

SVÆVENYT



NR. 8
NOVEMBER 1989
28. ÅRGANG

Pokaler

Årets pokaler blev uddelt ved sæsonafslutningsfesten lørdag d. 28/10 efter en vellykket landingskonkurrence, hvor Johnny Tønder blev årets vinder.

Sejstrup - pokal.

Vandt til Flemming Kristensen med 1971 point. Nr. 2 Linneman Kristensen med 1918 point og nr. 3 Anders M. Andersen.

Hastigheds - pokal.

Deltas af Anders Hansen og Flemming Kristensen med 92,5 km/t på 106,4 km. trekant.

Santos Dymoni - pokal.

Vandt Flemming Kristensen for 3 gode flyvninger..

Peter Bo Minde - pokal.

Tildeltes i år Poul Fyrst (Tyson). Tildeles et ungt medlem for godt kammeratskab.

Distance - pokal.

Vandt Bent B. Kirkegaard for en 309 km. zig-zag.

Varigheds - pokal.

Vandt Bo Brøndum Madsen med 11:35 på 3 flyvninger. Nr. 2 Mohammed Olesen med 8:50 og nr. 3 Ib Olesen med 8:30.

Aviator - pokal.

Vi vandt den igen i år, for snart ikke hvilken gang vi gør det.

CHR. HJORTKJÆR & CO.

AKTIESELSKAB A/S - reg. nr. 107518 9600 AARS
 TRÆLAST · BYGNINGSARTIKLER · BYGGEMARKED
 TELEFON: 08 62 11 22 · GIROKONTO: 6 04 22 87
 TELEFAX: 08 62 28 57

Særlige præstationer

Sep. Tage Havsager lavet guldhøje i Skotland. Tillykke.
 28/11 Poul Fyrst (Tyson) aflagt S-prøve. Tillykke.
 28/11 Carsten Nielsen aflagt S-prøve. Tillykke.
 28/11 Bo Brøndum Madsen aflagt S-prøve. Tillykke.



Tage og Edith ved 18m Cirrus'en i Skotland.

Diamantjagt i Skotland!

Sådan så det ud, det jeg læste i et blad fra Tølløsen Svæveflyveklub.

Diamantjagt blev det jo ikke helt til for vores vedkommende, men det vil jeg fortælle om i det efterfølgende.

Tanken var fostret, og jeg talte lidt om det på en generalforsamling under eventuelt, hvor jeg samtidig bad interesserede om at give sig til kende, så jeg kunne gå igang med at forberede en tur.

Efter kort tid, d.v.s. næsten med det samme, sagde Kaner, at han og Kirsten ville med, så med Edith og jeg var vi 4. Det anså jeg for at være grund nok til at skrive til Deeside Gliding Club, Aboyne i Skotland for at høre på priser, bo-muligheder m. videre og naturligvis om vi kunne leje et svævefly. Ret hurtigt kom der bekræftelse, at de havde 2 Vega's og en 18 m Cirrus, som de var villige til at leje ud til en pris af £120 pr. uge, og at de ville være behjælpelige med at finde Bed & Breakfast.

Da vi havde fået disse oplysninger, skrev vi tilbage til Deeside og bestilte et fly i 2 uger fra 19.9-29.9. incl.

Ret hurtigt fik vi bekræftelse på, at vi kunne få Cirrus'en, og at der var bestilt Bed & Breakfast hos Mrs. Hay, der og der. (Det fik vi ingen pris på!)

Efterhånden, da der var ca. 1/2 år tilbage til vi skulle afsted ville de (skotterne) se penge, så vi måtte sende lidt af de halvkilo's som depositum - rimeligt nok, også for at de kunne være sikre på, at det ikke bare var snak, så vi sendte £40. Så skete det glædelige, at endnu en meldte sig. Ib Friis ville også med, og det var vi glade for. Så ham fik vi også bestilt en seng m. morgenmad. Ganske vist blev det ikke det sammé sted som os andre, og det kostede £11 pr døgn, beklagede de. Ib's B&B var i en gammel præstegård uden for Aboyne og så vidt vi forstod, var det med mus og andet kræ inkluderet i prisen. (Vi andre fik ingen mus, men vi betalte også lidt mindre)

Billetter til flyet fra Stauning - Aberdeen + bestilling af bil (en Escort) skulle vi have ordnet og betalt inden en vis herre fik sko på, fordi vi ved bestilling og betaling af flybillet i god tid kunne opnå rabat, pris pr. snude godt kr. 2400 for en grøn billet. (Jeg skulle også betale, forstå det, hvem der kan).

