



Oppsummering av året som har gått

av Ole Vidar Homleid

Det har vært et innholdsrikt år for Seilflyhistorisk Forening og jeg tar vel ikke munnen for full når jeg sier at dette året har vært det mest aktive så langt. Medlemsmassen har økt det siste året og det har blitt holdt flere treff rundt omkring i Sør Norge. Vi har besøkt Bøverbru, rikssenteret på Starmoen og Lunde, samt det internasjonale Vintage Glider Treffet i Eggersdorf utenfor Berlin.



Seilflyhistorisk Forening på Starmoen

I år holdes VGC-treffet i perioden 12-19 august på Angoulême-Brie-Champniers flyplassen rett ved Cognac. Vi håper at så mange som mulig fra Norge har muligheten til å delta. Ta kontakt med Petter Lindberg for ytterligere informasjon eller gå inn på :

<http://perso.wanadoo.fr/vgc.2006/>

Våren 2005 var foreningen så heldig å få overta en Bergfalke II/55 i original utførelse av Segelflyget på Ålleberg. Flyet har stått lagret ved Lunde i Telemark i vinter. Seilflyet har dessverre ikke instrumenter og det gjenstår en del arbeid før det flyet kan bli luftdyktig igjen. Det blir opp til vedtak som fattes på årsmøtet å bestemme seg for hva vi skal gjøre med flyet.

Vi har også overtatt skoleglideren Grunau 9 fra Teknisk museum i Oslo som vi må ta stilling til hva vi skal gjøre med. Vingene har på undersiden store krakeleringer i lakken slik at i alle fall undersiden av vingebetrekningen må skiftes ut.

Et stort problem til nå har vært å finne lagringsplass for klubbens materiell. Vi opererer som kjent ikke fra en bestemt flyplass. Nå står klubbens materiell spredt rundt i Sør Norge hos velvillige klubbmedlemmer. Det må arbeides med å finne et annet permanent tilholdsted for våre fly.

Seilflyhistorisk Forening har som tidligere nevnt mål om å ta vare på gamle seilfly og å holde disse luftdyktige i Norge som en verdifull del av den norske kulturarven. Dette er viktig rent historisk, men også for bevaring av det svært begrensede materiellet som finnes her til lands. Enkelte medlemmer er i gang med å kartlegge hva som finnes av eldre seilflymateriell inklusiv bilder og annet



Seilflyhistorisk Forenings nyervervede Bergfalke II/55

historisk materiale i Norge. Dette vil blant annet presenteres på vår nye hjemmeside som nå er oppe å gå.

Arbeidet framover

Det legges opp til å besøke flere seilflyklubber med Spechten i år også. Det ville være fint om medlemmene eller andre har mulighet til å stille med sitt materiell. I løpet av vinterhalvåret vil det bli utført vedlikehold på Spechten og vi håper også at vinsjen kan bli klargjort før sommeren.

Flere av medlemmene har også et ønske om at arbeidet med et fremtidig seilflymuseum skal

starte. Det vil bli gjort et forsøk på å ta opp dette arbeidet igjen. Det kan være ønskelig at det ble dannet en utredningsgruppe blant medlemmene som tar tak i dette.

2005 var et begivenhetsrikt år og jeg håper på enda større aktivitet i 2006. Ellers vil jeg ønske alle nye og gamle medlemmer velkommen til å ta del i aktivitetene for det inneværende året.

Vårtreff på Bøverbru

av Petter Lindberg



Seilflyentusiaster på Bøverbru

Helgen 30.04-01.05.2005 hadde vi planlagt og reise til Bøverbru sammen med IGG. På forhånd hadde vi pratet med en av de "innfødte" og klubbens altnuligmann Petter Richardsen. Vi avtalte att vi skulle prates fredag kveld da værutsikten ikke var spesielt gunstig. Vi ble enige om og utsette avreisen til

Årsmøte og treff på Lunde, 13-15 mai

av Ole Vidar Homleid

Da vi ankom Lunde Lørdag morgen ble vi møtt av Gunnar Rokseth fra IGG og Seilflyhistorisk Forening med sine store skalaseilfly. Været og oppmøtet var bra og seilflyene ventet på å luftes. Min Ka 8b skulle få sin første tur for året. Slik gikk det imidlertid ikke. Et lager på høyderoret var løst slik at det stående på bakken. Det ble imidlertid mange flotte turer med Spechten i et nydelig vårvær. Nome Flyklubb har er en fantastisk flyplass med flott og variert natur, både nordover og vestover. Flere seilflyvere burde ta seg en tur dit og oppleve det varierte terrenget som innbyr til både termikk, bølger og hang.

