan se ind-



maden. Iøvrigt har de tonsvis af gamle flymotorer og reservedele til gamle fly. De laver også skalamodeller til filmtrick og vindtunnelforsøg m.v.

Et af de berømteste flymuseer er The Shuttleworth Collection på Old Warden Aerodrome. Mange fine sager at se, men man frøs jammerligt, kun en smule varme i den lille kantine og en enkelt gasovn i shoppen. Richard O. Shuttleworth begyndte i 1930'erne at samle flyvemaskiner, biler, motorcykler m.v. og bevare dem i funktionsdygtig stand. Det ældste flyvedygtige fly her er et Blackburn monoplan fra 1912, det ældste overhovedet er en Bleriot XI fra 1909, d.v.s. den type, Bleriot brugte på sin flyvetur over kanalen. I de iskolde hangarer kunne også ses bla. en Deperdussin 1910, en Boxkite bygget til filmen "Disse prægtige...", en Avro 504, et par flyvedygtige jagere fra 1917: SE 5A og en tysk LVG C VI, som begge var med i filmen "Luftens helte", der blev sendt i tv i februar. På den snedækkede grønsvør udenfor stod en Pegasus Flash. En ultralight-pilot i selskabet fandt en instruktør og en flyverdragt, og så startede de og fløj i 10 min.

I sommerhalvåret demonstreres fly i luften den sidste søndag i måneden, men der tages ingen chancer.



Lørdagen var ligesom onsdagen til egen disposition. Sammen med to andre tog jeg til Westminster. Der steg vi op fra undergrunden, lagde nakken tilbage og så Big Ben - eller rettere Parlamentets klokketårn. Big Ben er navnet på den største af klokkerne. Vi ville hen på Imperial War Museum, som åbnede kl. 10. Indtil da gik vi rundt på vestsiden af Themsen og så Parlamentet, Westminster Abbey samt Whitehall med Downing Street og Horse Guards. Museet havde ikke åbent i alle afdelinger på gr. af ombygning, men vi så bl.a. det for os mest interessante: flyafdelingen. Her er f.eks. en Focke-Wulf 190 inden for rækkevidde, og V 1 og V 2. Der er beretninger om RAF-angrebene på Shell-huset i København og på Aarhus Universitet. De originale modeller af omgivelserne, brugt ved planlægning af togterne, er udstillet, ligeledes den model, der blev brugt forud for "Dam Buster"-eskadrillens angreb på Möhnedæmningen i maj 1943. Iøvrigt var det filmen herom, "Mørkets Eskadrille", der i sin tid startede min interesse for flyvning. Museet som helhed skildrer meget detaljeret Storbritanniens krige i dette århundrede med mange aspekter. Åbenbart er det blevet til flere krige end museets grundlæggere regnede med, for nu er det ved at blive udvidet for 2,5 mill. £.

Til dette store museum hører også krydseren "Belfast", der som flydende museum er forankret på Themsen over for Tower, Thr Cabinet War Rooms, der var Churchillregeringens underjordiske hovedkvarter under krigen, samt museet på Duxford Airfield ved Cambridge. Dette var lukket for vinteren, men at dømme efter brochuren er det et besøg værd; der er flytyper som vi ikke så andre steder, f. eks. P-51 Mustang, P-40 Kittyhawk, Junkers 52, B-29, B-52, H.P. Victor, Shackleton og det avancerede kampfly TSR-2, der blev opgivet af økonomiske grunde midt i tredserne.

Jeg havde imidlertid set nok af militært isenkram, så jeg gik forbi "Belfast" hen til Tower Bridge, som foruden at være en stærkt trafikeret bro også er et museum.

Fortsættes...

TILLYKKE !

- 12.4. Poul Olesen EK-VH - EK-SV retur med Skivepokal i LS-1
- 26.4. P.R. Kristensen 122 km Δ i PIK-20
 P. E. Thomsen Borup - EK-SV retur i LS-1
 Finn Odderskov 5 timer i K-6
 Brian H. Jensen 5 timer i K-8
 Johnny Nielsen Borup - EK-SV retur i K-8
 Finn W. Thomsen/Flemming R. Kristensen Borup - EK-SV i ASK-21
 Ib F. Mikkelsen omskolet PIK-20
- 17.5. Brian H. Jensen sølvstræk til Randers i K-8
 Linneman Kristensen/Fl. R. Kristensen udelandet i Ferslev
- 24.5. Brian H. Jensen omskolet til K-6
- 30.5. Bent E. Thomsen 106 km Δ i LS-1
 Hans M. Andersen 106 km Δ i ASK-21
- 31.5. N. Sejstrup 106 km Δ i PIK-20
 P. R. Kristensen 101 km Δ i PIK-20
 Brian H. Jensen Tangeværket retur (111 km) i K-8
 Flemming R. Kristensen samme tur i K-8
 Tage Havsager 106 km Δ i LS-1
 Hans M. Andersen 106 km Δ i Astir
 Henrik Bo Jensen 102 km Δ i LS-1
 Ib Friis Mikkelsen 106 km Δ i Astir
- 01.6. Dan Hansen 304 km Δ i Astir
 Per H. Eriksen Tangeværket retur (111 km) i SH-1
 Johnny Nielsen udelandet ved Møldrup i K-8
 Flemming Vasegaard 102 km Δ i PIK-20
- 07.6. Johnny Nielsen omskolet til Astir
 Brian H. Jensen omskolet til flysløb
 Lars Lyng solo
- 12.6. Brian H. Jensen omskolet til Astir
 Lars Lyng omskolet til K-8
- 13.6. Henrik Bo Jensen omskolet til KZ-VII
- 14.6. Agnete Olesen solo