Afrejsedagen kom, og vi mødtes i Stauning Airport, hvor vi checkede ind, og vi startede kl. 12.30 lokal tid. Efter ca. 1.45 ankom vi til Aberdeen - og vi fik det første af iøvrigt små problemer. Vi gik igennem tolden - nogle af os - men Kirsten og aner blev tilbageholdt, p.g.a. cigaretter som de havde købt i den tax-free i Stauning.

Nå, da vi havde fået forklaret den grimme fyr, at vi alle 5 stod inde for smørgerne, så gik det og vi slap ud. Jamen dog.

Så henvendte jeg mig ved udlejningsfirmaet, hvor vi havde lejet Escort'en. Jeg fik nøglen og skrev under og betalte depositum for benzinen, og vi gik (en mægtig parkeringsplads) med vore kufferter på 2 bagagevogne ud og fandt dyret.

Der stod vi. 5 personer og en masse bagage og beskuede bilen, som i mellemtiden havde forvandlet sig til en lille Fiesta. Escort'en, vidste vi, var i det mindste - men en Fiesta; »den« var for lille, så jeg gik tilbage og sagde, at vi havde bestilt og betalt for en Escort. Efter en del diskussion og ca. 45 min. kørte en helt splinterny scort op foran os, og vi kørte mod Aboyne med Ib ved rattet (nok fordi han var den modigste). Det så forøvrigt let ud, når Ib kørte venstrekørsel.

Vi fandt Aboyne uden besvær og efter at have læsset bagagen af hos B&B (d.v.s. Ib måtte vente sit) kørte vi ud til flyvepladsen. Vi blev virkelig godt modtaget og fik forevist det hele.

Mens det stod på, begyndte vi at få en forsmag på, hvad det var for et sted, vi var kommet til.

Vi så nogle personer i arktisk udstyr, som fortalte, at de i dag kom ned fra 23-24000 fødder.

Man begyndte at flyve allerede kl. 7 om morgenen, for, som der blev sagt, bølgene er der altid, og bare det er lyst nok, kunne man flyve.

Den første uge var vejrmæssigt ikke til den store flyveoplevelse, men der blev fløjet, bare der var »lidt« huller i skydækket, så fløj man (ovenover).

Mandag var der ingen flyvning - vejret var »for dårligt«.

Tirsdag blev jeg checket ud af Allan Middleton - efter mange bønner. Bagefter forstod jeg bedre, der skulle overtalelse til.

Det var mit hidtil værste og mest urolige slæb i en Bocian. - Da det var overstået, og jeg igen stod på jorden, bad jeg ham checke Kaner og Ib ud, men det mente han, at jeg ligeså godt selv kunne gøre. Så det blev aflyst for den dag for at vente på lidt bedre vejr.

Onsdag var vejret bestemt heller ikke godt, så vi kørte alle på sightseeing og så på gamle boegr og kørte til Stonehaven og så på flere gamle sager, inkl. en »rigtig« middelalderfæstning.

Torsdag blev vejret lidt bedre, så vi trak Bocian'en ud fra hangaren ved hjælp af en enorm stang og en værkstedsdonkraft - jo de »er« smarte.

aner og Ib blev checket ud, og jeg blev bedt om at flyve en tur med en af deres elever (ca. 60 år), og der fik jeg den første forsmag på bølger. Det var næsten overskyet og vi fløj op på siden af nogle skyer igennem et hul og fløj i ca. 50 min. Dernæst fik vi trukket Cirrus'en ud også ved hjælp af diverse værkstedsudstyr.

