

FLYV



EVÅBNETS BIBLIOTEK

REDAKTION

Knud Larsen (ansvarshavende)

1999

72. årgang

Det første tal angiver bladets nummer, det andet sidenummeret.

50 år siden, For 1/17, 3/31, 4/13, 6/29, 9/31, 12/38
83 Group 7/28, 8/36
2000-årsskiftet 3/6, 8/4

Achton Friis, Claus 5/4
Action 99 5/6, 7/26
Adamsen, Steen 10/20
Advanced General Aviation Transport Experiments 1/4
Aero 99 6/29, 8/26
Aero L-29 Delfin 8/15
Aero Shrike Commander 10/11
Aerofair 8/15
Aeroklubben, se KDA
Aeronautisk Selskab 1/6
AGATE 1/4
Agusta, generelt 5/9
Agusta A109 5/8
Agusta A119 Koala 5/8
Agusta A129 5/8
Agusta, se også EH-101
Agusta-Bell AB 139 5/8
Air Alpha 2/5
Air Bothnia 8/4, 9/5
Air Canada 5/6
Air Lithuania 4/5
Air Tattoo 3/6, 6/6
Air Venture, se EAA
Airbags 6/5
Airbus i 1998 3/4
Airbus Industries 12/38
Airbus, 2.000 4/4
Airbus familien 9/1
Airbus A318 7/4
Airbus A319 Corporate Jet 8/9
Airbus A320 3/5
Airbus A320 8/5
Airbus A3XX 12/38
Airbus ACJ 11/5
Airep 8/32
Aircraft AT-802F 8/9
Aldersgrænse 9/6
Almenflyproduktion, Amerikansk 4/19
AlphaJet 10/6
AMDAR 8/32
American Champion i 1998 4/19
Amerikansk almenflyproduktion 4/19
Amlø, B.E. 11/26
Andersen, Djohn 3/20
Andersen, Erik 1/30
Andersen, Jesper 2/7
Antonov An-2 6/24
Antonov An-124 8/8, 10
Arlanda, se Stockholm
Arlanda Expo 3/32
Arnborg Åben 11/12
ASRAAM 4/5
ATC-problemer 10/4
Atlantic Airways 5/4
ATR42 10/26, 11/3
ATR72 5/19, 32, 6/4
Aurigny Air Services 12/8
Auster J/1 Autocrat 1/20
Avia Radio 6/4
Aviat i 1998 4/19
Aviat A1 Husky 4/19, 8/21, 10/3, 20
Aviat Pitts 3/3, 4/19
Avionics Toulouse 12/5
Avro Lancaster 5/21

Ballon, Jorden rundt med 3/34, 5/16
Banner, Verdens største 10/4
Bavaria Glide 1/18
Bede BD-5 6/29
Beech 1900D 11/34
Beech i 1998 4/19
Belastningsprøve 1/22
Bell i 1998 4/4
Bell-Agusta 139 5/9
Bell 407 3/25
Bell P-39 Airacobra 2/34
Bell Agusta BA609 2/11
Bellanca i 1998 4/19
Beriev Be-103 8/27
Billund 1/5, 29, 2/5, 6, 29, 3/6, 4/5, 6, 5/31, 8/5, 38, 9/4, 11/6, 7, 12/5
Billund Air Center 6/6
Blanik 6/25
Bleriot, Louis 9/6
Bluhme, Finn 11/29
Boeing i 1998 3/5
Boeing 717 3/4, 8/10
Boeing 737 4/6, 14, 8/11, 9/4, 11/7, 8
Boeing 737 Business Jet 4/19, 6/3, 4, 8/4
Boeing 747 11/5
Boeing 767 10/23
Boeing 777 9/4
Boeing AH-64 Apache 1/26, 5/4, 8, 7/3, 8/5
Boeing B-17 10/36
Boeing C-17 Globemaster 7/5
Boeing DC-10 10/6
Boeing E-3 8/1
Boeing MD-11 10/6
Boeing MD-80 10/6
Boeing MD-90 10/6
Boeing T-45 Goshawk 5/4
Boeing, St. Louis 8/5
Boll, Peter 7/16
Bombardier Continental 2/4
Bramson, Richard 5/16
Brandt-Møller, P.N. 11/29
Brditschka HB-207 11/10
Breitling Orbiter 5/16
Brinckmeyer, Ole 11/29
British Aerospace 8/5
British Airways 8/5, 4/5
Britten Norman Trislander 12/8
Brodersen, Aage 7/5
Brunsgaard, Bo 7/22
Brændstof, Dyrere 9/6
Bæhrenz Christensen, Lars 8/20
Bøger 8/20, 12/28

Canadair i 1998 4/4
Canadair CL-415 3/5
Canadair Regional Jet 12/4
Carlson, Mikael 9/6
Carstensen, F. von G. 1/30
CarterCopter 10/8
CASA C-212 9/3, 4
CASIMO 11/23
Cathay Pacific 2/7
Caudron C760 11/10
CD-ROM om svævelvning 11/19
Centaur 2/18
Center Air 2/7, 8/5
Certifikatstatistik 5/25
Cessna i 1998 3/6, 4/19
Cessna 150 4/1

Cessna 172	12/4
Cessna 185	9/14
Cessna 525 Citationjet	6/36
Charterstatistik	4/4
Christensen, Hans Jørn	7/9
Christensen, Palle	3/7
Christoffersen, C.B.	1/30
Cimber Air i 1997/98	10/26
Cimber Air i Kastrup	6/27
Cimber Air i øvrigt 2/5, 6, 3/6, 5/19, 32, 6/4, 5, 10/4, 11/6, 30, 12/4, 26	
Cimbora	10/31
Commander i 1998	4/19
Crossair	6/14, 9/7
Curtiss Hawk	9/32
Curtiss, Glenn H.	9/32
Dahl, Hans	4/32
Dalgaard, Arly	6/32
Danielsen, J.B.	2/20
Danish Aerotech	4/7, 5/4, 29, 6/4, 8/5, 9/4, 8
Danish Air Transport	4/5, 29, 6/5, 9/31, 10/6
Danish Aircraft Painting	4/7
Danish Aviation College, Se Luftfartsuddannelser, Skolen for	
Danish Aviation Group	4/7, 9/8
Danish Society for Simulator Training and Safety in Transport	12/23
Danmarks Luftsportsforbund	12/6
Danmarks mesterskab, se DM	
Dansk Pilotforening	2/5
Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, se DASK	
DAO Aviation	4/7
DASK	11/5
Dassault i 1998	4/4 5
Dassault Rafale	9/5
DAT, se Danish Air Transport	
DATMAS	11/23
Daugaard, Poul	6/31
De Havilland DHC-8	10/7
De Havilland Mosquito	8/24
De Havilland Vampire	11/18
Delta Fly	7/5
Delidssinspektør i SLV	4/36
Det sker i 1999	2/33
Det sker i 2000	7/26
DFS Kranich	10/32
DG Flugzeugbau	1/4
DG-1000	2/30
Diamond DA40	8/26
Diamond Star	11/4
Dietz, Ole	2/20, 3/5
DM, svæveflyvning	9/17, 28
DMI	9/11
Dornier, se Fairchild Dornier	
Douglas C-54	6/21
Douglas DC-3	8/23, 10/15, 34
Dragefly, Jeg flyver	5/26
Dyrberg, Ejvind	4/32
EAA Air Venture	9/14, 10/1, 8
Edgley EA 9 Optimist	2/5
Edgley EA 10	2/7
Eggers, Val	3/20
EGPWS	8/6
EH 101 Merlin	1/3, 5/1, 8, 9, 7/6, 10/6, 11/6
Ellehammer, Hans	3/7, 12/34
Ellehammer-prisen	6/5, 7/4
Embraer EMB-120 Brasília	4/28
Embraer ERJ-145	4/4, 5, 8/5
Embraer ERJ-170	9/7
Embraer ERJ-190	9/7
ENAE, se Euro	
Engelsk i Flygvapnet	11/4
English Electric Canberra	9/6
Erieye	9/4
Eriksen, Jørn	1/29, 4/33
Eriksen, Oluf	10/32
Erstatningssag for Højesteret	4/26
Esbjerg	7/5, 10/4, 11/6, 7
ESK 721	7/7
ESK 722	7/7
ESK 723	7/7
ESK 730	8/12, 9/24
ESK 730/IRF	1/14
Estlands flyvevåben	6/24
Estonian Air	2/5, 7
Ethiopian Airlines	11/4
Eurocopter	
Eurocopter Fennec	7/26
Euro-ENAE EE10 Eagle	8/28
Eurofighter	1/5, 7/4, 12
Europa	1/22, 12/12
Evektor Eurostar	11/10
ExecuJet Scandinavia	2/4, 3/14, 8/7
Explorer 350R	10/9
F10	8/31
FAI's generalkonference	12/39
Fairchild Dornier 428JET	11/4
Fairchild Dornier 728JET	6/6
Fairchild Metro 23	10/39
Fairry Swordfish	3/36
Falkair	2/5
Falcon Update	10/28
Falkbøll, S.C.	9/30
Falsbøl, Svend Claus	1/5
Ferne	7/34
Finsk veteransvæveflytræl	4/30
Firmflyvning, regler for	1/5, 4/12, 6/12, 7/4
Flexjet	8/7
FLS Aerospace .. 1/6, 2/4, 3/4, 5/4, 28, 6/4, 6/4, 8/5, 9/5, 6, 10/7, 12/5	
FLS Sprint	8/15
Fly eller flyve ?	10/23
Flyarkæologi	6/4
Flybyggegruppe Østjylland	12/12
Flygvapnet	8/30
Flying Enterprise	12/5
Flyskolen, se Luftfartsuddannelser	
Flyvmuseum, Danmarks	3/4, 7/31, 10/6
Flyveopvisninger, Engelske	4/22
Flyveraftaler	12/33
Flyvertaktisk Kommando	3/31
Flyvesikkerhed, Rådet for	6/39, 9/21
Flyvevej på internettet	9/11
Flyvevåbnet 50 år	5/4 11/6
Flyvevåbnet i Kosovo	4/4, 7/4, 5
Flyvevåbnet, Yderligere reduktion af	4/18, 10/38
Flyvningsdag	11/18
Focke Wulf FW190	10/35
Focke-Wulf FW 200 Condor	3/5
Forretningsflyvning	7/5
(se også firmflyvning)	
Forsinkelser	10/4
Forsvarsforliget	4/18, 6/30, 7/7, 10/38
Forsvarskommissionens betænkning	1/5
Fossett, Steve	3/34, 5/16
Frankfurt	3/6, 10/6, 11/4
Frati Squalus	3/5
Fredsø Pedersen, Lotte	5/4
Friis, Claus Achton	5/4
Frost, Jens	1/30
Fry Esprit 11	11/11
Fuglholt, Kjeld	6/31
Fur Airport	5/41
Færøernes Flyvmuseum	7/5
Gamle Lufthavnsgård	6/28, 9/20, 12/21
GAP, General Aviation Propulsion	1/4
Gebyrhedsættelse	4/5
Gee Bee R-1	4/35
General Aviation Propulsion	1/4
General Dynamics	8/4
GKN Westland, se Westland	5/8
Glaser-Dirks	1/4
Glasflügel 304CZ	8/28
GlaStar	3/15
Gloster Meteor	10/12
Godtvejrflyvning om natten	4/24
GPS, Nyttig – og risikabel	4/39
Griffon Lionheart	10/9
Grob G 115	11/5
Grob Twin Astir	3/27
Grodno	3/16
Grumman XF5F Skyrocket	1/32
Grunau 9	6/11
Grunau Baby	10/30
Grønlandsfly	1/5, 11/5
Grønland, Peter	4/20
Guld fra himlen	9/5
Gulfstream i 1998	4/19
Gulfstream, ny ejer	8/4
Gö 1 Wolf	10/30
Gö-3 Minimoa	10/32
Göta pokalen	4/39
H.M. I	5/33
Hahn-Petersen, Vilhelm	10/7
Hansa-Brandenburg W 29	5/34
Hansen, N.J.	3/20
Hansen, R.S.	5/33
Harakka	4/30
Harpøe, John	4/21
Hartzell propel	1/4
Haugesund	1/5, 2/29
Havari/hændelse/tildragelse: nye procedurer for svæveflyvere	12/24
Havarier og ulykker	2/32, 4/4, 26, 7/5, 6, 10/23, 11/5, 12/5
Havarikommissionen for Civil Luftfart, HCL	12/24
Hawker Hunter	11/18, 12/36
Hawker Hurricane	4/23, 5/20
Hawker Typhoon	8/36, 37
Helikopterindkøb?, Fællesnordisk	4/6
Helikoptermuseum	3/12
Henrik, Prins	7/8
Henriksen, Tonny	12/18
Hensley, Bernard	9/30
Herning	2/5, 4/13
Holgersen, Bent	3/7
Holstebro	4/16
Hughes 500	7/26
Human Factors	2/37
Hummelbird	12/3
Hunting Jet Provost	11/18
Hyltoft, Peter	9/5
Hærens Flyvetjeneste	6/5, 7/7, 8/4