Som det kan ses af ovenstående, kan vi allerede nu glæde os over en sæson, der er bedre end sidste år - lad os håbe på mange flere dage som 26.4. og 31.5.

Lidt statistik

Pr. 1/6 havde vore fly fløjet følgende:

Fly	Timer	Starter	Flysløb	Km	Antal stræk
XFG	27.05	52	2	306	4
XFL	27.10	39	-	130	2
XFN	34.05	70	-	-	-
XDJ	38.25	62	2	512	3
XBY	42.10	29	1	517	7
XHT	43.40	52	8	329	3
XMR	26.15	17	0	0	0 (privat)
DXM	14.10	14	0	110	1 (privat)
MNX	44.25	320	-	-	-
XMF	60.20	169	20	157	3

(Gad vide, om det passer, at MNX ikke har fløjet flysløb i år. Red.)



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

Medlemsnyt

Nye medlemmer:

Jakob Bach Laursen, Bjørnholmvej 69, 9640 Farsø
tlf. 08-67 80 28

Bjarne Møller Jensen, Vestergade 62, 9320 Hjallerup
tlf. 08 28 20 84

Ole Samsøe Teilmann, Bakkegårdsvej 28E, 9000 Aalborg
tlf. 08 12 53 18

Ny adresse:

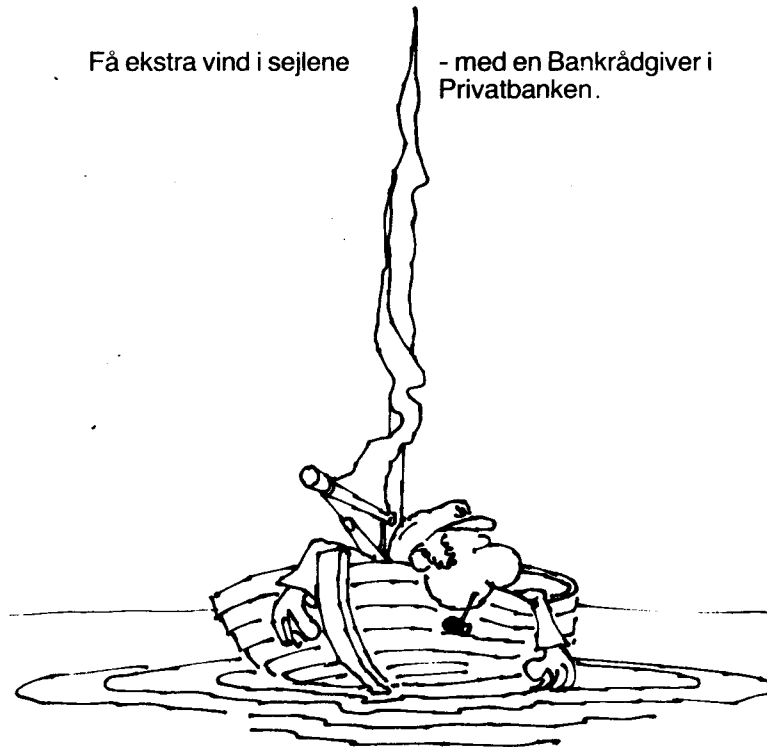
Anita Halkjær og Ove R. Christensen
Sallingsundvej 69, 1.tv., 9220 Aalborg Ø



Et stemningsbillede fra sidste fest.
Der blev danset meget, snakket meget, hygget meget.
Fin fest.

Få ekstra vind i sejlene

- med en Bankrådgiver i
Privatbanken.



PRIVATbanken

5489

12 00

GITTE VASEGAARD

LINDØVÆNGET 11 TRUE
8381 MUNDELSTRUP



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,

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

KLUBHUSET:

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