På lørdag kveld den 14 mai var det årsmøte i Seilflyhistorisk Forening med 8 fremmøtte fra fjern og nær. Etter at årsmøtet var vel overstått ble det grilling som det pleier å bli på Lunde.

Høsttreff i Lunde 2005



lørdag formiddag. Lørdagen opprant med rimelig godt vær og Petter og Heidi tok bobilen med Spechten på slep. Vi ankom Bøverbru ca kl 1400 og ble meget godt mottatt. IGG var allerede i full gang med sleping av store seilflymodeller. Spechten ble montert og det ble fløyet en kort tur avbrutt av en meget kraftig regnbyge. Flyet ble parkert i hangaren og kvelden ble tilbrakt sammen med medlemmer fra IGG i klubbhuset til Seilflyklubben Mjøsa.

Søndagen opprant med meget bra vær og vi fikk fløyet endel fine turer. Vi fikk også vervet ett nytt medlem; Arild Riise. Velkommen skal du være. Etter en kort men hektisk dag ble Spechten plassert i hengeren og turen gikk hjemover. Stor takk til Seilflyklubben Mjøsa vi kommer gjerne tilbake. Takk også til IGG for hyggelig samvær.

Søndagen ble det også noen turer med Spechten, Blanik, B4 og DG 500. Alt i alt en flott tur. Takk til Nome Flyklubb som velvillig lånte ut klubbhuset til årsmøtet.



Ole Vidar med SHK

Fjorårets VGC-rally: Eggersdorf, Tyskland

av Ole Vidar Homleid



Slingsby Petrell før start på Eggersdorf

Vi var dessverre bare 3 SHF medlemmer fra Norge som dro ned til Tyskland for å ta del i det 33 internasjonale Internasjonale Vintage Glider Club Rally 2005. Treffet ble holdt i Eggersdorf-Müncheberg, 27 juli-6 august. Heidi og Petter tok med seg camping bilen med Spechten på hengeren. De tok ferjen Kystlink fra Langesund til Hirtshals med lang henger på slep. Etter et par dager på reise var de på plass på den tidligere militærflyplassen Eggersdorf som ligger 4 mil øst av Berlin. Ole Vidar kjørte med Johannes Lyng i det danske teamet. Danskene stilte fulltallig med hele 6 veteranseilfly.

Vel nede i Eggersdorf ble vi møtt med en ulidelig varme på hele 38 grader. Heldigvis varte ikke varmen mer enn et par dager men den ble etterfulgt av et voldsomt tordenvær og svært kraftig vind. Mange av teltene på campingplassen ble skadet. Heldigvis kom ingen til skade og alle seilflyene var også intakte.

Det ble mye flyging med Spechten sammen med alle de andre veteranseilflyene. Med 110 seilfly som skal opp i luften blir det også noe venting.

Det var 60 seilflytyper fra 13 land. Totalt deltok det representanter fra 22 land.

Og oppe under cumulusene svermet det bokstavelig talt. Her er det viktig å følge med når du sirkler sammen med nærmere 30 andre veteranseilfly med svært ulike ytelser. Vi ble slepet opp med tre ulike slepeflytyper. Wilga,

Rotax Falke og 4 CT mikrofly med kraftig motor. Etter å ha prøvd mikroflyene et par ganger å brukt nærmere 15 minutter opp til 600 meter i minimumsfart falt valget på Wilga og Rotax Falke. Det var også tilgjengelig for de som måtte ønske det.



Minimoa i flyslep

Det ble mange fine og lange flyturer med vår medbrakte Specht, opptil 2,5 timer. På grunn av beliggenheten nær Berlin var det restriksjoner med tanke på hvor høyt vi kunne fly. Øst for Eggersdorf kunne vi klatre opp til 1200 meter. Inn mot Berlin var grensen på 600 meter.

På kveldene var det hyggelig sosialt samvær med alle de andre deltakerne inkludert og nasjonal aften der presidenten i Brandenburg inviterte på middag. Sveits feiret sin nasjonaldag med stor fest, samt internasjonal aften. Hver kveld ble det fløyet fantastisk

seilflyacro med Christoph Zahn og hans DFS Habicht E.