IAI, Israel Aircraft Industries	4/7
Icelandair	2/5, 6/4, 11/4
ILA 2000	6/4
Indenrigsflyvning, Afgift på	1/4
Indenrigsflyvning, Konference om	12/5
Instruktørseminar	2/37
Invalide-fly	6/32
Invitational Løkken '98	1/31
Ipsen, Claus Vang	9/30
Isolering udskiftes	10/6
Jakobsen, Søren	3/7, 7/26
JAR/FCL - på dansk	8/6
Jarecki, Francizek	2/27
Jensen, John Emil	10/32
Jensen, Thorvald	9/23
Jensen, Vagn	2/20, 3/7
Jersey	12/8
Jetair	2/7
Johansson, Ebbe	6/5
Jones, Brian	5/16
Jorden rundt i ballon	3/34, 5/16
Julemanden	2/4
Justesen, Peter	9/30
Juul-Nyholm, Thorkil	11/29
Jørgensen, Bent Faust	2/20
Jørgensen, Peter Zier	6/23
K8	8/9
Kalmar	4/5
Kaman K.MAX	11/5
Karup	3/5, 6, 31, 5/4, 30, 6/5, 7/7
KDA 90 år	1/6, 3/7, 7/89
KDA, ekstraordinært repræsentantskabsmøde	11/35
KDA, repræsentantskabsmøde	6/37
KDA, årsberetning	5/36
KDA's fremtid	12/6
Kettel, Claus	3/7
Klinker, Max Ulrich	12/33
Klitgaard, Teit	12/35
Klærke-Hansen, Kirsten	7/9
Kløvermarken	7/8
Knudsen, Flemming	3/5
Knudtzon, H.N.	3/7, H.N., 7/8
Kofoed, Hans	3/7
Kongelig Dansk Aeroklub, se KDA	
Kontrolcentral, Ny	11/23
Korsholm, Ole	2/13
Kosovo	1/14, 8/12, 9/24
Kreutzer Air Coach	10/10
Kristensen, Sten L.	2/7
Kurerflyvninger Sverige-England	8/22, 10/34
KZ III	9/22
KZ IV	10/15
KZ VIII	7/1, 20
KZ Rally	10/15
Københavns Lufthavn Kastrup	1/5, 3/4, 6, 4/5, 20, 28, 5/4, 6/5, 27, 28, 7/4, 5, 8/4, 5, 9/9, 20, 10/4, 6, 7, 25, 11/4, 6, 7, 23, 12/21
Københavns Lufthavn Roskilde	5/3, 10/25
Københavns Lufthavne A/S i 1998	4/28, 10/25
Langbach, Unni	9/30
Lange, Harding	10/32
L'aquila	3/28
Larsen, A.C.	3/20
Larsen, Finn	3/7
Larsen, Ole	7/4
Larsen, P.J.	11/5, 12/35
Larsen, Susanne	11/5
Learjet 35	2/25
Learjet 60	8/7
Learjet i 1998	4/19
Learjets, 2.000	9/4
Leki Aviation	9/5, 9
Lilholm, P.	11/29
Lindstrand, Per	5/16
Lindtorp flyvecenter	4/16
Lithuanian Airlines	12/5
Lo-150B	10/30
Lockheed F-104 Starfighter	11/27
Lockheed Lodestar	5/23
Lockheed T-33	10/15
Lockheed Martin C-130	6/8, 7/7, 10/4, 11/5
Lockheed Martin F-16 .. 1/14, 4/4, 6/1, 11, 7/26, 8/12, 9/4, 24, 10/7, 28	
Lockheed og Terma	11/6
London	10/4, 7
Lufthænen til Berlin	6/20
Luftfartspokalen	1/6
Luftfartsuddannelser, Skolen for	3/12, 9/9, 12
Lufftfr	4/13
Lufthansa	3/13, 5/4
Luftsportsforbund, Danmarks	12/6
Lumholdt-Sørensen, Niels	10/33
Madsen, Kjeld	3/16
Maersk Air i 1998	8/11
Maersk Air, andet	1/5, 6, 29, 2/5, 3/5, 6, 4/33, 5/6, 7/5, 9/5, 6, 10/4, 7, 11/7, 12/5
Maersk Helicopters	6/6, 8/35, 12/26
Malmose, Erik	6/5
Malmö Flygindustri	4/7
Matzen, Ricard	7/8, 12/35
Maule i 1998	4/19
McDonnell F3H/F-3 Demon	7/32
McDonnell F-4 Phantom	4/7
McDonnell Douglas, se Boeing	
Mexicana	10/4
Mid-Life Update, se MLU	
Midtjyske Lufthavnsråd, Det	1/29, 7/5
MiG-15 på Bornholm	2/26
Mikoyan MiG-21	10/4
Mil Mi-2	6/24, 26
Mil Mi-8	6/25, 26
Mil Mi-24	3/13
Miles Hawk Speed Six	4/22
Miles, George	12/34
Minden, Ferieminder fra	7/22
MLU, F-16 Mid-Life Update	4/4, 28
Molde, VFR til	11/14
Mollerup, Lorenz	7/26
Mooney Eagle	4/4
Mooney i 1998	4/19
Mooney med trykkabine?	5/4
Morane Renault dieselmotor	12/23
MOTAT, Museum of Transport and Technology	5/20
MUK Air	4/5, 6/5
Munn, Gerry	6/20
Museumsfly, Bemaling af	3/31
Mylus My-102, -103 og -104	8/26
Møller, Rosy	5/33
Nakskov	2/5
Narsarsuaq	6/4
Nat VFR flyvning	3/8, 4/24
NATO 50 år	6/1, 11, 11/26, 12/35
NATO Operation Allied Force	7/4, 5
Natsynsbriller	8/16
New Piper, se Piper	
New Zealand flyvemuseum	5/20
Newcastle	4/5
NH90	5/8
Nielsen, Aksel C.	1/8, 3/7, 7/8
Nielsen, Hans Ingolf	11/30
Nielsen, Kurt	12/34
Nielsen, S.O.	3/5, 4/33
Night Vision Goggles	8/16
Nitsche Samburo	8/27
Nordic Air	12/5, 26
Normandiet 1944	7/26, 8/36
Norri, Yngve	12/34
North American B-25 Mitchell	10/40
North American B-45 Tornado	11/32
North American F-100 Super Sabre	11/27
North American Mustang	7/26
North Flying	12/5, 26
North West Air Service	7/4
Northrop B-2	8/5
Northrop T-38	10/6
Novair	12/5
Nyge Aero	8/5
Nødhjælp til Albanien	6/8
Nørgaard, Jens	4/33
Odense	2/5, 3/6, 9/21
Offshore flyvninger	8/35
Olsen, Morten	4/5
Olsen, Robert	7/8
Oscar Yankee	1/34, 2/25, 3/25, 4/29, 5/32, 6/36, 7/31, 8/21, 9/31, 10/39, 11/34, 12/26
Oslo	6/5
Oxford Air Training School	7/4
Palanga	4/5
Panalpina	8/5
Paris Air Show	4/4, 8/1, 8, 8/8, 9/8
Paris, Maersk Air til	4/6
Pearse, Richard William	5/24
Pedersen, H.J. Bjerger	11/5
Pedersen, Jens E.	4/5
Pedersen, John	5/23
Pedersen, Kaj V.	7/4
Per Udsen, se Terma	
Percival Vega Gull	5/21
Performance Turbine Legend	10/9
Petersen, Bo Vincent	6/4
PFA Rally	11/10
Piccard, Bertrand	5/16
PIK-5	4/30
PIK-16 Vasama	4/31
Pilatus PC-9	11/30
Pilatus PC-12	3/13, 5/9, 6/5
Piloters alder, Forsvarets	4/21
Piper i 1998	4/19
Piper Cub	11/1, 16
Piper PA-11 Cub Special	6/22
Piper PA-25 Pawnee	3/1, 26
Piper PA-28-181 Archer III	1/28, 34, 10/24
Piper PA-32R-301T Saratoga II TC	1/4, 2/1, 8
Piper PA-46 Malibu Meridian	7/25
Piper PA-46 Malibu Mirage	7/18, 8/8
Pitts S-2C	3/34
Popular Flying Association	11/10
Pratt & Whitney PT6	11/5
Premiair	8/6

Prinsen, HKH	7/8
Projekt 2000	6/16
Provision	11/5
Prøvebelastning	1/22
Punktlighedsstatistik	10/4
Raben-Koch, Jørgen	4/33
Rans RV-6A	10/15
Rasmussen, Leif	10/6
Rasmussen, Steen Høj	3/7
Raven	9/5
Raymond, Arthur E.	7/26
Raytheon i 1998	4/19
Raytheon Premier I	2/3, 6, 3/5
Raytheon T-6A Texan II	11/30
Rekorder, Danske svæveflyve-	2/21, 39
Repræsentantskabsmøde, KDA's	se KDA
Republic F-84G Thunderjet	7/3, 11/26
Republic Sea Bee	9/18
Reykjavik	6/5
Riedel, Peter	2/20
Robin DR-400	3/30
Robinson i 1998	4/4
Rosinbomberen	620
Rotorway Exec	7/10
Royal Air Force	11/4
Rutan Proteus	9/10
Ryanair	11/8, 12/5
Rønne, Kjeld	12/34
Rødet for større Flyvesikkerhed	9/21
Saab 35 Draken	3/5, 8/30, 12/35
Saab 39 Gripen	1/4, 6/5
Saab 340	1/5, 6/6, 15
Saab 2000	6/6, 14
Saab Malmö lukket	4/7
Saab overtager Nyge	8/5
SAGEM Sperwer	4/7, 12/21
SAI, se KZ	
Salon de l'Aeronautique, se Paris Air Show	
Sannom, J.	11/5
SAR-beredskabet i 1998	4/33
SAS i 1998	4/14
SAS nye uniformer 6/6	
SAS, andet	11/4, 5, 6, 2/4, 5, 7, 3/4, 5, 4/4, 5, 26, 6/5, 6, 7/4, 14, 8/4, 5, 6, 9/6, 21, 10/4, 6, 7, 23, 11/5, 12/4, 5
SAS Cargo	4/4, 5, 20, 33, 6/5
SAS Commuter	5/4, 9/6, 10/7
SAS Component	7/16, 9/5
SAS Flight Academy	11/5
Satair	9/9
Satcom	11/6
Scaled Composites Proteus	8/1, 9/10
Scandinavian Avionics	4/7
Scheibe Falke	3/4
Scheibe Specht	4/30
Schempp-Hirth Discus	6/29
Schempp-Hirth Ventus	6/29
Schleicher ASH 25E	6/18
Schleicher ASW 28	2/12
Schleicher K8B	4/31
Schleicher Ka 6CR	4/31
Schmeltz Pedersen, Jan 4/33	
Schmidt, Ole	9/5
Schnoor, Ernst	4/32
Schroder, Hugo	1/6
Schultz, Peter	7/16
Schweizer 269C	3/25
Schweizer i 1998	4/4
Serbien, Se Kosovo	
Servisair	11/6
SETA	1/4
Short Solent	5/22
Short Sunderland	5/23
Sikorsky S-38	10/38
Sikorsky S-55	11/27
Sikorsky S-61	6/30
Sikorsky S-92	2/5, 6/31
Simonsen, Leif	2/20
SimTrans	12/23
Simulator Training and Safety in Transport, Danish Society for	12/23
Single Engine Turboprop Alliance	1/4
Skandinavisk Aero Industri, se KZ	
Skjøth, Ib	1/30
Skolen for Luftfartsuddannelser, se Luftfartsuddannelser	
Skovplantning	10/4
Skriver, Ejgil	1/5
Skånska Flygflotillen	8/31
SLV deltidsinspektører	4/36
SLV direktionssekretariat	12/4
SM92 Finist	6/29
Smith, Donald V.	5/31
Socata Tampica	12/22
Socata Tangara	12/22
Socata TB serien	12/22
Socata Tobago	12/22
Socata Trinidad	12/22
Spalinger	10/31
Star Alliance	10/4
Starling Air	8/4
Statens Luftfartsvæsen, se SLV	
Sterling European	3/5, 4/6, 10/6
Stigning, Verdensrekord	9/5

Stockholm	Arlanda 8/4, 9/4, 11/5
Stockholm Skavsta	4/5, 12/5
Stoddard Hamilton GlasStar	3/15, 9/15, 11/11
Strandqvist, Birger	5/28
Struer	4/16
Stæhr Johansen, Torben	6/5
SU til flyvelever	10/6
Sud Aviation SE 210 Caravelle	7/14
Sud-Ouest SO 6000 Triton	6/34
Sud-Ouest SO 9000 Trident	6/34
Sukhoi Su-30MK	8/10
Sun-Air	2/4, 29, 7/4, 8/5, 10/33, 11/5
Supermarine Spitfire	4723
Svendsen, Robert	1/1
Sværdgård, N.	9/25
Svæveflyvehavariar, Nye procedurer	12/24
Svæveflyver Unions repræsentantskabsmøde, Dansk	5/39
Svæveflyverrekorder, Danske	2/21, 39, 3/21
Svæveflyveruddannelse	6/16
Sydlyns Flyveplads	8/4
SZD-24 Foka	4/30
SZD-25 Lis	3/6
SZD-50 Puchaz	6/18
SZD-51	6/29
Sædebetegnelse	8/6
Se-, Luft- og Handelsretten	4/41
Sønderborg	6/4, 5, 11/5
Sørensen, A. S.	1/5
Sørensen, Linda	3/6
Seværnets Flyvevæsen	11/4, 5
Takstregulering	11/4
Tanker ved Århusindskiftet	12/6
Taylor J-2 Cub	11/1, 16
Team FLS Aerospace	6/4
Tempelhof	7/4
Terma	2/5, 6/19, 7/5, 9/8, 11/6
Ternholt, Niels	1/19
Thisted	10/33
Thrane & Thrane	11/6
Thunder Mustang	4/3
Toronto	5/6
Torshavn	7/5
Totalforsvarsudstilling i Herning	5/6, 7/26
Tour de Danmark	10/16
Træholt, Jørn	1/6
Tvergaard Veddum, Kristian	12/35
Typhoon	1/5, 7/4, 12
Tøsetur	8/4
Tåsinge	8/4
UAV, Unmanned Aerial Vehicle	4/7, 12/20
Ubemandede fly, se UAV	12/20
Udsen, Per se Terma	
UL definition	12/4
Unmanned Aerial Vehicle, se UAV	
Urolige passagerer	12/4
Vad, Hardy	7/20
Vandel	6/30, 7/7
Veddum, Kristian Tvergaard	12/35
Vejrrapportering	8/32
Venningbo, Hans	4/32, 5/33, 11/29
Veteransvæveflystævne	6/6
Veteransvæveflyvetræf i Finland	4/30
VFR i mørke	3/8
VFR til Hviderusland	3/16
VFR til Molde	11/24
Vinde, De Fire	8/5
Vintage Glider Club Rally	10/30
Viuff, C.	3/20
VM, præcisionsflyvning	4/1, 13
VM, svæveflyvning	12/14
Vojens	1/5, 4/5, 6/5, 10/6, 11/7
Volmer amfibie	9/16
Volvo-Cessna	12/4
Værlose	7/5, 7
Være, Henrik	3/11
Waco UPF-7	10/11
Waibel, Gerhard	2/13
Warrior (Aero-Marine) Centaur	2/18
Westland, se også EH-101	
Westland Lynx	9/5, 11/4
Westland WAH-64 Apache	7/3, 8/5
Wills, Chris	10/32
Winglet	11/5, 6
Wistisen, Erik C.	1/30
Worning, Chris	7/12
Yakovlev Yak-12A	8/15
Ytting, Finn	4/5
Ørstam, Jørgen H.	5/4
Ørum, T.P.A.	4/32, 5/33
Østjylland, Flybyggergruppen	1/22, 12/12
Østjysk flymuseum?	1/6
Åbent hus	5/30, 6/6
Ålborg	7/7, 8/4
Ålborg, Hovedværksted 10/18	
Århus	2/6, 3/6, 4/5, 9/4, 10/4, 7, 11/8
Århusindskiftet	3/6, 8/4

Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.)
Danmark No 1

Underlegede af F.A.I. *Nous soussignés, pour*
for Danmark anerkendte sportlyt reconnu par la
Sportsautoritet udvalgte F.A.I. pour le Danemark
herved certifications, que

Herr **Aviatiker**
Robert Svendsen

født i **Kjøbenhavn**, den 12 1884

til **Flyver** *ayant rempli toutes les*
efter at have opfyldt *conditions imposées*
alle de af F.A.I. fore *par la F.A.I., a été*
skrevne Bestemmelser. *breveté*

Kjøbenhavn **Pilot-Aviation**
den 15 Januar **Copenhague.**
1910

Det danske aeronaustiske Selskab
Bestyrelsen.

[Signature]



Indehaverens Underskrift:

Rob Svendsen.



Kongelig Dansk Aeroklub
fylder 90 år



Nåh, endnu en almindelig håndholdt GPS...

(Ja, ja - og en Pitts er bare endnu et helt almindeligt en-motoret fly!)

GPS-92 er ikke en helt almindelig GPS - års erfaring er sammen med høj ydelse med til at styrke Garmins ry som verdens førende fabrik af håndholdte GPS'er.

12 kanals parallelmotager • Fuld world wide Jeppesen-database
20 flightplans med op til 30 waypoints i hver
Fuel- og Trip planning
255 gram incl. batterier (4 stk. AA) o.m.a.

Husk chek altid prisen med Avia - **inden** du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater.
Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:

Cessna 172 - 1040,- incl. 25% moms pr. bloktime

Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning, eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 . E-mail: Ikaros@Inet.uni-c.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Seminole



Piper Malibu Mirage



Piper Seneca V

Piper

Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi ønsker alle en rigtig glædelig jul og et godt nytår!

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn . 5270 Odense N

Tlf. 65 954 954 . Fax 65 955 476



Piper Arrow



Piper Saratoga II TC



Piper Warrior III



Piper Archer III

Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER, Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King.

Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Artikler

72. årgang nr. 1
Januar 1999

Kort sagt	4
I øvrigt	5
Navne	30
Modelsiderne	32
Oscar Yankee	34
Organisationsnyt	35

8 Kongelig Dansk Aeroklub 1909-1999
9 Sådan begyndte det
14 Kosovokrisen i datoer
18 Bavaria Glide
20 Danske Vinger nr. 14: Auster J/1 Autocrat - OY-DNO
22 Flybyggegruppen Østjylland - belastningsprøven
26 Vilde Apacheindianere i Kirke Hvalsø
28 1999-modellen af Piper Archer III
29 Midtjysk lufthavn - en kommentar
31 Invitational Løkken '98

Herover

Canadian Armed Forces har bestilt 15 helikoptere af typen EH101 Cormorant til SAR-opgaver.

Forsiden:

Flyvercertifikat nr. 1 i Danmark udstedtes den 15. januar 1910 til aviatiker Robert Svendsen. Certifikatet er udstedt af Det Danske aeronautiske Selskab (senere KDA) og underskrevet af formanden kommandør I.C. Tuxen.

Redaktion:

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:

Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kofoed

Abonnement og administration:

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Annoncer:

Jakob Tornvig, Sølfang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelsetryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 330 kr. pr. år.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatters egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgående aftale!

ISSN 0015-492X



Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.97 til 30.6.98: 5.366 stk.

Halveret afgift

Folketinget vedtog den 27. november enstemmigt et forslag fra regeringen om at nedsætte afgiften for passagerer på indenrigsruter, der beflyves med mindre fly (max. 10.000 kg fuldvægt og max. 19 passagerer) til 37,50 kr. mod hidtil 75,00 kr.