Så var det, vi opdagede, at sådan noget som rene fly og mekanisk god stand, det er vist et sted i Rusland for dem. Kaner satte sig op i aerodynamet og ville prøve ror, men opdagede hurtigt, at siderorets bevægelser lød som om der var en rasp på siden af flyets krop. Det gjorde vi opmærksom på, men fik at vide, at sådan skulle den lyde. Roret gik meget trægt på den. Efter indsigelse gik Allan dog igang med at åbne til wirerne, og her opdagede ha, at der var en wire, som var hoppet af en rulle og foruden en kinke, sad den i klemme. Så efter, at vi danskere havde repareret og rensset flyet, satte vi en af deres instruktører.

tører op i sædet, iøvrigt en pige, Carrol. un kunne ikke forstå, at rorerne kunne bevæges uden denne raspende lyd og at de gik så nemt - for det havde den ikke gjort i den tid, de havde haft den.

Næste punkt var batterierne - 2 stk., hvoraf det ene ikke virkede. Det havde det ikke gjort i et stykke tid. Nåh - det var så sikringen, der var gået. Der var også en dårlig forbindelse i et stik, som måske var årsagen til sikringen. Det sidste reparerede vi ikke, da det var popnippet på. Værsgod en opgave for de næste!

El-variometeret virkede, bare ikke med audio, men pyt, det kunne bruges. Så var der bare understellet, det var næsten umuligt at få ind og låst - så det meste af tiden måtte vi flyve med det ude.

I løbet af fredag og lørdag koncentrerede vi os mest om at få Ib op, da han skulle hjem igen søndag. Dog lavede vi den aftale, at når (hvis) guldet var i hånden, skulle man lande, så den næste kunne prøve. Derefter kunne vi gå efter stenene. Men vejret blev ikke så godt, at Ib fik andet end nogle, efter hvad han selv sagde, gode ture op til ca. 8-8500 ft.

Søndag kørte Kirsten og Edith til Aberdeen Airport med Ib, mens Kaner og jeg var ude på pladsen i håb om bedre vejr. Det kom ikke den dag.

Mandag så det ud til, at vejret blev til regn og rusk, så »den «dag kørte Kaner og jeg sammen med vore piger ud på tur, hvor vi så en masse - dynger af vand fra himlen så det var kuñ til slow-motion kørsel og ophold ved et vintersportssted, hvor vi spiste forkost. Det blev alligevel en dejlig tur med destilleri m. smagsprøver (gratis). De smager godt de skotske kamferdråber. Det er også et utoligt kønt land, når regnen hører op, og man kan se det - Kirsten og Edith havde jo kørt rundt, set og snakket om det, men vi andre så jo mest opad og ikke så meget nedad på landskabet, som vi egentlig havde håbet. Men tirsdag blev så min dag.

Da vi stod op - kl. 7 - så vi, at vejret tegnede godt, så vi fik travlt med at komme ud på pladsen, få flyet klargjort, barografen, ilt m. m. checket. Da det var ok, syntes Kaner, at jeg skulle flyve først. Jeg kom i luften kl. 11.35, slap slæberen i 4000 ft., som var det almindeligste og fik hurtigt kontakt med bølgen.

Det skal lige siges, at man, før man når bølgen, skal gennem rotoren, som er f..... urolig, derefter bliver det dejligt roligt. eg fik et løft på 10-12 knob, som er ca. det halve i meter. Jeg kom op til ca. 10.500 ft. og hørte over radioen, der jo virkede af og til, at ude ved Lock Muid (en sø) ca. 10 km. vests for flyvepladsen, var det meget bedre. Så selvfølgelig vendte jeg huj-hej den vej. Højden var på 6000 ft., da jeg nåede derud, og jeg fandt ikke rigtig noget, så det kan nok være, der var en, der fik travlt med at finde tilbage. Da jeg var kommet tilbage i ca. 3.000-3.500 ft. og opgav turen. I min ærgrelse gav jeg mig til at lege med understellet, og pokker, om det ikke nu gik ind og låste. Indtil nu var der gået 3 timer. Med understellet inde og lidt arrig vendte jeg næsen mod pladsen, da der lige pludselig skete noget. - - - Det gik opad igen med 10-12 knob til ca. 10.500 igen, i den højde så jeg, at der lidt længere inde over stendyngerne var

lidt pænere Lentier. Jeg forlod det, jeg havde og gik udenom en rotor og ind i den næste. Her fik jeg ca. 5-6 knob til 14.400.

Så langt (højt) var jeg klar over, at guldet var hjemme for mig, hvorefter jeg efter vores aftale satte bremse og landede - ca. 5 timer efter starten.