I år (2006) holdes det 34 internasjonale Internasjonale Vintage Glider Club Rally i



Cognac, Frankrike. Vi håper på større deltakelse fra Norge i år. Slike treff skaper et sosialt nettverk og mange nye venner på tvers av landegrensene. Dette treffet er verd å få med seg!

Tur til Starmoen, 10-11 september

av Ole Vidar Homleid

Etter en meget lang kjøretur fra Stavanger som startet fredag ettermiddag inkludert overnatting i Skien, ankom jeg Elverum kl 1200. På veien fra Elverum til Starmoen prøvde jeg å få øye på Spechten.



Johan Scheffler, Kjell Ole og Spechten

Vel fremme på Starmoen så jeg flere glassfiber seilfly som sirklet blåtermikk. Jørgen, Kjell Ole, Heidi og Petter hadde akkurat montert ferdig Spechten og etter en rask tur innom internatet, samt registrering ble jeg med ned til startstedet. Petter og Jørgen valgte å starte med flyslep for så å kommes seg inn i boblen med Duo Discus, Ventus osv. Glassfiberflyene hadde problemer med å holde seg oppe og jeg trodde vel det samme skulle gjelde for vår kjære Specht med et glidetall på 18. Men så feil kan man ta! Den steg som en kork med de to ringrevene bak spakene. Etter kort tid var glassfiberseilflyene distansert.

Etter å ha holdt seg oppe en god stund ble det til slutt landing også på dem. Resten av ettermiddagen ble brukt til å teste ut vinsjen som disponeres av Elverum Seilflyklubb.

Selv fikk jeg meg en tur fra baksetet. Akselerasjonen er mye kraftigere i starten

sammenlignet med det man opplever i en flyslepstart. Her må man være konsentrert. Men vinsjstart fungerer meget bra for Spechten. Dette ble en hyggelig opplevelse selv om flyturen ikke ble så langvarig. Med en utgangshøyde på ca 400 meter er du avhengig av å finne termikk ganske raskt.

Samme ettermiddag ble det for mitt vedkommende også tid til to instruktørstarter på vinsj med Elverum sin Super Blanik.

På kvelden hadde vi hyggelig samvær med grilling og "nogo attåt" sammen med de andre deltakerne og medlemmer fra Elverum Flyklubb. Vi tok også Øivind Tollefsens nyinnkjøpte Ka 8b fra i øyensyn. Dette er et restaureringsobjekt som vi gleder oss til å se på våre treff i fremtiden. Sammen med Ka 8 b fikk Spechten stå trygt inne i den nyoppførte hangaren over natten.



Petter Lindberg før vinsjstart

Søndagen derpå startet vi grytidlig for å få mest mulig ut av dagen. Johan Scheffler og Erik Eldegård dukket opp etter hvert og sistnevnte som for øvrig er vår skolesjef fikk sin typeutsjekk på Scheibe Specht. Det ble tid til både vinsj- og flyslep utover dagen. Etter

Mitt møte med Seilflyhistorisk Forening

av Frode Sveinungen



Jeg er en flyinteressert person. Helt fra jeg vokste opp har jeg blitt holdt godt i nærheten av det som har beveget seg av fly på Geiteryggen i Skien. Fly som raskt vakte min

Petter Lindberg og Seilflyhistorisk Forening på besøk til Lunde.

Med seg på henger har de en Scheibe Specht fra 1957, som var bygget i Norge etter tyske tegninger. Dette var litt av en fugl tenkte jeg.



Går det an å fly noe sånt da? Vel, det var ikke noe problem, med sine 1:18 i glidetall, og en mush'e hastighet på nærmere 40km/t... vakte flyet straks stor beundring på himmelen. Det så ut som om flyet sto stille!! Med sine klare farger i rødt og gult, ble denne fuglen raskt en raritet for oss i Nome Flyklubb. Det var dessverre ikke før ca 1 år etter, ved et senere besøk at jeg selv fikk prøve Specht'n Vel, jeg kan bare bekrefte at det var MER gøy å fly denne fuglen enn det jeg kunne forestille meg på forhånd. Fra forsetet virker det