Af de aktuelle indenrigsruter får kun Thisted-København glæde af nedsættelsen.

Selvom de borgerlige havde tilkendegivet, at de ønskede afgiften helt afskaffet, stemte de dog for forslaget ved den tredje og endelige behandling.

Ny propeltype

Under betegnelserne AGATE, Advanced General Aviation Transport Experiments og GAP, General Aviation Propulsion, gennemfører amerikansk industri, akademiske institutioner og NASA en række forsøgsprogrammer med henblik på at opnå virkelige fremskridt med hensyn til det næste århundredes almenfly. Forsøgene omfatter nye teknologier, nye materialer, nye fremstillingsmetoder samt nye afprøvnings- og analysemetoder.

Resultaterne af den første udviklingsrunde ventes præsenteret på EAA Convention 1999 i Oshkosh.

Hartzell, den eneste propelfabrik, der er med i arbejdet, har udviklet en trebladet propel med blade af aluminium og med 25° pilform på tipperne. Den er blevet afprøvet på en Piper Saratoga med simuleret GAP motor og har ved forflyvning vist en støjreduktion på fire til seks dBA uden at det gik ud over præstationerne.

Hartzells støjsvage AGATE/CAP propel prøvflyves på en Piper Saratoga.



Gripen til Sydafrika

Den sydafrikanske regering meddelte den 18. november, at man havde udpeget Saab og British Aerospace som "foretrukne leverandører" af multirulle kampfly og træningsfly til South African Air Force. Der skal nu forhandles nærmere om finansiering og kompensationsordrer, inden der bliver tale om underskrivning af kontrakter.

Ordren menes at være på 28 JAS 39 Gripen og 24 Hawk. Det er den første eksportordre på Gripen, hvorimod Hawk er solgt til 17 kunder verden over i mere end 750 eksemplarer.

Den sydafrikanske udgave af Gripen skal have større cockpitkøleanlæg end den europæiske og formentlig lokalt fremstillede våbensystemer.

Udover de nævnte fly skal der også leveres helikoptere til modernisering af det sydafrikanske forsvar, fire GKN Westland Super Lynx S300 og 40 Augusta A109.

25 år med DG

DG Flugzeugbau fejrede i august 25-års jubilæum. Man havde da fremstillet 1.730 svæve- og motorsvævefly, 839 på fabrikken i Tyskland og 891 hos ELAN i Slovenien.

Første produkt DG-100 var baseret på Darmstadt D38. Den første blev prøveflyet i maj 1974. I alt blev der bygget 327, hvoraf 222 hos ELAN.

DG-200 fra 1977 var et "Rennklasseflugzeug", 192 stk. bygget.

DG-300 (standardklasse) er stadig i produktion, 484 afleveret.

Motorsvæveflyet DG-400 blev der bygget 290 af.

Første to-sædede DG var DG-500, første flyvning marts 1987, 186 bygget.

Fire uger efter DG-500 fløj DG-600 ("Rennklasseflugzeug"). Der blev kun bygget 112, idet formene blev ødelagt ved en fabriksbrand i 1992.

DG-800 er et ensædet 15 m svævefly fra 1991. Det bygges stadig.

Betegnelserne DG-700 og DG-900 synes (endnu) ikke benyttet, i hvert fald til serieproduktion.

Fabrikens seneste type er to-sæderen DG-1000 (se side &&), der ventes i luften til sommer.

Det oprindelige firma Glaser-Dirks Flugzeugbau, der var oprettet af en entreprenør Gerhard Glaser og konstruktøren, diplomingeniør Wilhelm Dirks, gik konkurs i 1996. Firmaet videreføres under navnet DG-Flugzeugbau af Karl-Friedrich Weber og Gerhard Wolff, men Dirks er fortsat chefkonstruktør.

København - Haugesund

Den 11. januar starter SAS en rute København-Haugesund med to daglige forbindelser. Den beflyves med Fokker 50, der tager 46 passagerer.

Haugesund, der ligger på den norske atlantehavskyst, mellem Stavanger og Bergen, er en af Norges mest populære kongres- og konferencebyer og huser desuden mange af Norges største firmaer.

Single Engine Turboprop Alliance (SETA)

Der er i efteråret blevet oprettet en forening for operatører, fabrikanter og sælgere af enmotors turbopropfly. Den hedder Single Engine Turboprop Alliance (SETA). Blandt de stiftende medlemmer er fabrikkerne Pilatus, Socata, Cessna og New Piper samt de danske firmaer Jutlandia Holding (Peter Bennedsen) og Execujet Scandinavia.

SETA ledes af amerikaneren Langhorne Bond, tidligere chef for Federal Aviation Administration. Teknisk rådgiver er englænderen Ronald Ashford, der efter mange år i CAA, Civil Aviation Administration (det engelske luftfartsvæsen) var generalsekretær for den europæiske organisation JAA, Joint Aviation Authorities, fra 1992 til 1994.

En af SETA's vigtigste opgaver synes at være at forsyne JAA's arbejdsgrupper med relevant materiale om operation af enmotors turbopropfly med henblik på at gøre det muligt at flyve IFR-flyvning med betalende passager med sådanne fly.

Det er FAA for nylig gået med til, og Canada, Australien og flere andre lande har forlængst gjort det. Her mener man, at det er bedre at lade de enmotors turbopropfly, hvor utilsigtet motorstop så at sige aldrig forekommer, flyve IFR i komfortabel højde under kontrol af flyveledelsen frem for at lade dem ligge og flyve VFR i lav højde.

JAA fastholder dog at IFR-flyvning med betalende passagerer kræver mindst to motorer og vil kun gå med til at enmotors turbopropfly bruges til fragtflyvning.

Vi retter

I notitsen Største Airbus kunde på side 4 i decembernummeret står der, at Lufthansa har bestilt to A340-300. Det rigtige tal er ti (10).

I samme nummer står der på side 13, i artiklen Let solgt til USA, at L610 fløj første gang i december 1998. Der skulle stå 1988.

Forsvars-kommissionens betænkning

I Forsvarskommissionens betænkning, der forelå den 25. november, går man ind for at antallet af kampflyeskadriller og kampfly bibeholdes og at der anskaffes yderligere et eller to transportfly.

Kommissionen mener, at Danmarks internationale indsats bør styrkes.

Det skal bl.a. ske ved oprettelse af Flyvevåbnets Internationale Reaktionsstyrke med en permanent stab under Flyvertaktisk Kommando, en enhed til kommandoopgaver, fly af typerne F-16 og C-130 Hercules, ubemandede fly, to HAWK/ Stinger eskadriller, en kontrol- og varslingsenhed, et støtteelement og et mobilt logistisk element.

Det bør overvejes at nedlægge Flyvestation Vandel (og at flytte Hærens Flyvetjeneste til andet etablisement).

Kommando-, kontrol- og varslingsystemet foreslås reduceret til kun at omfatte ICA-OCI i Finderup samt til luftoperationsfaciliteter i Karup og Vedbæk. Langtrækkende radarer reduceres til minimum fire, og de planlagte udskiftninger ændres fra stationære til mobile radarer.

Antallet af HAWK eskadriller fastsættes til seks mod nu otte, og der søges opnået rationalisering ved samplacering.

Kommissionen mener i øvrigt, at Kontrol- og Varslingsgruppen bør slås sammen med Luftværnsgruppen, og at det er muligt at sammenlægge Flyvestation Torshavn (Flyvevåbnets radarstation på Færøerne) og Færøernes Kommando.

Endvidere foreslår man, at Hærens, Søværnets og Flyvevåbnets helikopterenheder samles under én kommandomyndighed. Gennem standardisering bør der tilføjes transportkapacitet.

De anbefalinger, der er skitseret i betænkningen fra Udvalget for Forsvarets Materiel, bør generelt følges sammen med udviklingen i Joint Strike Fighter projektet.

Typhoon

Eurofighter, der udvikles og produceres af England, Italien, Spanien og Tyskland, har nu fået navnet Typhoon, et navn der tidligere har været anvendt af en jager fra den i sin tid så bekendte engelske Hawker fabrik.

Hawker Typhoon var i tjeneste fra 1941 til 1945, og der blev leveret 3.330 til Royal Air Force.

Slet så mange af den nye Typhoon bliver der givetvis ikke bygget – til gengæld får de nok betydelig længere tjenestetid!

Navnet blev også anvendt i Tyskland, men stavet Taifun. Det var et firesædet rejsefly fra Messerschmitt fabrikken, typebetegnelse Bf 108.

Skærpede regler for firmaflyvning?

Flyveulykken i Norge den 12. oktober, hvor ni ansatte i et firma omkom, vil formentlig føre til en skærpelse af reglerne for firmaflyvning, sagde luftfartsinspektør Asbo Holse ved et møde i Flyteknisk Selskab den 24. november.

Firmaflyvning betragtes for tiden som privatflyvning, men ved flyvning med ansatte i firmaet vil der formentlig blive stillet samme sikkerhedsmæssige krav til materiel og personale som ved flyvning med betalende passagerer. Myndighederne lægger vægt på, at ansatte i et firma vanskeligt vil kunne sige nej til at flyve i firmaets fly, og man vil derfor ikke acceptere erklæringer fra medarbejdere om at de flyver på eget ansvar.

Derimod vil der næppe blive ændret synderligt på reglerne for flyvning med firma-gæster, fx med kunder for at se på fabrikker eller udstillinger. De kan jo uden risiko sige nej tak.

De nye regler vil blive udformet som en BL. Forslag hertil ventes udsendt til høring en gang til foråret, men det er for tidligt at sige noget om hvornår de vil kunne træde i kraft.

Register til 1998

Register til 1998 (alfabetisk ordnet indholdsfortegnelse) kan man få tilsendt ved at indsende en adresseret og med mindst 5,00 kr. frankeret A4 konvolut til Flyv, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde.

Registeret kan også afhentes gratis i KDA-huset i Københavns Lufthavn Roskilde.

Vojens-ruten lukker

Som følge af det stadigt faldende antal passagerer på ruten mellem Vojens (Skrydstrup) og København har Maersk Air besluttet at stoppe beflyvningen af denne rute fra sommertrafikprogrammets ikrafttræden.

Sidste flyvning udføres således den 27.marts.

Rutens ophør betyder samtidig, at Maersk Air's afdeling i Vojens Lufthavn afvikles i løbet af foråret.

I 1994, da ruten var på sit højeste, transporteredes 53.300 passagerer. Baseret på erfaringerne i andet halvdel af 1998 forventes tallet for 1999 at blive mere end halveret i forhold til 1994, og der er derfor ikke økonomi i at beholde ruten med de flytyper; Maersk Air nu opererer.

Ruten mellem Esbjerg og København, der hidtil har været befløjet via Vojens, bliver derefter non-stop i begge retninger med fem daglige rundture på hverdage og en rundtur på lørdage og søndage. Ruten vil fra 28. marts være en Maersk Air/SAS code share rute.

Diplom for Terminal 4

Foreningen for Hovedstatens Forskønnelse uddeler hvert år diplomer for godt og smukt byggeri i København. I år var modtagerne Vilhelm Lauritzens Tegnestue, Københavns Lufthavn A/S og Øresundsforbindelsen A/S for Terminal 3 og jernbanestationen i Københavns Lufthavn Kastrup.

I ØVRIGT

SAS satte Boeing 737-600 i drift den 25. oktober på ruten Stockholm-Paris.

Flyverhjemmeværnet får ny chef 1 juli. Oberst Ejgil Skriver går på pension og afløses af oberstløjtnant Sven Claus Falkbøl, der nu er næstkommanderende ved Flyvevåbnets Officersskole.

Billund Lufthavn har an søgt Trafikministeriet om at måtte forhøje start- og landingsafgifterne pr. 1. april med gennemsnitlig 20%. Taksterne er sidst blevet reguleret i 1990.

Oberstløjtnant A. S. Sørensen (RØR) fratrådte 6. november som chef for FSN Vandel og gør nu tjeneste ved Flyvertaktisk Kommando, hvor han især beskæftiger sig med Joint Strike Fighter programmet.

SASruten mellem København og London Stansted åbnede den 26. oktober. Der er tre daglige forbindelser med DC-9-40.

Grønlandsfly har pr. 1. januar indført Business Class på ruterne Grønland-København. Selskabets Boeing 757 har til det formål fået bredere sæder på de forreste 13 rækker, hvor der også er kommet mere benplads.

SAS har fra 10. januar tre daglige forbindelser på ruten København-Luxembourg mod hidtil to.

Billund Lufthavn har fået busrute til Silkeborg og til Esbjerg, afpasset tiderne for udenrigsfly. Køreplan kan rekvireres hos lufthavnens information, tlf. 70 50 50 50. eller se lufthavnens hjemmeside www.billund-airport.dk.

SAAB afleverede regionalfly nr. 500 den 30. oktober. Det var en Saab 340 til det amerikanske Mesaba Airlines, der delvis ejes af Northwest. Hovedparten af de 500 fly er gået til selskaber i USA.

Ny FLS kunde

FLS Aerospace Ltd. og easyJet Airline Co. Ltd. har indgået en aftale om total flyvedligeholdelse. Den løber over syv år og omfatter al vedligeholdelse og komponentservice for easyJets samlede flyflåde.

Det græsk-ejede easyJet, der er et discount flyveselskab, begyndte sin virksomhed i 1995. Det har hjemsted i London-Luton lufthavn og har valgt at satse på Boeing 737. Den første af 12 fabriksnye 737-300 blev leveret i august 1998, og easyJet har desuden bestilt 15 stk. 737-700 til levering fra oktober 2000.

Den lette flyvedligeholdelse skal foregå i Luton i en helt ny hangar, der opføres af easyJet, men bemannes og ledes af FLS, den tunge på FLS værsteder i London-Stansted.

easyJet har desuden en base i Liverpool, som i lighed med det stigende antal liniestationer også skal styres af FLS.

Kontrakten mellem FLS og easyJet har en anslået værdi af GBP 77 mio. (DKR 820 mio.).

Maersk opgiver Stockholm-ruten

Maersk Air og Finnair indgik i april en to-årig samarbejdsaftale om fælles beflyvning af en rute mellem København og Stockholm.

Trods intensiv markedsføring og priskrig er det imidlertid ikke lykkedes at få tilstrækkeligt med passagerer (belægningsprocenten siges at ligge på omkring de 30), og når aftalen udløber den 27. marts, opfører Maersk med at flyve på ruten og trækker sig ud af samarbejdet.

På baggrund af en større markedsandel agter Finnair at fortsætte sine flyvninger og vil undersøge muligheden for samarbejde med andre selskaber.

På denne baggrund er Maersk og Finnair blevet enige om at reducere kapaciteten fra de nuværende otte tur/retur flyvninger dagligt til fem. Nedsættelsen berører flyvninger midt på dagen, mens de mere efterspurgte morgen- og eftermiddags-/aftenafgange vil blive opretholdt.

Luftfartspokalen til Hugo Schrøder

Foto: Erik Hallström



Dir. Hugo Schrøder med pokalen.

Th. flyvejournalisternes formand Jørn Træholt.

Dansk Flyvejournalister hædrede ved et arrangement i Københavns Lufthavn Kastrup direktør Hugo Schrøder med Luftfartspokalen.



Han har i de seneste 14 år udført et stort arbejde i luftfartens tjeneste, først som bestyrelsesformand for DDL, siden også som alternerende formand i SAS, hvor han igen fra årsskiftet bliver formand for bestyrelsen.

Hugo Schrøder har selv en aktiv fortid som privatflyver og medejer af et fly (Piper PA-28-180 OY-BBB), men nu er certifikatet deponeret.

Ros til Maersk Air

I slutningen af oktober gennemførte Penge & Privatøkonomis rejsemagasin en undersøgelse blandt forretningsrejsende i Københavns Lufthavn Kastrup for at finde den bedste business class blandt

europæiske luftfartsselskaber. Næsten 500 blev interviewet og kun om selskaber, de havde personligt kendskab til.

Maersk Air blev bedømt til at have Europas næstbedste business class, kun overgået

af Swissair. Selskabet fik især ros for sine brede lædersæder og for betjeningen ombord. Det rangerede højest med hensyn til siddekomfort og blev placeret blandt de tre bedste i alle kategorier.

Østjysk flymuseum?