Kaner havde dog p.g.a. det fremskredne tidspunkt ikke lyst til at flyve den dag. Den største højde den dag var rapporteret fra en Libelle, som var i 29.000 ft., han måtte lande p.g.a. af for lidt ilt efter 8:45.

At flyve bølgeflyvning er næsten som skræntflyvning blot med den forskel, at man ikke kan se skrænten.

Man må lægge mærke til, hvor man ligger f.eks. i forhold til en sø, en bjergtop eller en skov og så hele tiden prøve at holde den position ved at køre frem og tilbage - først langs rotoren, som nu ligger længere og længere under en, mens man flyver højere og højere op i det blå.

Det skal siges, at hvis det ser ud til, at skyerne under neden er ved at lukke sammen, så er det saftsuseme med at komme ned. For nede i skyerne kan der, som H. E. Magnussen, Tølløse skrev til mig, være en masse cumulus-granitis.

Om aftenen fik vi et par små til øret, og vort værtspar viste os lidt skotsk kultur/folklore. Han, Ron, i fuld galla, d.v.s. kilt og hun, Stella, viste lidt skotsk sværd-dans, som hun åbenbart var meget dygtig til at skønne efter alle de præmier, der stod i et glasskab i deres mini-hall.

Onsdag og torsdag koncentrerede vi os om Kaner i håbet om endnu en guldhøjde. Onsdag var vejret rimelig, hvor Kaner fik et par gode ture. Torsdag var vejret lige så godt som om tirsdagen, men desværre blev der kun den ene guldhøjde ud af det. Flere gange var Kaner i en højde af 10.500 ft. og havde denne fantastiske udsigt.

Fredag var afgangsdag. Det var lidt vemodigt at skulle sige farvel til alle disse venlige nye venner og den dejlige natur. Vi skulle med flyet kl. 1200 til Danmark, og rejsen hjem forløb fint - specielt var der ikke antydning af en tolder i Stauning - kun var der i Aberdeen nogle politifolk, der meget grundigt ville undersøge min lille bærbare radio - den type havde de ikke set før og måske ligner jeg lidt en terrorist.

Hvis der er nogen, der har lyst til at prøve kræfter med bølgeflyvning i Skotland, så vil jeg gerne hjælpe, med det jeg nu kan.

PS. Det skal siges, at vi har option på Cirrus'en næste år. Der skal bare gives besked inden jul. Endvidere er det en fordel at anvende egen barograf af hensyn til dansk kalibrering.

Tage Havsager

Vinterarbejde.

Jeg har nu fået sat arbejds hold op på de enkelte fly med nogle frivillige arbejdsleder. De medlemmer, som ikke har meldt sig selv, er blevet delt ud på de enkelte fly af undertegnede. Hvis du nu ikke skulle være i stand til at komme på det tidspunkt, du er sat på, bytter du bare med en anden. Hvis der skulle være nogen, jeg har glemt, er der ikke nogen undskyldt for ikke at komme og deltage i vinterarbejde, der er altid brug for en ekstra hånd. Tidsplan er ophængt i klubhuset, samt en i klubbladet, med arbejdsleder og hold.

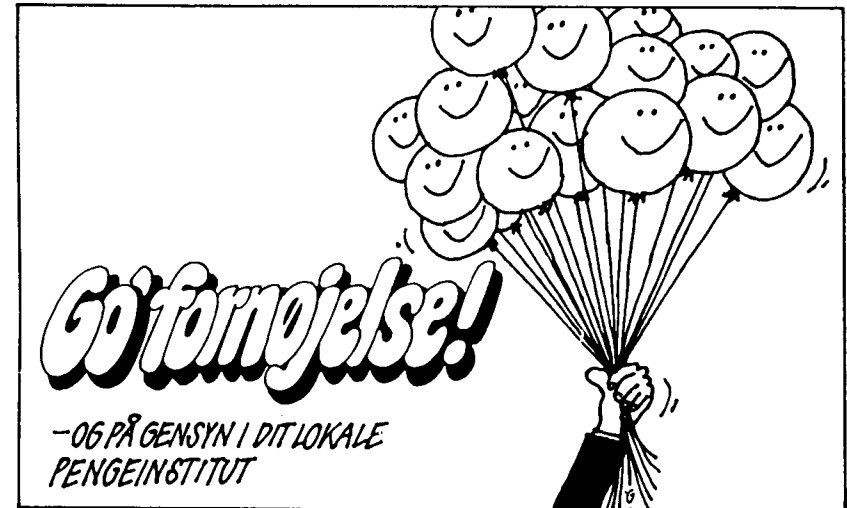
Tidplans og arbejshold.