Scheibe Specht på Ålleberg

interesse, var såklart jagerfly fra forsvaret, men ikke minst gamle krigsfly som Mustang, Invader, Harvard og lignende. Disse flyene setter bare en sånn fantastisk deilig stemning i meg, og det er bare en nytelse å få æren av å se et sånt fly passere under avgang, low-pass eller landing. **True beauty!**

som om man sitter høyt, med en enormt god utsikt, og man føler seg bare så KONGE!! Man merker raskt at man må jobbe en god del mer med rorene her enn i f.eks DG'n, som i forhold flyr av seg selv.. Ulltråd trenger man ikke i Specht'n, for her HØRER du med en gang at du flyr ukoordinert, ikke at jeg pleier å gjøre det, men likevel ☺ Når det skal sies, blir man fort vandt med rorene, og da er det en deilig rorharmonisynes jeg. 24-25 september 2005 var sist gang SHF var på besøk i Lunde, og jeg fikk da æren av å legge Specht'n på listen over flytyper jeg hadde utsjekk på. Da var jeg faktisk veldig kry etterpå. Det å få fly et så flott seilfly som Specht i dag, det er ikke noe annet enn et stort glis.. I seilflysammenheng, er det vel kanskje like stas som det er for en motorflyger å få fly noe så rått som en Tiger Moth?

18 år etter at jeg ble født, startet jeg med seilflyging i Lunde. Der ble jeg møtt med forholdsvis eldre fly: Ka-8b, B4, Blanik, Phoebus C, og Bergfalke III. På den tiden var dette bare vanlige seilfly for meg, og etter hvert skaffet klubben seg DG-500 som jeg har fløyet mye i senere tid. Etter hvert som klubben kvittet seg med alt som var av "papp"- og duk-fly, var det stort sett bare DG'n som ble fløyet når jeg skulle ut å fly. Så en deilig høstdag i September 2004 kommer

Personlig har jeg veldig sans for folk som vet å ta vare på disse gamle flyene. De har store historiske verdier, og det er noe vi bør kunne vise frem i mange, mange år til. Derfor mener jeg det er viktig at foreninger som SHF skal få vokse seg store, slik at flere kan støtte opp om, og få gleden av å prøve disse etter hvert så

sjeldne flyene. Det er en opplevelse du ikke glemmer!

Alt med vinger er skapt for å flyes, dermed er det vår oppgave å holde dem airborne!

Jeg skal gjøre mitt for å bidra, og håper flere der ute også har interesse av å hjelpe til med det som trengs.

Vi har fått ny web side

av Ole Vidar Homleid

De som har tilgang til internett har muligens fått med seg at Seilflyhistorisk Forening har fått sin egen hjemmeside. Arbeidet med lay out av hjemmesiden startet allerede i fjor våres. Rett før jul ble den endelige versjonen aktivert og det var nok mange som var innom i romjulen ut fra hjemmesidens telleverk å dømme. Vi håper at siden etter hvert skal bli et nyttig hjelpemiddel for medlemmene med tanke på å søke etter veteranseilflystoff og kommunisere med hverandre.

Medlemsbladet "Hakkespetten" blir også lagt ut her, i tillegg til terminlister, billedgallerier fra ulike veteranseilflytreff, mange interessante linker og ikke minst et register som etter hvert skal inneholde en oversikt over veteranseilfly som har vært eller er registrert i Norge.

For å få en så korrekt registrering som mulig, trenger vi hjelp fra våre medlemmer i de ulike seilflyklubbene rundt om i landet. All informasjon omkring veteranseilfly vil være av interesse.

I tillegg håper vi at forumet vi har lagt ut etter hvert vil bli benyttet av oss i foreningen og andre. Dette er viktig å benytte forumet siden de fleste av oss befinner seg langt fra hverandre.

Web adressen er:

www.seilflyhistoriskforening.no

Nytt veteranseilfly i Norge, SZD-24 Foka 4A

av Petter Lindberg



Landing med Foka 4

EN REISESKILDRING:

Undertegnede har i flere år vært på jakt etter Drømmeflyet "Foka".

Stadig søken på www.Segelflug.de gav endelig resultater. 18.05.05 finner jeg følgende annonse: Foka 4 SZD-24-4A D-3239 selges med henger og instrumenter. Flyet var luftdyktig og overhaldt på Jezow

seilflyfabrikken i Grunau 1997. Noen pris var ikke nevnt i annonsen.