Selvom den gamle Luftwaffe-hangar ved Tirstrup, som østjyske flyhistorie-entusiaster havde udset sig, er blevet solgt til en entreprenør, søger de fortsat at få etableret et flymuseum i tilknytning til Århus Lufthavn.

De har allieret sig med flysamleren Per Spang (Spangkuk), Fredensborg. Han havde i forvejen en Lockheed T-33 (ex Flyvevåbnet DT-404) og midt i november ankom en DC-3 krop med skib fra Sverige. Den har Spangkuk erhvervet fra Wild West etablerementet High Chaprall i Hillerstorp ved Värnamo. Det er en ægte DC-3 uden militær fortid, bygget i 1946 til Air France og sidst registreret SE-EGR (ejer Sverige Flyg).


DANISH AEROTECH

Karup Air Base
P.O. Box 53
DK-7470 Karup
Denmark
Tel.: +45 99 62 62 62
Fax: +45 99 62 63 64
E-mail: aerotech @ isa.dknet.dk

Your Office in the Sky

VIA
INMARSAT



AERO-I SATCOM

- Thrane & Thrane A/S offer a very compact Aero-I SATCOM system comprising of four components weighing less than 35 pounds. The system is delivered with either electronically or mechanically steered antenna, for top tail or fuselage mounting.
- The 3 channel SDU includes a small CTU for four handsets and two phone/fax, and data modems. It also comprises Navigational Reference System for stand alone operations.
- These features make it ideal for all kinds of business aviation/VIP aircraft and military aviation, fixed as well as rotor wings.

"THE NEWEST SATCOM
GENERATION IN AIR"

Thrane & Thrane
STAY IN TOUCH

Thrane & Thrane A/S • Tobaksvejen 23 • DK-2860 Soborg, Denmark
Tel + 45 39 55 88 00 • Fax+ 45 39 55 88 88 • E-Mail: Sales@tt.dk



Kongelig Dansk Aeroklub

1909 - 20. januar - 1999



For en 90-årig kan det være lidt af en provokation at sige ja til nye udfordringer. For KDA er det imidlertid ikke nogen provokation - tværtimod. KDA har nu 90 års erfaring at trække på, når nye udfordringer og opgaver melder sig - og det gør de.

En forudsætning for at kunne møde udfordringerne - uanset alder - er naturligvis, at der er tilstrækkelig livskraft. Som KDA er organiseret i dag,

mobiliseres livskraften gennem de direkte medlemmer og de unioner, der i dag er tilknyttet KDA. Dvs. det er medlemmerne, der er bestemmende for, hvor megen livskraft organisationen skal besidde. Dette gælder både økonomisk og de ressourcer medlemmerne mobiliserer gennem bestyrelse og udvalg.

For kommende bestyrelser og udvalg er der opgaver nok at tage fat på. Den væsentligste er måske at få defineret KDA's fremtidige rolle i forhold til medlemmernes ønsker og behov. Kravene til Kongelig Dansk Aeroklub har ændret sig væsentligt siden oprettelsen af Det Danske Aeronautiske Selskab i 1909.

I skikkelse af Kongelig Dansk Aeroklub har "klubben" gennemløbet en udvikling, der fra at være primært ballon-, motor- og svæveflyveorganisation til at være paraplyorganisation for ni unioner og kred-

sen af direkte KDA-medlemmer.

Udviklingen har medført et stigende krav til KDA om at varetage et bredt udsnit af luftbrugsbrugeres interesser både nationalt og internationalt

Udfordringerne

Hovedparten af KDA's ressourcer disponeres i dag til aktiviteter, der er relateret til unionernes vilkår for at udøve luftbrugsaktiviteter. I takt med det offentlige stadig større indflydelse på vilkårene for at dyrke fritidsflyvning og luftsport, stiger kravene til KDA.

Den økonomiske udvikling har desværre ikke i tilstrækkelig grad sat KDA i stand til at geare sig til denne rolle, idet den forudsætter rådighed over tilstrækkelige professionelle ressourcer.

En af de fremtidige udfordringerne for KDA vil derfor være at rekruttere frivillige res-

sourcer, der skal bidrage til at skaffe KDA indflydelse. Mulighederne for at få indflydelse vil kunne øges gennem koordinering af fælles interesser og ressourcer hos ligesindede. Derfor vil det være attraktivt, så fremt der kan etableres et forum, hvor KDA og repræsentanter for andre luftbrugsbrugere kunne mødes.

KDA ser det som en udfordring at etablere dette samarbejde. Ligeledes ser KDA det som en udfordring at skabe medlemstilgang af unge, og dermed bidrage til at KDA holdes i levedygtig stand.

KDA's succes vil også i fremtiden være afhængig af den "power" - økonomisk og medlemsmæssigt - som medlemmerne stiller til rådighed.

Vi ser alle frem til, at sloganet for 90-året "Vi flyver videre..." bringer os sikkert ind i det næste årtusinde.

Aksel C. Nielsen
formand



I anledning af Kongelig Dansk Aeroklubs
90 års jubilæum
har vi fornøjelsen at indbyde til reception
i KDA-huset, Luftfartsvej 28, 4000 Roskilde

**onsdag den 20. januar 1999
kl. 14.00-17.00**

Med venlig hilsen
Kongelig Dansk Aeroklub

S.U. Senest den 15. januar 1999.

PS! Skulle nogen i stedet for blomster eller lignende
have lyst til at betænke KDA's Jubilæumsfond,
er man sikker på at støtte en god sag.

Det Danske Aeronautiske Selskab - sådan begyndte det

Der er to mænd man først og fremmest kan takke for at Aeronautisk Selskab blev stiftet. Det er overingeniør Carl Holtermann og premierløjtnant i marinen H. C. Ullidt.

Holtermann havde arbejdet i Tyskland som ingeniør og havde her haft lejlighed til at overvære grev Zeppelins første forsøg med luftskibe. Da Holtermann vendte tilbage til Danmark i 1896 var der ikke mange der havde nogen interesse i noget så diffust som luftskibe.

Men Holtermann var fast overbevist om at aeronautiken, som al luftfart dengang kaldtes, havde en fremtid for sig. Han mente, at der burde dannes en aeronautisk forening ligesom man gjorde ude i Europa. Et familiemedlem fortalte ham, at der var en ung premierløjtnant i marinen, der havde lignende planer. De to mænd kom i kontakt med hinanden, og det blev begyndelsen til det hele.

Det lykkedes Holtermann og Ullidt at interessere en kreds af ledende mænd indenfor handel, industri, videnskab, politik samt hær og marine, der alle blev indbudt til et stiftende møde.

De følgende sider, der stammer fra bogen Dansk Flyvnings Historie, fortæller om selskabets første år.

Bogen er udgivet af det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab i 1936 og fortæller også om flyvningens historie i Danmark.

Til illustration af tiden omkring stiftelsen er anført små klip fra bogen.

XV

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Den 20. Januar 1909 Kl. 8 om Aftenen samledes efter Indbydelse af Premierløjtnant i Marinen H. C. Ullidtz og Overingeniør C. Holtermann paa Hotel Phønix i København følgende Herrer:

Grosserer Moses Melchior, Sekretær i Geografisk Selskab, Professor O. Olufsen, Direktør for Meteorologisk Institut Carl Ryder, Kaptajn i Marinen G. C. Amdrup, Etatsraad C. A. Olesen, Mægler G. C. Bartholdy, Generalkonsul Chr. Hecksher, Kommandør C. With-Seidelin, Direktør Viggo Blom, Kaptajn, Direktør Hecksher, Dr. med. Victor Lange, Kontre-admiral Zachariae, Oberst Palle Berthelsen, Kommandør A. P. Hovgaard, Professor C. Christiansen, Konsejlspræsident N. Neergaard, Højesteretssagfører Johs. Stein, Statskonsulent Chr. Løfting, Apotheker Scheel, Grosserer Harald Fritsche, Konsul V. Ludvigsen, Premierløjtnant i Marinen Hj. Rechnitzer, Ritmester Otto Moltke, Premierløjtnant i Marinen Godfred Hansen, Ingeniørkaptajn Torben Grut, Kaptajn i Generalstaben A. B. Schouboe, Oberstløjtnant i Ingeniørkorpset E. Rambusch, Premierløjtnant i Marinen H. Bonde, I. E. H. Ellehammer, Redaktør Alfred Nervø og Redaktør K. C. Nielsen for at træffe nærmere Bestemmelse om Dannelsen af en aeronautisk Forening.

Højesteretssagfører Stein, der valgtes til Dirigent, gav en kort Meddelelse om, hvad der havde ført til Indvarslingen til Mødet, nemlig Ønsket om at danne en Forening til Varetagelse af Danmarks aeronautiske Interesser.

Premierløjtnant Ullidtz omtalte derefter den Fremgang, som Luftskibstekniken havde taget i 1908, idet han nævnede saavel de udenlandske Forsøg som vore hjemlige Forkæmpere for Sagen.

Et foreliggende Udkast til Love for den paatænkte Forening blev gennemgaaet af ham, hvorefter der udspandt sig nogen Diskussion om Foreningens Formaal og Kontingentets Størrelse.

Det vedtoges eenstemmigt at danne et Selskab under Navnet „Det danske aeronautiske Selskab“, at afholde konstituerende Generalforsamling snarest muligt til Vedtagelse af Love og Valg af Bestyrelse, samt indtil da at overdrage Indbyderne som midlertidig Bestyrelse at varetage Selskabets Interesser.

Efter at Indbyderne havde modtaget Hvervet, erklærede Dirigenten

„Det danske aeronautiske Selskab“ for stiftet. Den 11. Marts afholdtes den konstituerende Generalforsamling paa Hotel Phønix.



Kommandør I. C. Tuxen.

Formand fra 13. April 1909—13. Februar 1913.

De af Premierløjtnant Ullidtz i For-
ening med Højesteretssagfører Stein
udarbejdede Love blev vedtagne, og
følgende Herrer valgtes til Selskabets
første Bestyrelse: Direktør for Or-
logsværftet, Kommandør I. C. Tuxen,
Højesteretssagfører Stein, Ingeniør-
kaptajn Grut, Hofjægermester, Baron
Wedell-Neergaard, Kaptajn i Mari-
nen Amdrup, Docent ved den poly-
tekniske Lærestalt C. Hansen, Kap-
tajn Schouboe, Premierløjtnant Rech-
nitzer, Overingeniør Holtermann og
Premierløjtnant Ullidtz.

Til Revisorer valgtes Gehejmeetats-
raad Bramsen og Konsul Ludvigsen.

Efter at D.A.S. nu var stiftet, den første Bestyrelse valgt og Love vedtaget
afholdtes Selskabets første Bestyrelsesmøde den 13. April 1909 paa Kon-
toret hos Overingeniør Holtermann, der ved denne Lejlighed og gennem
en Række Aar gæstfrit stillede Lokaler til Raadighed for Selskabet.

Direktør I. C. Tuxen valgtes til Formand, Premierløjtnant Ullidtz til
Næstformand, Premierløjtnant Rechnitzer til Sekretær og Overingeniør
Holtermann til Kasserer. Samtidig blev der nedsat 3 staaende Udvalg:
Forretningsudvalget, Teknisk Udvalg og Sportsudvalget, og Forretningerne
fordeltes imellem disse Udvalg, der hver bestod af 3 Medlemmer af Be-
styrelsen, men af hvilke Formanden ikke var Medlem. Det tekniske Ud-
valgs Opgave var hovedsagelig at bedømme eventuelle Opfindelser paa
det aeronautiske Omraade, der maatte blive tilstillet Selskabet til Ud-
talelse eller Bedømmelse, og derefter videresende saadanne Sager ledsaget

Da Aeronautisk Selskab i 1909 traadte ud i Livet, var Flyvemaskinen endnu paa den eksperimenterede Standpunkt, medens Friballonen i alt væsentligt var „særdig“, standardiseret i Typer og Klasser, og efter Opfindelsen af „Sprængklappen“, der muliggjorde ganske usfarlige Landinger, var den klar til at tages i Brug ikke alene af Vovehalse og dumdristige, men af ganske almindelige Mennesker, der i denne Sport kun søgte Glæden over Naturens Skønhed og Æventyret i den stille Gliden frem i Luftet mod fjerne og ukendte Maal.

af de fornødne Bemærkninger til endelig Behandling af den samlede Bestyrelse.

Da et Led i Selskabets Virksomhed var Afholdelse af Foredrag, og da Formanden for det svenske aeronautiske Selskab allerede havde tilbudt at holde et Foredrag, drøftede man, hvor saadanne Foredrag bedst kunde afholdes. I den Anledning oplyste Kaptajn Grut, at han havde forhandlet med Formanden for Ingeniørforeningen, Professor Steenberg, om Adgang til Ingeniørforeningens Lokaler samt om Muligheden af at oprette en „Læsestue“ paa Polyteknisk Lærestalt. Fra den fraværende Premierløjtnant Ullidtz, der allerede da var nær knyttet til udenlandske Luftfartskredse, blev der fremlagt et Brev, i hvilket han meddelte, at han havde modtaget en Anmodning fra den kendte tyske Aeronaut, Oberstløjtnant Moldebeck om, at der maatte blive tilsendt den tyske Kommission for aeronautiske Landkort et aeronautisk Kort over Danmark. Efter en Del Forhandlinger, der vel navnlig var foranlediget af, at der paa det Tidspunkt overhovedet ikke fandtes danske aeronautiske Kort, vedtog man, saare diplomatisk, at svare, at man skulde tage Sagen under velvillig Overvejelse, og at man vilde være taknemmelig for at modtage tyske aeronautiske Kort.

Højesteretssagfører Stein og Kaptajn Grut meddelte, at de havde forhandlet med Ritmester Clauson-Kaas, som paa „Den ædle Hesteavl“s Vegne havde oplyst, at man i denne Forening kunde tænke sig at indkøbe en Farman-Maskine i Frankrig, hvor Dr. Folmer Hansen for Tiden opholdt sig. Det var Meningen, at D.A.S. skulde udtale sig om Muligheden af at anvende Væddeløbsbanen i Klampenborg som Forsøgsbane. Hvis dette kunde lade sig gøre, skulde D.A.S. have en passende Andel af Netto-Over-skuddet ved stedfindende Opvisninger.

Endelig diskuterede man Spørgsmaalet om Anskaffelsen af en Ballon, men man blev hurtig enig om ikke at indlade sig paa hazarderede Foretagender, forinden Selskabets økonomiske Forhold var bedre underbyggede. En indgaaende Undersøgelse af Ballon-Drift og Udgifterne ved Opvisninger var nødvendig, forinden man kunde indlade sig paa Køb.

Referatet af dette første Bestyrelsesmøde viser ganske klart, at man indenfor D.A.S. paa dette Tidspunkt egentlig mest havde Opmærksomheden henvendt paa Balloner, idet hverken Luftskibe eller Flyvemaskiner var Genstand for særlig Omtale. Man betragtede, og naturligvis ikke med Urette, disse Typer som værende paa Forsøgsstadiet, hvorfor ogsaa „Teknisk Udvalg“ skulde tage sig af disse mærkelige Opfindelser. Men dernæst viser Mødet ogsaa, at Bestyrelsen til at begynde med stillede sig ret reserveret

Da Ingeniør Krebs den 26. juni 1909 fik udstedt Det Danske Aeronautiske Selskab's ballonfører-certifikat nr. 1 var Ballonen netop ankommet, og den 9. juli 1909 kl. 8.00 om Aftenen gik "Danmark" ført af Ingeniøren og med Premierløjtnant, Grev Frederik Moltke som Passager og med et stort Antal af Selskabets Medlemmer som begejstrede Tilskuere for første Gang op i sit rette Element.

overfor de forskellige Tilbud, af hvilke dog Ritmester Clauson-Kaas's senere hen fik praktisk Betydning og gav Flyvesporten herhjemme en kraftig Impuls ved Dr. Folmer Hansen's og navnlig den senere kendte Flyver Legagneux's Opvisninger i Klampenborg.

Iøvrigt maa det uden Forklejnelse af den første Bestyrelse siges, at den ikke just udmærkede sig ved at besidde mange luftfartskyndige Medlemmer, men dem var der jo ganske vist heller ikke mange af paa det Tidspunkt i Danmark. Kun eet Medlem blev senere aktiv Ballonmand og Flyver. Paa den anden Side bestod Bestyrelsen af Mænd, der havde baade Anseelse og Indflydelse, og som ogsaa med Held forstod at bringe Selskabet over de første vanskelige Aar.