- K-7: Kroppen vil være inde det meste af vinteren
Arbejdsleder: Poul Richard
Hold: Bjarne Jensen, Anne-Grethe, Jacob Østergård, Kim B. Poulsen.
- K-8 (XFG): Ugen mellem jul og nytår.
Arbejdsleder: Ib Friis Mikkelsen.
Hold: Flemming Sørensen, Birgit Als Eriksen, Børge Nielsen.
- K-8 (XFL): Week-enderne 3-4 og 10-11/2.
Arbejdsleder: Agnete Olesen
Hold: Ib Olesen, Erik Frikke, Tommy Velling, Ib Kalvig.
- K-6: Week-enderne 2-3, 9-10 og 16-17/12.
Arbejdsleder: Johnny Tønder.
Hold: Carsten Nielsen, Bo Brøndum Madsen, Tyson.
- Astir: Week-enderne 6-7, 13-14, 20-21 og 27-28/1.
Arbejdsleder: Flemming Kristensen.
Hold: Bent Erik, Gitte M. Andersen, Per Eriksen.
- DG-300: Week-enderne 17-18 og 24-25/3
Arbejdsleder: Johnny Tønder.
Hold: Anders M. Andersen, Anders Hansen.
- PIK-20: Week-enderne 4-5/11, 11-12, 18-19 og 25-26/12.
Arbejdsleder: Bent B. Kirkegaard.
Hold: Brian H. Jensen, Phister, Ove R. Christensen.
- ASK-21: Week-enderne 17-18, 24-25/2, 3-4 og 10-11/3.
Arbejdsleder: Kaj Olesen.
Hold: Poul Olesen, Julius Olesen, Flemming Amdisen, Flemming Mahs.

- Spil: I spilværkstedet hele vinteren, samt traktorerne.
Arbejdsleder: Linneman Kristensen.
Hold: Per Jørgensen, Flemming Sørensen.
- KZ-7: Ikke noget tidspunkt, da den ikke kan gå i værksted.
Arbejdsleder: Johnny Tønder.
Hold: Finn Hougård, Phister.

Hvis der skulle mangle noget til værkstedet bedes i kontakte undertegnede, da jeg koordinerer indkøb, for at vi ikke får 5 ting indkøbt af samme ting. Der vil blive fremstillet 2 metalaffaldsspande, hvor alle klude og affald skal smides i p.g.a. brandfaren.

Poul Richard.



sparekassen
nordjylland

Udklip fra Gladbeck Tidende

Vi har fået nedenstående avisudklip fra Werner Kohlwey, som har klippet ud og sendt til os, efter at de besøgte os i efterårsferien medbringende deres klubs ASW-20. De er åbenbart bedre til at komme i avisen end vi er.



Segelfliegen in Dänemark in Herbstferien

Eine erlebnisreiche Woche verbrachten neun Segelflieger vom Flugsportverein Gladbeck e. V. mit ihrem Fluglehrer Werner Kohlwey in Dänemark (Bild). Sie waren einer Einladung des Flugsportvereins Aarlborg gefolgt, zu dem schon seit Jahren gute Kontakte bestehen. Mit dem vereinseigenen Segelflugzeug hatten sich Ulrike Findeisen,

Andrea Donderer, Elke Kohlwey, Simone Pismio, Detlef Schulz, Mathias Goldap, Thomas Schütter und Markus Küpper auf den Weg gemacht. Bei herrlichem, wenn auch windigem Herbstwetter konnten zahlreiche schöne Flüge unternommen werden. Begeistert waren die Gladbecker vor allem von der Gastfreundschaft der Dänen. Neben der Unter-

kunft in Blockhütten standen den Gladbeckern auch das Vereinshaus und der Flugplatz kostenlos zur Verfügung. Auch den Doppelsitzer der dänischen Fliegerfreunde konnten die Besucher aus dem Ruhrgebiet kostenlos für Schulungsflüge benutzen. Im kommenden Sommer werden die Dänen zu einem Gegenbesuch erwartet.