Dette var svært interessant og naturligvis måtte jeg ringe til Ole Vidar og be om hjelp til og opprette kontakt med klubben i Tyskland da disse kun snakket Tysk. Flyet befant seg nord øst i Tyskland, i en liten by som heter Pasewalk nær grensen til Polen og byen Stettin.

Ole Vidar kom i dialog med klubben og vi fikk straks høre at det var flere som var interessert så vi måtte legge inn bud på flyet. Dette flyet ville jeg ha men hvor mye skal man være villig til å betale.



Foka 4 og Petter Lindberg i Pasewalk

Mye gambling og masse telefoner til Foka eksperter rundt om i hele Europa. Til slutt legger jeg inn et bud og venter i spenning på svar.

Tiden går og Ole Vidar er stadig i kontakt med klubben. Lederen i klubben er meget opptatt av at vi skal komme å se på flyet og eventuelt prøvefly. Da jeg for 2 år siden besøkte Jesow fabrikken stoler vi på at flyet er i bra stand og det skal senere vise seg å være i meget god stand. Å ergo velger jeg å kjøpe usett.

kort fergetur Helsigborg-Helsingør går turen videre til Gentoft Kro utenfor København ca 40 km. Etter god mat og en god natts søvn starter vi kl 0500 lørdag morgen og kjører til Rødby nye 165 km.

Fergen går kl 0715 og etter ca 1 time og frokost om bord er vi fremme i Puttgarden. Da vi har meget dårlig tid kjører vi direkte fra Puttgarden til Pasewalk. Været blir stadig bedre og etter litt problemer med og finne riktig vei (mye omkjøring pga vegarbeid) kommer vi endelig fram til flyklubben i Pasewalk etter nye 259 km. Været er nydelig med masse cumulus og temp. godt over 30 grader. Vi bli meget godt mottatt av medlemmer i klubben. Da tiden er meget knapp går vi straks i gang med gjennomgang av flyet og kontroll av tekniske papirer. Flyet ser meget bra ut og jeg blir i tillegg tilbudt radio/fallskjerm + diverse reservedeler. Prisen på radio og fallskjerm er meget høy og jeg bestemmer at dette blir utmontert og at jeg kun kjøper diverse reservedeler de har liggende. Ole Vidar hjelper til med nødvendig papirarbeid. Flyet blir i mellomtiden demontert og klargjort i hengeren. Handelen blir avsluttet med restbetaling og etter ca 2 timer er vi igjen klar for landeveien. Da vi skal nå en ferge fra Rostock allerede kl 1900 er tiden knapp og vi kjører korteste vei (nye omkjøringer). Heldigvis kommer vi frem i tide.



Omsider kommer beskjeden jeg har ventet på jeg får forkjøpsrett på flyet mot at halve kjøpesummen blir betalt nå og resten ved avhenting. Avtalt beløp blir overført til klubben (selger) og planlegging av turen til Pasewalk starter umiddelbart. Igjen er jeg avhengig av og få med meg Ole Vidar da dette vill lette arbeidet betydelig. Etter litt fram og tilbake blir vi enige om og reise nedover helgen 1-3/7-2005. Ole Vidar kommer fra Stavanger og vi (Ole Vidar, Heidi og Petter) reiser fra Moss ved 12 tiden fredag. 1/7. Med kun nødvendige stopp går turen nedover den Svenske vestkysten over Hallandsåsen og videre til Helsingør, ca 450 Km. Etter en

Det viser seg at fergen er ca 1 time forsinket og vi får tid til å strekke litt på bena og slappe av. Båten går ca kl 20 00 og etter små 2 timer og en bedre middag om bord er vi endelig tilbake i Danmark (Gedser). Nye 166 km er tilbakelagt og nå er det kun 160 km fra Rostock og tilbake på Kroen i Gentoft. Når vi kommer fram til Gentoft får vi parkert hengeren trygt på parkeringen og etter en kort oppsummering av dagen er det tid for litt søvn. Søndag morgen bærer det videre til Helsingør og ferge videre til Helsingborg kun 40 km. Vi bestemmer oss for å kjøre videre til Hallandsåsen for nødvendig stopp og litt mat. Så går turen videre oppover den Svenske vestkysten og etter et par kortere stopp er vi

endelig tilbake i Moss ved 16 tiden på søndag. Flyet blir plassert på Rygge og Ole Vidar blir kjørt til flybussen da han skal fly hjem til Stavanger søndag kveld. Oppsummering av turen. Totalt kjørte vi ca 170 mil på 2 dager. I ettertid ser man at dette var altfor dårlig tid, men vi var heldige og rakk de bestilte fergene.