Ved et kort efter afholdt Bestyrelsesmøde (17. April) vedtoges det at indmelde sig i „Fédération Aéronautique Internationale“ (F.A.I.) for at skaffe Selskabet Autorisation som officiel Aeroklub i Danmark.

I Sommerens Løb blev den omtalte Læsestue indrettet paa Polyteknisk Lærestalt, der blev aflagt Besøg hos Ellehammer, Forhandlingerne fortsattes med Klampenborg Væddeløbsbane og om Køb af en Ballon, og i Juni besluttedes det at lade Ingeniør Georg Krebs, der allerede havde deltaget i Opvisninger i Tyskland, afrejse til Berlin for paa Selskabets Bekostning at fuldføre sin Uddannelse som Ballonfører.

Af andre Begivenheder kan nævnes, at Bestyrelsen indgik med Andragende til de militære Ministerier om Tilskud paa 2.000 Kr. mod, at Selskabet til Gengæld stillede sit Materiel til Raadighed under Mobilisering og større Øvelser. Disse Andragender blev bevilget og fik den største Betydning for Selskabet, da hverken Krigs- eller Marineministeriet stillede store Krav om Modydelser. Der skulde bl. a. optages 5 Officerer af Hær og Flaade kontingentfri, og disse skulde efterhaanden gennemgaa en gratis Uddannelse med Selskabets Materiel.

Forhandlinger med Meteorologisk Institut (Direktør Ryder) blev resultatløse, da Selskabet ikke havde fornødent Materiel til videnskabelige Observationer. Derimod lykkedes det at opnaa et Arrangement med Tivoli om Ballonopstigninger. Imidlertid steg Medlemstallet jævnt, og i November vedtoges det at engagere en lønnet Sekretær mod det beskedne Honorar af 300 Kr. aarlig. Dette Hverv overdroges til Intendant i Hæren Hjort-Hansen.

Den 28. November fandt den i sin Tid saa meget omtalte Ballonkamp Sted fra Tivoli mellem Ballonerne „Harburg“ (Assessor Sticker og Premierløjtnant Ullidtz) og „Danmark“ (Ingeniør Krebs og Premierløjtnant Ramm).



Begge Balloner havnede i Øresund i den snetunge Vinternat, men alle Deltagerne slap heldigvis velbeholdne i Land paa Hveen. Af Mangel paa Kapital havde Selskabet arrangeret sig med et enkelt Blad („Politiken“), hvilket for saa vidt viste sig at være mindre heldigt, som det gav Anledning til visse Angreb paa Selskabet fra den øvrige Presses Side.

Om Efteraaret fandt en Del Møder Sted mellem „Foreningen af Danske Motorejere“ og D.A.S. angaaende Samarbejde ved en planlagt Fællesudstilling for Motorvæsenet i 1910. Trods Interesse og god Vilje fra begge Sider førte disse Forhandlinger dog ikke til noget Resultat.

I December 1909 henvendte Konsortiet Winkel & Co. sig til Selskabet med Anmodning til dette om at overtage Dommerhvervet ved en Flyvning med Aeroplaner paa Christianshavns Fæled i Dagene 25. December til 3. Januar, hvilket Bestyrelsen gik ind paa. I denne kolde Vinteruge lagdes den første Grundsten til Kløvermark-Aerodromens Tilblivelse og glørværdige men korte Eksistens. I Tusindvis og i Timevis frøs Københavnerne med Anstand for at se Thorup med sin Blériot, Svendsen med sin Voisin og andre af Datidens mere eller mindre berømte aeronautiske Koryfæer foretage kortere eller længere Hop. Begejstringen var stor, Kløvermarkens Ry fastslaaet. I de følgende Aar 1910 og 1911 naaede Begejstringen sit Højdepunkt med Nervø, Svendsen, Chevillard, Brindejone de Moulineaux o. m. a. som Flyvere. Med Krigsministeriets Billigelse afsluttede Selskabet den 4. Juni 1910 en Kontrakt med det nævnte Konsortium paa Vilkaar, som var gunstige for Selskabet, og som bl. a. bestemte, at Konsortiet som Sikkerhed for indgaaede Forpligtelser stillede et Depositum paa 5.000 Kr. Et Klublokale blev opført, dette blev senere ved Aerodromens sørgelige Endeligt i 1913 til megen Nytte for Militæret og Foreningen „Danske Flyvere“, der med Oberstløjtnant Koch i Spidsen her holdt sine muntre Møder med mangan ivrig Diskussion. Blandt de Mænd, der havde ofret Tid og Penge paa dette Eksperiment, maa foruden Lederne, Grosserer Winkel og Kaptein Federspiel, nævnes Bagermester Wetten, Inspektør Brorsen og Automobilgrosserer H. C. Christiansen.

Allerede den 6. Januar 1910 afholdtes dette Aars første Bestyrelsesmøde, og man kunde da konstatere, hvilken Interesse Juleflyvningerne havde vakt.

Præmier tildeltes „Aviatikerne“ Thorup og Robert Svendsen, og det besluttedes at sende Næstformanden Premierløjtnant Ullidtztz som Delegeret til F.A.I.s Møde i Paris. Store Flyvestævner blev dengang afholdt mange Steder i Udlandet, og der udsattes Millionbeløb i Præmier for at lokke

Kosovokrisen i datoer

Tekst og billeder N.M. Schaiffel-Nielsen

Da den danske regering sidste år i oktober besluttede sig for at stille fire F-16 fly til rådighed for NATOs indgriben i Kosovo, var det første gang siden 1864, at danske soldater, på regeringens ordre, måske ville rette deres våben mod andre mennesker i krigshandlinger.

F-16 piloterne fra Eskadrille 730/IRF vil, hvis det kommer dertil, være med helt fremme i forreste linie.

Lørdag den 3. oktober 1998. Det trak op til en alvorlig krise mellem Restjugoslavien og resten af verden. Regeringen havde besluttet at Danmark skulle deltage i Operation Allied Force (Allierede Styrker), som kunne sættes ind mod præsident Slobodan Milosevic styrker, såfremt han ikke trak dem ud af Kosovo, inden den 16. oktober.

Forsvarsminister Hans Hækkerup besøgte denne 3. oktober personellet ved Eskadrille 730/IRF (Immediate Reaction Force), Den umiddelbare reaktionsstyrke. Han udtalte under besøget, at han var stolt af, at personellet tog så professionelt på opgaven.

Efter ministerbesøget kunne Eskadrille 730/IRF kun vente på, at det forventede flertal i Folketinget ville vedtage, at en del af eskadrillen skulle af sted. Forberedelserne fortsatte. Den

6. oktober holder Flyvestation Skrydstrup informationsmøde for eskadrillens pårørende.

Den 8. oktober vedtog Folketinget, med stort flertal, at Danmark skulle deltage i operationen med fire F-16A Fighting Falcon fly plus to i reserve. Detachmentet, der skulle operere flyene blev fastsat til 115 mænd og kvinder. Basen man skulle flyve fra, var Flyvestation Grazzanise, lidt nord for Napoli i Syditalien.

Torsdag den 8. oktober 1998 blev der afholdt pressemøde på

Fra forsvarsminister Hans Hækkerups (th.) besøg på Flyvestation Skrydstrup den 3. oktober 1998. I midten chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard og tv. Chefen for Eskadrille 730/IRF, major Max Wilhelmsen (MAX).

Flyvestation Skrydstrup med deltagelse af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard og chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst Arne Richard Pedersen (RIP) og socialrådgiver Lars Kaastrup Olesen.

På pressemødet var der en negativ stemning blandt journalisterne fordi de ikke kunne få lov at tale med de piloter der skulle deltage i operationerne. Lars Kaastrup Olesen forklarede pressen, at der er en afgrundsdyb forskel på, som Hærens soldater i Bosnien, at bære våben for at forsvare sig, og så på at skulle være i angriberens rolle. Derfor ville piloterne ikke tale med pressen. Det forstod pressens repræsentanter.

Optrapningen

Lørdag den 10. oktober. Seks amerikanske B-52 bombefly landede på RAF Fairford i England. Hvert fly kan medtage 20 stk. krydser missiler.

Det personel der indgår i Eskadrille 730/IRF var hele weekenden på seks timer beredskab, i tilfælde af at ordren til at afgå til Italien skulle komme.

Danmark kaldte sine diplomater hjem fra Beograd. Sent på aftenen forlod den amerikanske forhandler Richard Holbrooke Beograd for at flyve til Bruxelles for at forelægge forhandlingsresultatet for NATOs militære Råd.

Tirsdag den 13. oktober. Klokken 0150 meddelte NATOs generalsekretær Solano, at såfremt, der ikke blev opnået fremskridt i de forhandlinger Holbrooke den dag ville fortsætte i Beograd, kunne de 442 NATO-fly gå til angreb om 96 timer.

Samme dag klokken 1200. I middagsradioavisen kom meddelelsen, lidt overraskende om, at Milosovic havde givet efter for Holbrooks krav om, at den internationale verden kunne kontrollere, at flygt-



F-16A Fighting Falcon på Flyvestation Grazzanise. Det er ikke første gang de har italienske bjerge i baggrunden.



Så er eskadrille 730/IRF tilbage i den containerby, som de så ofte har levet i under øvelser. Under parasollen hygger man sig i Pelles Bar, som er en uundværlig bestanddel af eskadrillen, når man er langt hjemmefra. Midt i billedet socialrådgiver Lars Kaastrup Olesen.



ningene i Kosovo kan vende hjem, og, at der ville blive indledt forhandlinger om et selvstyre svarede til det provinsen blev frataget i 1984.

På Flyvestation Skrydstrup sagde seniorsergent Helge 'Jobbe' Jacobsen, -Vi har hørt budskabet. Det er blevet optaget på bånd og afleveret til chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, der holder møde med Flyvevåbnets chefer her på Skrydstrup. Ellers er der ingen ændringer i situationen, vi arbejder videre.

Klokken 1400 sagde udenrigsminister Niels Helveg Pedersen, at aftalen var så ny, at man endnu ikke kunne afgøre, om de dansk F-16 skulle blive hjemme.

Samme dag klokken 1700. Flyvertaktisk Kommando modtager besked fra Forsvarskommandoen om, at Det Udenrigspolitiske Nævn har godkendt, at danske F-16 deltager i Operation Allied Force.

Personellet i Eskadrille 730/IRF alarmeres. Klokken 1930 holder chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard en kort afskedstale til det personel, der skal til Grazzanise. Han sagde blandt andet:

-Dansk sikkerhedspolitik følger ikke længere Danmarks grænser. De sikkerhedspolitiske grænser er rykket længere væk. Den danske regering kan ikke acceptere det der foregår i Kosovo, hvor nødhjælp ikke kan nå frem og befolkningen forfølges af de serbiske styrker. Det er derfor en historisk beslutning regeringen i dag har truffet, hvor man har besluttet at sende Eskadrille 730 af sted i IRF-rollen.

Generalmajoreren nævnte, at den 13. oktober 1936 foretog fly fra Søværnets Flyvevæ-

sen og Hærens Flyvetropper for første gang bombekast mod et skib i Fakse bugt. -Det synes jeg er tankevækkende i forhold til den opgave I er blevet pålagt, hvor det i yderste konsekvens kan komme til kamp. Han sluttede med at sige: -De fleste af jer, vil komme til at operere i fredelige omgivelser. For flyene gælder det, at de kan blive sat ind, hvor miljøet bliver skarpt og med de risici det indebærer, også de ultimative risici. Jeg skal overbringe en personlig hilsen fra forsvarschefen. Vi stoler på jer. Tag ned og løs opgaven, og kom sikkert hjem.

Afgang

Afskedsparaden var nok den mest enkle, der nogensinde er holdt, når danske soldater sendes ud på en så alvorlig opgave. Generalen holdt sin tale til sit personel fra en arbejdsplatform.

Vi spurgte ham senere, hvilket indtryk det havde gjort på ham, svaret lød: -Jeg vil gerne sige, at det jeg oplevede i hangaren på Flyvestation Skrydstrup, vil jeg aldrig glemme. Det var Flyvevåbnet i en nøddeskal. For det første blev der skrevet historie, for det andet var der stillet omkring 120 mennesker op på tre geledder i Flyvevåbnets mangeartede funktionspåkledninger, uden hovedbeklædning, men med den simple og almindelige militære præcision, som sådan noget skal foregå under. Så var der stillet en arbejdsplatform i letmetal, som teknikerne bruger når de arbejder på flyene op, hvorfra jeg kunne tale til detachementets personel. Der er ingen tvivl om, at opgavens alvor og den værdighed, hvorunder det blev afviklet, var flyvevåbnet i en nøddeskal.



Klokken 2011 afgik en Gulfstream GIII med det hold, der skulle ned for at modtage de seks F-16A, som startede klokken 2120. Næste dag afgik de to næste løft med gods og personel til F-16 enheden på Grazzanise.

På plads

I løbet af få dage var enheden kommet på plads på Grazzanise. Piloterne havde travlt med at sætte sig ind i de italienske flyveregler, for ikke at

F-16A Fighting Falcon i sin shelter på Flyvestation Skrydstrup. Pressefotograferne er blevet jaget ud i mørket og regnen. Inde i shelteren er larmen kolossal. Om få minutter ruller flyet ud for at slutte sig til de fem andre, der klokken 2120 lettede og satte kursen sydover.

tale om planerne for et eventuelt angreb på de serbiske stillinger.

Men hurtigt sænkede hverdagen sig over det danske eskadrilleområde, som man i

FLYFORSIKRING

Tryg-Baltica

Klausdalsbrovej 601, DK 2750 Ballerup

Fax +45 44 20 66 55

e-mail: fly.industri@tryg.dk

Kontaktpersoner:

Henriette Olsen +45 44 20 38 54

Jesper Knudsen +45 44 20 38 57

Medlem af Nordisk
Flyforsikringsgruppe (NFG)





Landing in pairs (landing to og to). Som billedet mere end antyder, var vejret ikke det bedste, da F-16A returnerede til Danmark den 8. november 1998. 2.000 m sigt og 400 fods skybase.

øvrigt delte med de norske kolleger. Dagen blev hurtigt lange på grund af de få flyvninger, der var plads til. Man tog hurtigt de første folk hjem igen på grund af, at der intet var til dem at bestille.

Presset lettede en del, da NATO fredag den 16. oktober besluttede at udsætte bombningen af serberne i 10 dage for at give Milosevic tid til at trække sine tropper ud. Det var samme dag, som F-16 flyene gik på vingerne for første gang på Familiarization Flight (Tilvænningflyvning) over Italien.

Reglerne for militær flyvning over Italien er meget stramme. Italienerne har endnu ikke glemt, at et stort antal mennesker mistede livet, da et

amerikansk jagerfly klippede bærewiren over på en svævebane i Norditalien, og gondolen styrtede ned, hvorved alle i den omkom.

I Flyvertaktisk Kommando og eskadrillen gik overvejelserne på, hvor længe piloterne kunne i blive i Italien inden de skulle hjem for at genoptræne færdighederne i angreb på mål på jorden og luftforsvar.

Hjemme igen - delvist

Inden disse overvejelser blev ført til ende, var situationen ændret betydeligt. Milosevic trak sine tropper ud, som befalet. Det fik NATO til at beslutte, at beredskabet kunne reduceres, og flyene kunne sendes hjem

på 96 timers beredskab. Tilbage på Flyvestation Grazzanise blev 20 mand til at vedligeholde udstyret og være klar til at modtage flyene, hvis de kom igen. Ingen stoler ret meget på præsident Slobodan Milosevic.

Søndag den 8. november returnerede de seks F-16A fly fra Grazzanise til Flyvestation Skrydstrup. Chefen for Eskadrille 730/IRF major, Max Wilhelmsen (MAX) sagde ved hjemkomsten om sine personlige følelser i forbindelse med opgaven:

-Har man én gang meldt sig ind i 'klubben', så ved man, at man kan blive udtaget til holdet, og det har jeg forholdt mig til. Selvfølgelig har det været anderledes at være med på

holdet denne gang, hvor der ikke er tale om øvelse. Og så tilføjede han eftertænksomt: -I øvrigt er et forsvar bedst så længe det kan bruges som politisk pression, og at pressioenen så virker.