Undervisning i S - Teori 1989/90.

Først et stort velkommen til nye elever

Vi har hermed en orientering til alle S-teori elever. Programmet for undervisning er som følger:

Aerodynamik:

Tidspunkt: 2/12, 9/12 og 16/12 fra 10:00 - 13:00.
Underviser: Kaj Fogh.

Materialelære:

Tidspunkt: 6/1, 13/1 og 20/1-90 fra 10:00 - 13:00.
Underviser: Poul Richard.

Flyvelære:

Tidspunkt: 27/1, 3/2 og 10/2-90 fra 10:00 - 13:00.
Underviser: Carsten Ullerup.

Meteorologi:

Tidspunkt: 17/2, 24/2 og 3/3-90 fra 10:00 - 13:00.
Underviser: Flemming Vasegaard.

Love og Bestemmelser:

Tidspunkt: 10/3, 17/3 og 24/3-90 fra 10:00 - 13:00.
Underviser: Ib Friis Mikkelsen.

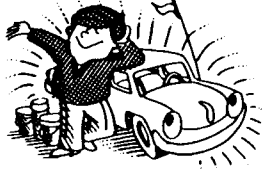
Opsamling:

Tidspunkt: 31/3 fra 10:00 - 13:00.
Underviser: Niels Sejstrup og alle undervisere.

Desværre ved vi endnu ikke den præcise dato for S-prøven, men den vil ligge i april mdr. efter d. 5/4.

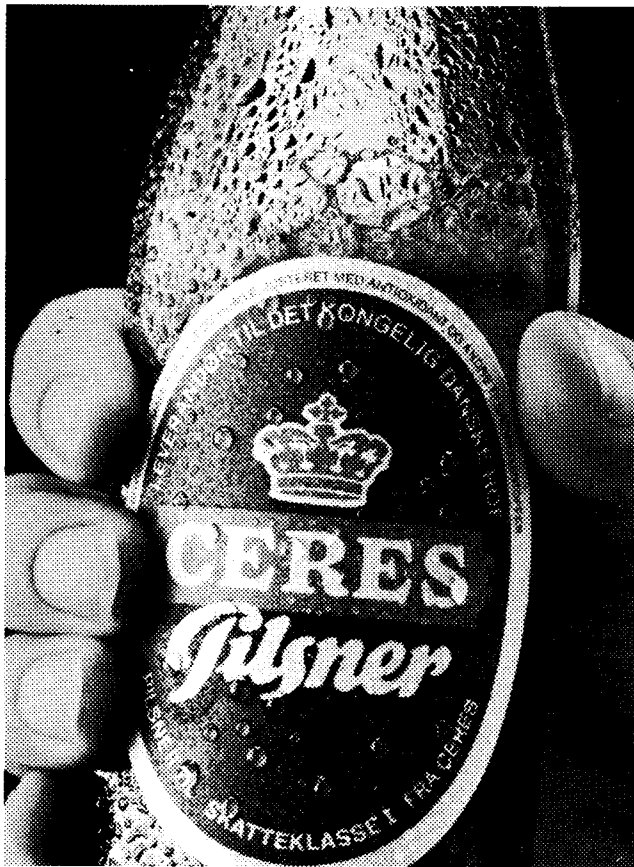
Undervisningsmateriale vil blive fremskaffet til de enkelte fag, men primært vil jeg opfordre alle til at købe sig Svæveflyve Håndbogen, denne er uvurderlig, faktisk vores bibel, navnene på de lokale »apostle« ser i ovenfor.

Finn Odderskov.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

HUSKAT!!!

Melde dig til årets julefrokost.

Den 2/12 - 89 kl. 18:30.

Hvis ikke kan du nå det endnu.

Fat telefonknoglen og tryk dig ind på tlf. 98 46 31 21, så skulle der være 50% chance for, du får Irene i den anden ende, hvis du mod forventning skulle kunne være så uheldig at få Linneman, så ignorer det og forlang at få Irene til røret for det er en meget vigtig sag, du skulle, jo, ikke gå glip af en fantastisk julefrokost!!!!