Dog ble det til tider for mye stress. Stor takk til Ole Vidar for all hjelp i forbindelse med forberedelser og selve turen. Når vi var i Tyskland ble det bestemt at flyet skulle registreres på mitt navn i det tyske registeret og også forsikres i Tyskland. Dette ble gjort for at jeg skulle kunne fly med flyet resten av sesongen. De neste ukene ble brukt til en

skikkelig gjennomgang vasking kontroll, smøring og også for og gjøre seg godt kjent med diverse tekniske detaljer. Jeg tok også kontakt med en god venn i Sverige (Roland Sjøstrand) eier av Sveriges fineste Foka 4. Det ble avtalt at jeg skulle ta med flyet ned til Roland i Herrljunga. Helgen 3-4 september reiste vi (Heidi Petter) til Herrljunga. Sammen med Roland skulle vi gå gjennom flyet og han kom med en mengde gode tips. Så var tiden inne for prøvetur. Jeg spurte om Roland ville prøve flyet og så endelig søndag 4 september var Fokaen i luften. Etter en kort tur lander Roland og bekrefter at alt er OK. Så er det min tur litt spent men også ivrig etter å prøve vidunderet. Jeg får en meget fin tur i svak termikk og etter en god time i luften er jeg meget fornøyd. Flyet svarte absolutt til forventningene. Vi takker Roland for all hjelp og demonterer flyet og reiser hjemover. Utover høsten har det blitt flere flotte turer med flyet blant annet i Lunde. Så langt er jeg meget godt fornøyd og nå gjenstår arbeidet med å få flyet over på Norsk register og å få det godkjent av Luftfartstilsynet. Arbeidet er i gang og jeg håper at alt er klart til sesongstart.

Ved neste nummer av klubbavisa kommer jeg tilbake med ytterligere informasjon om Foka (treplanskisse og tekniske spesifikasjoner).



Landing på Lunde

Terminliste 2006

- 6-7 Mai, Vårtreff på Lunde
- 25-28 mai, Veteranflytreff på Ålleberg
- 3-5 juni, Årsmøte på Starmoen. Flyging med Specht. Vi håper å få med en dansk vinsj instruktør
- 8-16 juli, Sommertreff sammen med andre norske seilflyklubber
- 12-19 august, Internasjonalt VGC treff i Cognac, Frankrike
- September, Nässinge, Hokksund eller Bøverbru



Norsk seilflyhistorie i bilder

av Petter Lindberg

Vår kjære Specht LN-GAD pryder forsiden av Alle Menn Nr.7 April 1963.

Bildet er tatt på Steinsfjorden Påsken 1963. Jeløy seilflyklubb ble presentert inne i bladet.

Vi ønsker våre nye medlemmer velkommen:

- Ketil Berntzen
- Arvid Normark
- Terje Aasane
- Michael Schleiss
- John Robert Eriksen
- Arild Riise
- Henryk Bialek

Seilflyhistorisk Forening, styrer og verv 2005

Leder: Ole Vidar Homleid
 Nestleder: Bernt Johan Scheffler
 Sekretær: Frode Sveinungsen
 Kasserer: Heidi Svendsen
 Styremedlem: Jan Ivar Berg
 Styremedlem: Erik Eldegaard
 Styremedlem: Gunnar Rokseth

Skolesjef: Erik Eldegaard
 Teknisk leder: Henry Mikkelsen



Hangar på fjordårets VGC Treff i Gliwice

Medlemsinformasjon



Seilflyhistorisk Forening sin nettside:

www.seilflyhistoriskforening.no

Hakkespetten utgis av:
Seilflyhistorisk Forening
Edvard Munchsgate 10
N-1511 MOSS

Medlemsverving på nettet:

Under "Bli medlem" på vår nettside finnes et formular som kan fylles ut.
Medlemsformularet havner hos Leder/ sekretær i SHF.

Redaktør:

Ole Vidar Homleid Tlf: 48 11 13 95 ole.homleid@lyse.no

Frode Sveinungsen Tlf: 95 90 92 85 flyfrode@hotmail.com

Petter Lindberg Tlf: 69 27 10 80 plindb@online.no



Neste nummer av Hakkespetten kommer ut i oktober!