På spørgsmålet om, hvorvidt han var glad for at være hjemme igen svarede han: -Vel er jeg glad for at være hjemme, men jeg ved jo også, at jeg kan stå dernede igen i morgen. Han mente dog, at det er betydeligt lettere at være hjemme og på beredskab, end det er at gå rundt nede i Italien, som han sagde: -Bare for at være der, det bliver for træls i længden.

Dagen efter var MAX og hans piloter i gang med den daglige flyvetræning. ■

VI ØNSKER VORE KUNDER ET GODT NYTÅR!

Nyt fra Filser Electronic!!



DX 50 Fluginformationscentrum med godkendt FAI logger,



LX 5000 FAI. Fåes nu med godkendt FAI logger.
LX21 "BLACKBOX" Logger



LX 20 FAI Godkendt logger

DAN GLIDE Aps

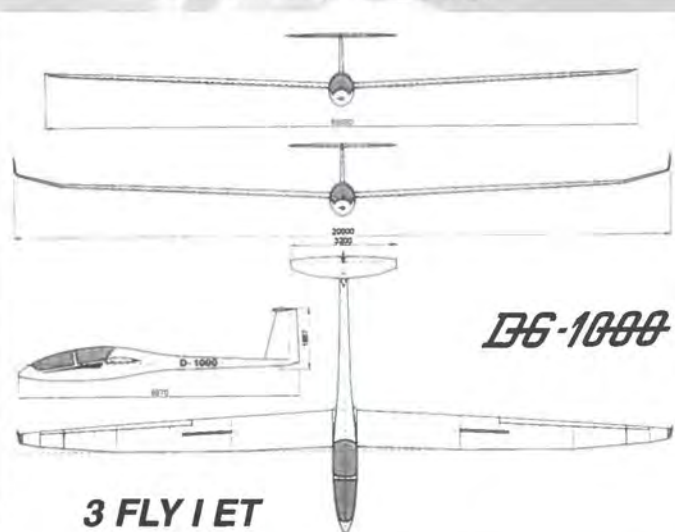
Reservevej 80 · 7800 Skive tlf: 9752 2366 fax: 9751 1672

COBRA TRANSPORTVOGNE NYE MODELLER

DG-Forhandling

DG-303-Club, Club Acro, Acro, DG-505 Trainer, Orion, 505/20 mtr. DG-505/22mtr, DG-505 M, DG-800B. DG-800 S.

Køb eller lej, Finansiering!!



3 FLY I ET



For 50 år siden

2. januar 1949: Avia Radio oprettes.

5. jan.: En Spitfire IX, endnu med engelsk nummer TB584, havarerer ved Mammen (nord for Bjerringbro). Piloten, sekondløjtnant A.S. Lygom, bliver hårdt kvæstet.

5. jan.: Spitfire IX, engelsk nummer RK911, havarerer ved Lille Nørlund, syd for Ikast. Piloten, løjtnant A. Limskov Jørgensen, omkommer.

16. jan.: KZ III OY-DBY havarerer ved Jyderup. Fabrikant Peter Friis og mejeriejer A.J. Bregenstedt omkommer.

17. jan.: Et hollandsk taxafly (Cessna T-50) havarerer ved Hesnæs på Falster. De to besætningsmedlemmer omkommer, passageren kvæstes hårdt.

20. jan.: Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, nu Kongelig Dansk Aeroklub, fejrer sit 40-års jubilæum med en galamiddag på Hotel d'Angleterre.

27. jan.: Trafikministeren er til samråd med Folketingets Finansudvalg i anledning af at udbygningen af Københavns Lufthavn Kastrup er blevet 7 mio. dyrere end beregnet. Arbejderne omfatter baneforlængelse samt opførelse af Hangar I, II og III, kontorbygning og værksteder.



ER DU JAR KLAR?

Implementeringen af de nye JAR-bestemmelser er i fuld gang, JAR-OPS trådte i kraft sidste år og JAR-FCL(A) træder i kraft fra 1. juli i år.

Som forberedelse hertil afholder Luftfartsskolen kurser om de nye bestemmelser. Kurserne, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, vil give deltagerne de relevante forudsætninger for dels at virke efter de nye regler, dels at kunne konvertere certifikater og beviser til JAA-papirer.

Efter kursus vil deltagerne opfylde kravene i JAR-FCL 1.005.

De næste kurser for ejere af og ansatte på flyveskoler og flyveinstruktører afholdes lørdag-søndag den 30.-31. januar og tirsdag-onsdag den 9.-10. februar.

Kursusprisen pr. deltager er kr. 1.800,00 incl. materialer, lettere forplejning m.m. Deltagerantallet er begrænset, og tilmelding skal ske senest hhv. den 20. januar og 1. februar til:



LUFTFARTSSKOLEN

Lufthavnsvej 60 . 4000 Roskilde . Tlf 32 82 80 62

Tilmeldte vil herefter modtage yderligere information.

Andre relevante JAA-kurser vil blive udbudt i løbet af 1999.

Bavaria Glide

Bavaria Glide blev afholdt i Bayreuth i perioden 7. - 23. august som en for-konkurrence til VM 1999.

I konkurrencen deltog 105 piloter fra 23 lande. Fra Danmark deltog Kristian Hansen (Herning Flyveklub) i 15 m-klasse og Niels Ternholt (SG-70) i standardklasse.



Niels Ternholt kommer hjem i 3M.

Af Niels Ternholt

Bayreuth ligger i den nordlige del af Bayern, 60 km nordøst for Nürnberg og ca. 50 km fra den tjekkiske grænse. Sidste konkurrencedag var en mærkedag indenfor tysk konkurrenceflyvning, idet opgaven for åben klasse var med vendepunkter i Tjekkiet. Samtidig var det den første officielle konkurrenceopgave som krydsede den tysk-tjekkiske grænse.

Selve flyvepladsen er beliggende på et plateau i 485 meters højde over havet, ca. 150 m højere end det omkringliggende niveau. Plateauet giver anledning til meget seværdige og spændende hjemkomster, idet man ofte flyver de sidste kilometer under flyvepladsens niveau. Pladsen omfatter fire græsbaner samt en betonbane.

Landskabet i konkurrenceområdet er typisk for den sydlige del af Tyskland, dvs. en del kuperet terræn med højeste punkt i 1.400 m over havet. Udelandingsmuligheder

ne er gode, især når høsten er overstået.

De første konkurrencedage

De tre første dage bød på termik med base i 1.700 - 2.000 m og dermed ekstremt meget gaggelflyvning, som ikke er det sjoveste indenfor svæveflyvning. På grund af vejret og begrænset flyvetid var opgaverne disse dage på omkring 250 km.

Den begrænsede flyvetid var generel for hele perioden. Første start gik ikke før tidligst kl. 13-13.30, og omkring kl. 1700 blev termikken markant dårligere for at ophøre helt ved 19-tiden. Dette indebar maksimale opgaver for standard- og 15 m-klassen på ca. 375 km.

Dårligt vejr

Fjerde konkurrencedag blev en mærkelig dag. Meteorolo-

gen havde lovet 2-4/8 cumulus med base i over 3.000 m, men på grund af meget sent starttidspunkt var opgaverne begrænset. Desuden var der varslet CB'er, der dog ikke skulle berøre dagens konkurrenceområde.

Med den aftagende termikstyrke i højden var det tidskrævende at komme i startposition (højdebegrænsning på 3.000 m), hvilket de først startende kunne drage fordel af, idet startlinien konsekvent blev åbnet 15 minutter efter sidste opslæb.

Standardklassens opgave på ca. 200 km var med vendepunkt mod syd, og man så frem til et rigtigt godt race. Men - meteorologen tog fejl. Vejret udviklede ret hurtigt med CB'er og dertil hørende regn, hagl, torden og lyn.

Ca. 70 km fra mål på vej mod nord igen valgte jeg at flyve 90 grader ud af kursen mod vest til forkanten af en CB, idet højden var ved at være be-

grænset og vejret på kursen ikke så godt ud. På forkanten af CB'en fandt jeg 1½ m/s stig, selvom det regnede, og steg til 2.600 m inden regnen gik over i hagl og støjen fra radioen blev for kraftig. Herefter fløj jeg nordøst ud mod andensidste vendepunkt. På kursen var himlen sort og det regnede en del så jeg kalkulerede med at lande ved sidste vendepunkt, som var en flyveplads 20 km fra mål.

Men mellem de to sidste vendepunkter fandt jeg noget urolig „termik“ som gav mig 500 m mere højde, og med en kort pause i regnen umiddelbart efter sidste vendepunkt lykkedes det mig at gennemføre opgaven. Som velkomst var banebelysningen tændt i dagens anledning. I standardklassen gennemførte i alt otte piloter.

Ulykken

De to efterfølgende konkurrencedage var igen dage hvor gaggelerne kom frem, idet himlen var blå uden antydning af cumulus. Herefter fulgte to konkurrencedage med 3-4/8 cumulus med base i 2.000 - 2.400 m og rimeligt godt race med vinderhastigheder på 110-120 km/t.

Tirsdag den 18., som skulle have været niende konkurrencedag, blev en meget tra-

Udelanding i den skønne sydtyske natur.



gisk dag. Umiddelbart inden startlinierne blev åbnet skete en fatal ulykke, hvor en slovensk pilot omkom. Ulykken fremkom ved et sammenstød med en svensk pilot, der dog efterfølgende landede sikkert på flyvepladsen med skader på flyet. Den slovenske pilot gik i spind fra ca. 1.500 m. Det var lidt uvist hvorfor han ikke reddede sig med sin faldskærm. Sammenstødet sket midt i en rimelig stor gaggel og kunne have fået meget større konsekvenser. Dagen blev aflyst.



Bayreuth Flyveplads med transportvogne og fly i baggrunden.

Pilotmøder

Niende og sidste konkurrencedag var med 4-7/8 cumulus med base i 2.000 m og opgaver på omkring 300 km. De to sidste dage var ikke med brugbart flyvevejr. Den ene dag var

der indkaldt til pilotmøde for at diskutere andre for opgaver på dage med tørtermik. Den anden diskuteredes startprocedurer for at undgå de skræmmende gaggels situationer.

Der fremkom på møderne en del gode forslag, bl.a. med basis i australske opgaveformer. Der var bred enighed om at disse skulle indføres med virkning fra 1999.

Resultaterne

De danske deltagere havde en del top-ti placeringer og en enkelt dagssejr. Man kan med optimisme godt se frem til VM 1999. ■

Standardklasse (43 deltagere)

Nr. 1	Daniel Frey	LS8	SUI	6.995 p.
Nr. 2	Thomas Frey	LS8	SUI	6.993 p.
Nr. 3	John Byrd	Discus B	USA	6.979 p.
Nr. 11	Niels Ternholt	LS8	DEN	6.621 p.

15 m-klasse (40 deltagere)

Nr. 1	Milos Dederá	Ventus 2	CZE	7.004 p.
Nr. 2	Brad Edwards	ASW 27	AUS	6.620 p.
Nr. 3	Alister Kay	Ventus 2	GBR	6.480 p.
Nr. 26	Kristian Hansen	Ventus	DEN	5.177 p.

Åben klasse (15 deltagere)

Nr. 1	Schröder/Karrow	Nimbus 4	GER	7.614 p.
Nr. 2	Uli Schwenk	ASW 22 BL	GER	7.101 p.
Nr. 3	Natalie Lübber	ASW 22 BL	GER	7.029 p.

Klargøring af flyet til dagens opgaver.

Forfatteren



Niels Ternholt er 29 år, ingeniør og medlem af svæveflyveklubben SG-70. Han har fløjet 1.600 timer i svævefly og er dansk mester i standardklassen i 1998.





Danske Vinger nr. 14:

Auster J/1 Autocrat - OY-DNO

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Denne måneds Danske Vinger egner sig i særlig grad til at blive læst i en magelig lænestol, hvor man hygger sig hjemme i den lune stue, mens juleslet langsomt sætter sig. Her kan man virkelig glæde sig over, at man ikke er nødt til at svømme rundt i Storebælt lillejuleaftens dag...

OY-DNO var en af de Auster J/1 Autocrats, der kom til Danmark i 1946. Valuta-restriktioner gjorde det umuligt at importere amerikanske fly, så dansk GA udviklede sig i de første efterkrigsår krigsår i alt væsentligt med KZ'er og Austers. OY-DNO fløj et stykke tid ved Dansk Lufttaxa, men blev så købt af en nyetableret gruppe af privatflyvere i Århus.

Gruppen kaldte sig Flyveringen, og den er et eksempel

på, at det lykkedes for nogle mennesker at få opfyldt de flyvedrømme, som så mange gik og havde under krigen. Initiativtageren til Flyveringen var fabrikant G. Juul-Thomsen, som i de følgende år brugte OY-DNO flittigt til privatflyvning, firmaflyvning, optræk af svævefly og spændende ture ned gennem Europa - en temmelig eksotisk ting på dette tidspunkt i Danmarkshistorien.

Hjem til jul

Den 23. december 1950 lettede Juul-Thomsen fra Kastrup og fulgte Hovedvej 1 til Korsør for at krydse Storebælt på vej hjem til Kirstinesminde. OY-DNO havde været til et grundigt eftersyn efter en nødlanding ved Holbæk to måneder før.

Vejrsituationen var ikke den bedste, og en DC-3 havde efter blot fem minutter i skyer

Det var meget passende at forevige OY-DNO over Randers Fjord, da flyet har gennem næsten hele sin levetid har opereret fra forskellige østjyske lokaliteter.

rapporteret 9 cm is på vingerne forkanter.

Juul-Thomsen holdt sig under skyerne i 200 meters højde, men da en opklaring var på vej fra sydvest, skulle der være gode muligheder for at nå helt hjem eller i det mindste til Vandel. Han var blevet advaret om at holde øje med is på flyets stel, men der burde ikke være problemer med motoren, da karburatoren var automatisk forvarmet.

Da Juul-Thomsen var kommet ca. 1/3 af turen over bæltet, tabte motoren pludselig omdrejninger. Forsøg på at give mere gas kvalte den blot helt. Heldigvis lå færgen Freja lidt længere fremme, og Juul-

Thomsen lod OY-DNO svæve med retning mod den, mens han ihærdigt arbejdede for at få motoren i gang. I 50 meters højde lykkedes det, og kort efter fløj han forbi Freja med normale omdrejninger.

I denne lave højde fortsatte han nu mod den næste færge og håbede på at nå Fyn. Det lykkedes desværre ikke, da motoren midtvejs mellem færgerne satte helt og uigenkaldeligt ud. Juul-Thomsen havde intet andet valg end at lægge an til landing og hørte snart, hvordan haleplanet slæbte gennem vandet et kort øjeblik, inden flyet væltede rundt og lagde sig på ryggen, mens vandet fossede ind i cockpittet.



I følge den ene af flyets nuværende ejere, Poul Horsdal, stiger OY-DNO med ca. 50 fod om ugen. Det gik dog lidt hurtigere, da vi fløj ud for at lave billederne på disse sider.

Juul-Thomsen smed sko og sin pelsforede frakke og skyndte sig ud af flyet, der lå med halen stikkende op i en vinkel på 45 grader. Han svømmede dog ind igen for at redde sit Leica kamera og et par mapper. Det lykkedes ham også at kravle op på stræberen og vinke mod færgerne, der nede fra havoverfladen så ud til at være frygteligt langt borte.

Hjælp på vej

Han behøvede dog ikke at have bekymret sig, da det hele var blevet observeret fra kommandobroen på Freja, der straks ilede til undsætning. Kaptajnen har beskrevet, hvordan „den lille, ellers så lunefulde Freja, ligefrem hoppede og fløj gennem vandet, som om den vidste, hvad det drejede sig om.“

OY-DNO sank på fem minutter, og Juul-Thomsen måtte træde vande mellem 15 og 20 minutter, inden han blev samlet op og kom under behandling på Freja, hvor der tilfældigvis var en læge ombord.

Juul-Thomsen kvitterede siden for redningen med flotte gaver til sine redningsmænd. Ikke alle ville have overlevet den isnende svømmetur, men Juul-Thomsen kom hjem uden så meget som en forkølelse. Han fortsatte med at flyve privatfly og lever i øvrigt stadig i bedste velgående.