Til Svæveflyveklubberne

Meddelelse nr. 37

Organisation nr: 15

Dato: 25/09-89

Vedr. Statens Luftfartsvæsens gebyrreglement 1990

Statens Luftfartsvæsens Gebyrvalg, hvor jeg repræsenterer Dansk Svæveflyver Union har netop sluttet udarbejdelsen af udkast til gebyrreglement for 1990.

Gebyrreglementet vil ikke komme til høring, men medlemmerne i gebyrvalget har fået 3 uger til at orientere de organisationer, de repræsenterer.

Gebyrreglementer bryder på flere punkter med, hvad vi tidligere har kendt.

Tidligere har man betalt for fornyelse af de forskellige beviser og godkendelser, og det vil sige, at betalingerne fulgte tidpunkterne for fornyelser eller godkendelser.

Fremtidigt skal der, når bortses fra udstedelse af beviser og godkendelser, betales årsafgifter.

Disse årsafgifter opkræves af SLV ved fremsendelse af et girokort. Der er udarbejdet bestemte regler for, hvornår man modtager den første opkrævning efter det ny gebyrreglement. Typisk vil det være på årsdagen for sidste fornyelse eller udstedelse.

Baggrunden for, at man går over til årsgebyrer er planerne om at indføre længere perioder for visse helbreds-godkendelser og planerne om at afskaffe certifikatfornyelser.

Dansk Svæveflyver Union har kunne tilslutte sig ideen om årsafgifter, dels fordi det bliver billigere for os alle, men også fordi det giver en ligelig behandling af alle svæveflyvere uanset alder.

Det vil være for omfattende at sende udkastet til gebyrreglementet til alle klubber, så her skal kun nævnes de gebyrer, der er væsentlige for Dansk Svæveflyver Unions medlemmer:

Side 2

Klubmeddelse om
gebyrreglement 1990

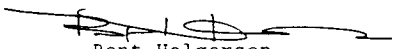
	Udstedelse		Ars- afgift	Fornyel- se 1989
	1990	1989		
S-certifikat	300	430	150	320
Instruktørbevis	0	430	0	0
Fører af slæbefly ...	0	430	0	0
Luftdygtighedsbevis .	550	535	0	0
Svæveflyvepladser ...	Individuelt		0	535

Bemærk, at der er tale om gebyrer overfor SLV, altså ikke betaling til lægen for fornyelse af helbreds-godkendelsen. I sidtnævnte vil der stadig være tale om en aldersdiskriminering.

Hvis man er interesseret i at se hele udkastet til gebyrreglementet, kan det rekvireres på Unions-kontoret mod betaling af 50 kr. til dækning af omkostninger ved kopiering og fremsendelse.

Eventuelle indsigelse mod udkastet bedes meddelt undertegnede gennem Unions-kontoret senest den 6. oktober.

Med venlig hilsen
DANSK SVÆVEFLYVER UNION


Bent Holgersen
formand

**RAMMEN OM
GODT
BYGGERI**

● Helvægselementer

● Facadeelementer

● Betonelementer

GANDRUP ELEMENTFABRIK A/S

Teglværksvej 35 - 8262 Gandrup - Tlf. 98 25 90 00 - Telefax 98 25 90 00



0409

12

00

BITTE VASEGAARD

LINDØVANGET 11 TRØE
8101 MUNDFLØTRUP

Q8 energi-depotet



Søndermarksvej 4, DK-9500 Hobro - Tlf. 08 52 55 66

Aalborg Svæveflyveklub

Formand : Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe
tlf. 98 35 19 82

Kasserer : Anders Hansen, Peder Stubsvej 30, 9600 Aars
tlf. 98 62 23 35 (week-end). Arb. 86 73 54 99

Sekretær : Finn Odderskov, Østergaardsvej, Overlade 9640 Farsø
tlf. 98 67 80 10

Klubbens girokonto : 5 11 94 13

Medlemsbladet Svævenyt
Anne-Grethe Bendixen, Hedelunden 17, 9530 Støvring
tlf. 98 37 40 26

Svævenyts girokonto : 5 60 29 55

Klubhuset
Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Aars
tlf. 98 66 14 72