FLYV konkluderede i en leder et par måneder efter styrtet at „man i disse små maskiner, altid bør anvende rygsele, der ofte kan hindre læsioner ved hårde landinger... Men frem for alt: sørg for tilstrækkelig sikkerhedshøjde, både over vand, byer og andet farligt terræn.“

Genopbygning

OY-DNO blev bjærget, men efter havariet i det kolde saltvand stod det klart, at flyet ikke kun-



Auster J/1 Autocrat

Motor:	100 hk Cirrus Minor 2
Spændvidde:	10,97 m
Længde:	7,14 m
Tømvægt:	456 kg
Maksimal startvægt:	840 kg
Rejsehastighed:	156 km/t
Max. hastighed:	193 km/t
Stall hastighed:	45 km/t
Max. flyvehøjde:	16.600 ft
Rækkevidde:	512 km

ne reddes. På den anden side ville forsikringselskabet ikke betale en ny Auster til Flyveringen. Den blev derfor genopbygget af firmaet Scanavia, der lå inde med dele fra flere forskellige Austers.

I OY-DNOs gamle logbog er genopbygningen nærmere beskrevet. Propel, krop, motorfundament og et krænageror var fabriksnye dele. Vingerne kom fra OY-DNY - en tilsvaren-

de Auster, der var havareret på Langeland 15/6-1948. OY-DNY leverede også haleplan, højderor, sideror, flaps og et krænageror. Instrumenterne kom fra Scanavia's lager.

Den nye motor havde sidet i KZ III OY-DVU frem til marts 1949. Halehjulet og slæbeanordning til svævefly kom fra den oprindelige OY-DNO. Den genopbyggede maskine, der stadig bar fabriksnummeret 2110, blev prøvefløjet den 2. maj 1951.

Og så er det man kan spørge, om OY-DNO i virkeligheden er OY-DNO? Slæbeanordningen er siden afmonteret, og halehjulet er blevet udskiftet, så der flyver ikke mange dele rundt fra den OY-DNO, der oprindeligt var udstyret med fabriksnummeret 2110.

OY-DNY havde fabrikti-

onsnummeret 2111, og man kan forestille sig, at den har stået og kigget den kommende OY-DNO lige ind i halen på fabrikken i England, inden de begge kom til Danmark i 1946.

Altså er den nuværende OY-DNO i det store hele under alle omstændigheder en Auster fra 1946, og eftersom det nuværende stel har fløjet med registreringen siden 1951, har det vel i kraft af sin alder vundet en form for hævde på sin autenticitet.

Måske en lidt akademisk diskussion, for i sidste ende er det vigtigste vel, at vi stadig kan nyde synet af denne smukke gamle flyvemaskine på himlen over Danmark. En sjælden repræsentant for de Austers, der var til at få Danmark på vingerne efter krigen. ■



Poul Horsdal håndstarter OY-DNO ved KZ-rally i 1997.

Flybyggegruppen Østjylland - belastningsprøven

Af Torben Tastrup

De ti mand bygger stadig på glasfiber-flyet Europa og samarbejdet har kørt problemfrit, oplyser gruppens leder Jens Ole Willumsen.

Der er nu gået et år siden jeg sidst besøgte flybyggegruppen. Planen var egentlig, at der skulle skrives to artikler om året om projektet, men visse forskydninger i tidsplanen har ændret dette.

Sidste år lå byggeriet stille et par måneder pga. det meget varme sommervejr, og i år har arbejdet været indstillet grundet den kolde og fugtige sommer,

fordi flere af gruppens medlemmer foretrak at holde sommer under mildere himmelstrøg.

Men ikke desto mindre er projektet stadig på sporet, selv om den overordnede tidsplan har måttet forlænges med nogle måneder. Gruppen har nu logget omkring 2.100 timer – ca. 1.200 timer siden sidst.

For et år siden var gruppen færdig med rorflader, haleplan, flaps, trimklapper og krængorer, og i dag kunne Jens Ole Willumsen stolt meddele, at samtlige bærende flader var færdigstøbte.

Støbning af hovedplanet

Den store opgave med at fremstille hovedplanet krævede flere hænder på samme tid, så her fraveg man opdelingen i hold på 3-4 mand og var i ste-

det flere om arbejdet. Efter det forudgående vellykkede støbearbejde af flyets mindre dele, så man frem til denne opgave med fortrøstning. Det var dog ikke helt uden problemer, fordi vingen ikke "bare" skulle være lige men vrides lidt – en aerodynamisk vridning til sikring af stalling fra vingeroden og ud.

Den første del af arbejdet bestod i at understøtte og fastgøre hovedbjælkerne i en bekvem arbejdshøjde. Hovedbjælkerne leveres færdige med byggesættet fra Europa Aircraft. De er ligesom resten støbt op i fiberarmeret epoxy, blot med den forskel, at samtlige fibre løber på langs af bjælkerne, og det giver dem en enorm styrke. Efterfølgende skulle der så limes skumprofiler på bjælkerne, og der skulle her tages højde for den førnævnte vridning ved hensynsfuld tilvirkning af skumprofilernes pålimningsflader.

Derudover blev der fremstillet et opspændingsstativ, der kunne holde vingerne i den rette stilling under epoxyens hærdning. Gruppen havde valgt at bygge begge vinger parallelt, dels for at kunne udnytte erfaringen og arbejdskraften fra de mange hænder mest effektivt og dels for ikke at forlænge det samlede glasfiberarbejde unødigt, da den leverede hærder har en begrænset holdbarhed på to år.

Efterfølgende skulle der så lægges glasfiber uden på, og det var i forbindelse med dette arbejde, der blev brug for mange hænder. På de store flader skulle der påstryges et tyndt lag epoxy, og her var det hensigtsmæssigt at flere udførte denne opgave, især fordi gruppen havde fået tilladelse til at lave en epoxyblanding med en kortere hærdningstid end sædvanligt men til gengæld med en lidt større styrke. Lagene skulle lægges inden for et tidsrum af 20-30 minutter.



Flybyggegruppens initiativ har vakt opmærksomhed i de bevingede kredse. I år fik gruppen af KZ & Veteranflyveklubben tildelt Krings "Initiativpokal", som Jens Ole Willumsen her viser frem.

Rorforbindelserne på flapsene kontrolleres. Fra venstre: Poul Jacobsen, Christen Kristensen og Niels Christian Jørgensen.



Inden man påbegyndte arbejdet, var man blevet enige om, at det ville være fint at forsyne tipperne med "strobe-lights". Derfor skulle der i vingen indsættes et gennemgående plastrør, så der kunne føres ledninger ud fra kabinen. Der skulle også laves et hul i tippen til højspændingsenheden, og det hele skulle selvfølgelig kunne serviceres. Derfor blev også lavet et afskrueligt dæksel, hvori både strobelight og almindeligt positionslys kunne monteres. Gennemførelsen af disse modifikationer krævede ekstra tid, og den tog man sig så.

Man havde diskuteret, om højspændingsdelen skulle placeres i kabinen, men var gået fra denne løsning grundet risikoen for radiostøj med lange højspændingsledninger ud til tipperne. Gruppens ingeniører Jens Ole Willumsen og Bjarne Jensen havde dog overvejet en løsning med skærmledning, men man fastholdt dog den oprindelige placering af højspændingsenhederne, og den lyder umiddelbart ganske fornuftig.

Pitottryk og statisk trykudtag til fartmåleren er indbygget i én enhed, der placeres under venstre vinge. Enheden er en 4-5 cm høj "hajfinne", og sidder på OY-RAF bag hovedbjælken ca. 2/3 ude på vingen

Bjarne Jensen fortalte, at placeringen af trykudtagene debatteres en del blandt Europa-byggere. Det nyeste var, at den skulle placeres lidt tættere på bagkanten. Der er i øvrigt mulighed for at "justere" statisk tryk ved slibning af to runde cylindriske forhøjninger bag de to statisk trykhuller på sensorens sider.

Efterhærdning

Belastningsprøven truede, så den 5. - 6. september var samtlige bæreflader og ror til efterhærdning. Det hele blev læsset på en lastbil og kørt til Brabrand, en forstad til Århus, hvor man havde lånt en malekabine, hvori selve efterhærdningen skulle foregå. Efterhærdningsprocessen består i en opvarmning af delene til ca. 45 grader under et tidsforløb på ca. 18 timer.

For at kunne kortlægge forløbet var der sluttet en datalogger til termofølere placeret i hovedplanerne og under haleplanet. Tre andre temperaturfølere målte en middelværdi af lufttemperaturen. På kurven fremgår det, at lufttemperaturen har varieret ca. +/- 5 grader, mens temperaturerne inde i glasfiberdelene har været ret konstant. Efterhærdningen giver, som navnet antyder, delene en større styrke. Styrken kommer til udtryk ved, at nedbøjningen ved belastning er mindre.

Hvad nedbøjningen ville være, skulle gruppens medlemmer snart få at se. Uanset hvad der skete, så ville testresultatet være nedbøjende – ha-ha, det grinede man så lidt af.

Opstillingen

Hovedplanet skulle nu prøvebelastes. Kontrollanten Niels Christian Jørgensen var tilstede, og han var som sædvanlig, ligesom byggegruppens medlemmer, veloplagt og meget engageret. Christen Kristensen havde til formålet fremstillet en teststand, hvori der kun-



Venstre vinge spændt op i prøvestanden. Bjarne Jensen t.h. er i gang med at markere anbringelsespunkterne for de mange sandsække. Til venstre Michael Willumsen, og i baggrunden Christen Kristensen, der stod for bygningen af prøvestanden.

ne fastspændes en vinge. Teststanden er et stativ svejset sammen af stålprofiler. Det er fremstillet sådan, at det er selvunderstøttende – selv med fuld belastning af vingen.

Selve belastningen bestod af 46 plastsække med sand – samlet vægt: 860,4 kg. Sækkene skulle placeres efter et fast mønster, der i videst mulige omfang kunne gøre det ud for en gemen G-påvirkning på + 3,8, så vingen skulle altså vendes med undersiden op i teststanden.

På mit ankomsttidspunkt var højre vinge lige blevet belastningsprøvet – den holdt, og alle så glade ud. Nu var det så venstre vinges tur. Vingen er fastspændt i teststanden med to hovedbolte gennem hovedbjælkens forlængelse fra vingeroden samt yderligere understøttet med bolte spændt mod beslag ved hhv. profilet for- og bagkant. Umiddelbart ved vingeroden blev der anbragt to skumblokke som vingen kunne hvile på, og på gulvet ved vingetippen havde

Inden sandsækkene kunne placeres, blev anbringelsespunkterne og de 17 sektorer markeret med papirtape. Det tilstræbes her, at belastningen placeres på vingens lastcenter, der befinder sig lidt foran hovedbjælken. De fleste af punkterne befinder sig på en lige linie, men forskydes så mod bagkanten på det sidste stykke. Forklaringen på dette er, at der ved vingetipperne vil være en vis del induceret modstand, der afstedkommer en flytning af lastcentret – under flyvning altså.

Belastningsprøven

Begivenheden blev videofilmet af Jens Ole Willumsen, og Bjarne Jensen i speakerrollen gjorde rede for testens formål og ønskede forløb.

På computeren var Henriette klar til indtastning af data i programmet Excel, og Michael Willumsen lagde den første sandsæk, mærket 1A, inde ved vingeroden, Karsten og Christen assisterede. Bjarne aflæste skalaen, og resultatet blev indtastet på computeren.

I starten var nedbøjningen beskeden, men efterhånden som man nærmede sig vingetippen, blev nedbøjningen mere og mere markant. Halvdelen af sækkene var lagt, og tipens nedbøjning nåede 20 cm. Testen blev udført under udvisning af stor disciplin, og der var temmelig stille i lokalet – det var tydeligvis også en belast-

man anbragt en lodretstående lineal, så nedbøjningen under den stigende belastning kunne aflæses. En afkortet nedstrygerklinge blev limet fast i strobe-lightbrønden – den skulle fungere som viser i forbindelse med linealen.

Den vellykkede belastningstest fejres. Frede Winther, nr. 2 fra venstre kommer fra l-kast – han er også i gang med at bygge sit eget fly – dog ikke en Europa. Helt ude til højre er det John Sørensen.



ningsprøve for gruppens medlemmer.

Vægten var tæt på maksimum, og der høstes en svag knagen fra vingen. Kontrollanten Niels Christian Jørgensen fandt dog ingen grund til bekymring, og Michael fortsatte med at lægge sandsække på. De sidste der skulle lægges helt ude ved vingeroden blev lagt meget forsigtigt, da vingen gængede faretruende – nedbøjningen nåede 35,2 cm. Der var sved på panden, men vingen holdt, og det udløste en spontan klapsalve, da den sidste sandsæk var lagt.

Den vellykkede test skulle fejres med champagne, og det var der ingen der protesterede imod. Jørgensen var tilfreds, og sækkene kunne læsses af igen.

Milepæl

Jens Ole Willumsen betegnede ikke uden grund dagens begivenheder som en milepæl i projektet. Forresten var nedbøjningen af højre vinge også 35,2 cm, så der var al mulig grund til at være tilfreds med resultatet. I henhold til fabrik-



Vingen med fuld belastning – den har nået en nedbøjning på 35,2 cm ved tippen. I baggrunden står kontrollanten Niels Christian Jørgensen og checker opspændingen af vingen. Karsten Hansen afventer testens afslutning.

kens opgivelser skal nedbøjningen i øvrigt ligge i området 28 – 42 cm. Lidt af den målte udbøjning skyldes muligvis også, at det anvendte stativ har givet sig under den store belastning.

Der mangler endnu meget

arbejde i forbindelse med vinger og rorflader. De fremstår stadig ru og mangler det afsluttende lag og den efterfølgende slibning. Da dette arbejde støver en del, har man besluttet at vente med det til foråret, så arbejdet kan foregå ude i det fri.

Men gruppen må nok erkende, at flyet ikke kommer i luften den 2. april 1999, som den tidligere optimistiske melding lød på. Vi kommer nok hen omkring eller lidt efter årtusindskiftet før den store dag oprinder. ■

N Y H E D



GARMIN GNS430

EN BOKS MED...

- GPS og moving map i farver
- COM med 8,33 kc. kanalafstand
- VOR, LOC og Glideslope
- Levering forår 1999
- Pris \$ 9.250,00

Vi vil gerne ønske KDA til lykke med de 90 år og samtidig ønske alle et godt nyt år!!



DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
TLF 46 19 00 91 . FAX 46 19 07 05

**SPACE
AIR
SEA
LAND**

Scandinavian Avionics A/S
Denmark · Sweden · Norway
Malaysia · Czech Republic
Poland



Er DU forberedt?

**BRNAV/PRNAV - GPWS - 8.33 KHz
FM IMMUNITY - ACAS/TCAS - o.s.v.**

Hvis du vil vide mere om de kommende krav, eller har andre ønsker vedrørende køb, installation, vedligeholdelse af al form for Flyelektronik, står vi til rådighed med vores mangeårige erfaring. **Kontakt os:**

Headquarter Denmark

Billund Airport

Tel. +45 75 33 84 22
Fax +45 75 33 24 07
e-mail: sa@sa-group-dk.com

Copenhagen Airport Div.

Tel. +45 32 45 88 28
Fax +45 32 45 95 95

Sweden Division

Sturup Airport

Tel. +46 40 50 02 25
Fax +46 40 50 01 24

Bromma Airport

Tel. +46 89 89 710
Fax +46 89 83 107

Norway Division

Oslo Airport

Tel. +47 67 58 69 78
Fax +47 67 58 30 98

Czech Republic Div.

Kbely Airport Prague

Tel. +42 28 50 70 43
Fax +42 28 50 77 41

Malaysia Division

Kuala Lumpur

Tel. +60 37 46 29 98
Fax +60 37 46 29 02

Poland Division

Lublin

Tel/Fax +48 81 74 37 357
74 36 612, 74 36 157
Warszawa Contact Lublin Div.


MOONEY
your private airliner

Fabriksny



Ovation

Engine Continental IO-550-G
TBO 2,000 hrs
Propeller McCauley, 3-blade,
Constant Speed, 73" Diameter
Seats 4
Gross Weight 3,368 lbs (1,528 kg)
Empty Weight 2,225 lbs (1,009 kg)
Wing Span 36' 1" (11m)
Max Cruise Speed 190 KTAS at 9,000 ft
Range and Endurance (w/Reserve)
1,130 nm/6.7 hrs at 9,000 ft
Service Ceiling 20,000 ft (6,096 m)
Horsepower 280 MCP
Max Takeoff Weight 3,368 lbs (1,528)
Max Useful Load 1,143 lbs (519 kg)
Max Landing Weight 3,200 lbs (1,452 kg)
Max Usable Fuel 89 gal (337 l)
Best Rate of Climb Airspeed 105 KIAS
Max Rate of Climb Sea Level 1,200 fpm

Fabriksny



TLS

Engine Lycoming TIO-540-AF1A
TBO 2,000 hrs
Propeller McCauley, 3-blade,
Constant Speed, 75" Diameter
Seats 4
Gross Weight 3,368 lbs (1,528 kg)
Empty Weight 2,268 lbs (1,030 kg)
Wing Span 36' 1" (11m)
Max Cruise Speed 200 KTAS at 13,000 ft
220 KTAS at 25,000 ft
Range and Endurance (w/Reserve)
1,070 nm/6.7 hrs at 13,000 ft 1,050 nm/
6.0 hrs at 25,000 ft
Horsepower 270 MCP
Max Takeoff Weight 3,368 lbs (1,528 kg)
Max Useful Load 1,100 lbs (500 kg)
Max Landing Weight 3,200 lbs (1,452 kg)
Max Usable Fuel 89 gal (337 l)
Best Rate of Climb Airspeed 105 KIAS
Max Rate of Climb Sea Level 1,230 fpm

På lager



231

Mooney 231 sælges

TTAF 2700 hrs, TT eng.
since overhaul 150 hrs.
TTprop 10 hrs.
KMA20,
KT76A
KR85
KI225
KY197
KX170B
KT203
KNS80
ELT KING
Stand by vacuum.
4 place oxygen
4 place intercom
Century 41.
Ny maling i 1994.
Dansk LDB, september 1998.

FORHANDLER:



SUN-AIR of Scandinavia A/S
Lufthavnsvej 33, 7190 Billund
Telefon +45 7650 0100 . Fax +45 7533 8618

Salg, service og
reparation af MOONEY



Vilde Apacheindianere i Kirke Hvalsø

Tekst og foto: Jan Jørgensen

Medio oktober var Kirke Hvalsø og omegn hjemstøgt af en flok vilde indianere, i form af fem McDonnell Douglas AH-64A Apache kamphelikoptere med tilhørende udstyr, som var deployeret til en mark nord for byen under NATO øvelsen Cold Grouse.

Så vidt vides er det første gang at denne avancerede og aggressivt udseende helikopter deltager i større øvelser i Danmark, og Apache vakte da også en hel del opsigt blandt såvel øvrige øvelsesdeltagere som lokalbefolkningen på Midt-Sjælland.

Hollandske enheder

De fem AH-64A tilhørte 301 Squadron med hjemmebase på Gilze-Rijen i Holland, som de seneste år har udbygget sin helikopterstyrke ganske betragteligt for at kunne yde effektiv støtte til landets 3.000 mand store 11. *Luchtmobiele Brigade* (Luftmobile Brigade).

Alle hollandske taktiske helikopterenheder opererer som en integreret del af den såkaldte *Tactische Helikopter Groep* (Taktiske Helikopter Gruppe),

og øvrige komponenter herfra som var deployeret til Danmark for deltagelse i efterårets øvelse omfattede fem CH-47D Chinook fra 298 Sqn, Soesterberg, fem AS 532U2 Cougar fra 300 Sqn, Soesterberg, og fire Bo 105CB fra 299 Sqn, Gilze-Rijen. De store og tunge Chinook opererede fra Flyvestation Værløse, men øvrige helikoptere var deployeret i feltet omkring Kirke Hvalsø.

De hollandske Apache der

var i Danmark er del af 12 AH-64A lejet fra USA i perioden 1996-2000 for den symbolske pris af 1 \$ pr. stk. Formålet hermed er, at piloter og teknikere kan opbygge erfaring på Apache systemet inden Holland får leveret sine egne AH-64D, som man har bestilt 30 af til levering 1999-2002.

AH-64D er en kraftigt moderniseret version af AH-64A, også kaldet Longbow Apache efter typens Longbow radar



monteret ovenpå rotorhovedet. US Army har siden 1985 fået leveret ikke mindre end 821 AH-64A, som i fremtiden vil blive opdateret til D-standard, og desuden er 116 Apache leveret til eller bestilt af Egypten, England, Grækenland, Holland, Israel og de Forenede Arabiske Emirater.

Frygtindgydende våbensystem

Der er ingen tvivl om, at Apache er verdens mest effektive kamphelikopter i tjeneste i øjeblikket. Ved hjælp af et avanceret sigte- og sensorsystem monteret i næsen kan Apache operere sikkert under alle vejrforhold, ikke mindst om natten, helt ned til græs-top højde. Angreb i total mørke er ren rutine for Apache besætninger.

Helikopteren er kraftigt armeret med Kevlar paneler omkring cockpit (skytte i forreste sæde og pilot i bageste sæde) samt andre vitale områder, som beskytter imod træffere op til 23 mm kaliber. Rotoren drives af to jetmotorer, men der kan nemt flyves på én, og topfarten er 365 km/t.

Under næsen er monteret

en 30 mm maskinkanon med 1.200 skud, men helikopterens primære våbensystem til nedkæmpelse af panser er laser-styrede AGM-114 Hellfire missiler, hvoraf 16 kan op hænges under de små stubvinger, eller pods med 70 mm udstyrede raketter.

Apache har faktisk også en begrænset luftforsvars kapacitet, idet fire Stinger missiler kan medføres. Taktik mod

både helikoptere, jagere og andre fastvingefly er udviklet, omend dette mest er til selvforvar.

Ikke overraskende fik Apache virkelig sin ilddåb under Golf-krigen i 1991, hvor typen beviste at den er nattens hersker. De første amerikanske angreb blev udført af US Army Apache enheder, der destruerede irakiske overvågnings- og luftforsvarssystemer og

derved skabte en sikker korridor ind i landet, som de efterfølgende jagerfly kunne passere gennem. Under Golf-krigen nedkæmpede Apache helikoptere mere end 500 tanks samt flere tusinde andre militære køretøjer. US Army havde mere end 235 Apache med i krigen, og ikke en eneste gik tabt på grund af fjendtlig ild. ■



adf

Foreningen aut. danske flyværksteder . general aviation

Vejledende værkstedstimerpriser pr. 1. januar 1999.

Werksteds timerpris A:

450,- kr.

service, vedligeholdelse og reparation af , en motorede non pressuriseret stempelmotor fly, lette to motorede (under 2730 kg) non pressuriseret fly. Køre- eller rejsetid, ved afhentning / bjærgning, eller ifm. reparation på fremmed plads.

Werksteds timerpris B:

506,- kr.

service, vedligeholdelse og reparation af en motorede pressuriseret stempelmotorfly, en motorede stempelmotorfly over 2730 kg. alle to motorede stempelmotorfly over 2730 kg.

Werksteds timerpris C:

542,- kr.

Alle former for arbejde på Turboprop- og Jetfly.

Werksteds timerpris D:

506,- kr.

Alle former for struktur- lærhedsarbejde. Ved svejsning coating og maling.

Alle former for Overhaul og reparation af komponenter.

Ved vurderingsarbejde ifm. køb og salg samt ved opgørelse og vurdering af skader på fly, efter havari.

Alle former for arbejde der betragtes som en : " Større reparation " eller "Større modifikation" (ref. BL 1-1)

Avionic værkstedstimer A:

524,- kr.

Alle former for modifikation, reparation, vedligeholdelse og installation på flyet.

Avionic værkstedstimer B:

602,- kr.

Alt komponentarbejde på elektronikværkstedet.

Air Service Billund - Air Service Padborg - Air Service Vamdrup - Alice Aviation - AIO Instrument - Aviatech - Avionics Service Center
Business Flight Service - CAT Flyservice - Copenhagen Avionics - Danish Aircraft Owners - Danish Aerotech
Dansk Fly Elektronik - Fly Møller - FO Flyservice - Hangar 5 Airservice - Kalundborg Aviation
Lite Flite - Muk Air - Midtsjællands Air Service - Klippefly - North West Air Service - Newair - Nordic Aviation Contractor
Roskilde Aero Service - Scanaviation - Sun Air of Scandinavia - Scan Avionic - Aalborg Airtaxi Maintenance.

1999-modellen af Piper Archer III



I 1999-modellen af Archer III er New Piper Aircraft Co. gået over til avionics fra Garmin og S-TEC.

1999-modellen af Piper Archer III byder på en række ændringer i forhold til den nuværende model, både ud og indvendigt.

New Piper Aircraft Co. har revideret farveskemaet. Farvestriben på kroppen har fået en anden udformning, og der tilbydes en række nye farve-

kombinationer. Brugen af Dupont's Imron 6000 *clearcoat/basecoat* gør det muligt at tilbyde et større antal metalliske farver.

Indvendigt er der anvendt Aztec Silver maling, der giver kabinen en metalagtig glans. Man kan også vælge grå eller beige, og disse farver kan også anvendes i forbindelse med lædersæder (ekstra udstyr).

Den vigtigste ændring har dog ikke noget med udseendet at gøre, men angår kun piloter: Flyet har fået en helt ny avionics pakke fra Garmin International og S-TEC Corporation.

Standard-udgaven har Garmin's GMA 340 audio panel med marker beacon og stereo intercom, GNS 430 flydende krystal multi function display med integreret VOR/LOC/GS/COM og GPS, GTX 320 transponder og GI 106 localizer, glide slope og GPS Indicator,

Premium Select pakken for 1999 omfatter udover det nævnte endnu en GNS 430 samt S-TEC System 55 toakset autopilot med automatisk elektrisk trim og ST-360 altitudereselect.

Se også side 34.



AIR BP

ønsker

Kongelig Dansk Aeroklub

et stort tillykke med
90 års jubilæet.

HR. ELLEHAMMER OG JESPER TOFT FORTÆLLER...

Luftfartsskolen's klasse EUD 7-7 har på eget initiativ stået for nedens-tående arrangement, det vil Luftfartsskolen meget gerne støtte op om - derfor håber vi at alle flyinteresserede samt tidligere elever også vil.

Arrangementet finder sted: **Fredag den 22. januar 1999 kl. 18.00**
I luftfartsskolen's Hangar, på Ryvej 27, 2791 Dragør.

PROGRAM:

- | | |
|-----------------------|--|
| kl. 18.00 - 19.00 | Hr. Ellehammer vil fortælle om sin fars bedrifter fra flyvningens barndom. |
| Ca. kl. 19.00 - 20.00 | Buffet |
| Ca. kl. 20.00 - 21.00 | Jesper Toft fra firmaet Weibel fortæller om udviklingen af deres differentiale-GPS som bruger flyets Radar-system som back-up. |
| Ca. kl. 21.00 - 22.00 | Underholdning |

Prisen for hele dette arrangement er kr. 100,- som skal betales ved indgangen. Drikkevarer kan købes.

Hvis du har lyst til at deltage i arrangementet, kan du ringe eller skrive til vores søde receptionist Hanne Coakley for bindende tilmelding. Sidste tilmeldingsfrist er fredag den 15. januar kl. 12.00



LUFTFARTSSKOLEN

Tlf 32 82 80 80 . Telefax 32 82 80 98 . e-mail adm03@flight-training.dk

**Kommerciel direktør
i Maersk Air Jørn
Eriksen har i Maersk
Airs blad Mellembys
denne kommentar
til en ny lufthavn
i Jylland.**

„Der var engang et lille land, som havde utroligt mange lufthavne.“

Sådan kunne et eventyr om dansk indenrigsflyvning begynde, for under luftfartens udvikling i det seneste halve århundrede blev der etableret 12 lufthavne i Jylland/Fyn med indenrigsruter til København.

Det er et usædvanligt stort - faktisk for stort - antal lufthavne til at betjene en befolkning på knapt tre millioner, også selv om et Storebælt indtil nu har adskilt Vest- og Østdanmark.

Nogle af disse 12 indenrigsruter (Stauning, Skive og Sindal) fik da også en ret kort levetid, fordi trafikunderlaget var utilstrækkeligt, og nu giver udviklingen i form af den faste Storebæltsforbindelse problemer for de fleste af de øvrige. Nogle vil fremover ikke længere have indenrigsruter - Odense-København som indenrigsrute ophørte fra 14. juni - og nogle vil få færre afgang og mindre flytyper end hidtil, når trafikmængden falder på grund af tog- og biltrafik over Storebæltsbroen.

Der vil fortsat være indenrigsflyruter mellem Vestdanmark og København, fordi det er hurtigt og bekvemt at flyve, men det vil være en hel del år, før trafikken igen når op på de cirka 2 1/2 million passagerer mellem Jylland/Fyn og København, som rejste i rekordåret 1996.

MAERSK AIR vil fortsat flyve indenrigsruter på Billund, Esbjerg og Vejles, men kapaciteten er reduceret i 1998, så økonomien i driften kan bevares, da luftfartsselskaberne jo i modsætning til DSB ikke får statstilskud til driften. Tværti-

Luftkasteller

mod belastes luftfarten med en række statslige afgifter, som DSB ikke skal betale, men det er en helt anden historie.

I modsætning til indenrigsflytrafikken så vokser udenrigsflytrafikken fra Vestdanmark stærkt fra år til år, og over 90% af udenrigsfligten (rute og charter) direkte fra/til Jylland/Fyn afvikles via Billund Lufthavn, der i en årrække har været Danmarks næststørste lufthavn.

Til trods for Billund Lufthavns stærke vækst, effektive drift med en sund økonomi og helt konkrete planer om en udbygning til næsten dobbelt størrelse i år 2001 er visse kræfter i Jylland i færd med at gentage den fejl, som i efterkrigstiden og helt op til 90-erne førte til etablering af for mange lufthavne i Jylland med et for lille trafikunderlag til hver.

Disse kræfter, som er organiseret i Det Midtjyske Lufthavnråd, ønsker nu at bygge endnu en international lufthavn i Jylland, hvilket trafikunderlaget i Vestdanmark (Jylland og Fyn) er for lille til. En sådan ny lufthavn nordvest for Århus vil komme til at dele dette begrænsede trafikunderlag med Billund med det resultat, at begge lufthavne vil få dårlig økonomi, for få ruter og for få afgang pr. rute.

Alternativt må én af de to lufthavne opgive at være en international lufthavn, og de store samfundsværdier investeret i den tabende lufthavn vil gå til spille.

En ny storlufthavn ved Århus vil ganske vist ligge nærmere ved Århus og Randers og nogle andre byer end Billund, men omvendt vil den lige længere end Billund fra en række større byer i Billund Lufthavns opland for udenrigs- trafik (Horsens, Vejle, Fredericia, Kolding, Esbjerg og Herning)

Det Midtjyske Lufthavnråd har i sin argumentation for en ny lufthavn ved Århus også helt set bort fra, at en sådan

lufthavn ligger for langt fra Fyn til at kunne blive Vestdanmarks (i modsætning til Jyllands) internationale lufthavn, medens Billund Lufthavn derimod allerede nu anvendes i stor udstrækning også af passagerer fra/til Fyn.

Omkostningerne ved at bygge en ny lufthavn ved Århus med samme kapacitet som en udbygget Billund Lufthavn vil også være meget større end omkostningerne ved at udbygge Billund, der allerede har bevist sin nytte for erhvervsliv og privatrejsende fra stort set hele Jylland og Fyn gennem sin stærke vækst i passagerantal og udbud af udenrigsruter.

Det vil derfor være både samfundsøkonomisk og privatøkonomisk spild af penge at bygge endnu en international lufthavn i Jylland, og man må derfor håbe at planerne om at bygge en ny storlufthavn forbliver luftkasteller.

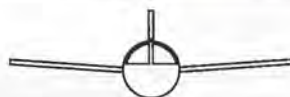
Jørn Eriksen



Jørn Eriksen, HA og MBA, er 59 år. Han begyndte i SAS i 1966 og sluttede som vicepræsident ved hovedkontoret i Stockholm i 1983 efter bl.a. seks års udstationering i Japan og Singapore.

Efter fire år som direktør for Time Manager kom han til Maersk Air som kommerciel direktør.

1988-1991 var han administrerende direktør for datterselskabet i England med placering i Birmingham, men i 1991 vendte han tilbage til posten som kommerciel direktør for Maersk Air.



JAR FCL HOS CENTER AIR!

Da JAR FCL står for døren (medio 1999), er vi i Center Air og Center Air Ground School ved at lægge sidste hånd på udarbejdelsen af de materialer, der skal danne grundlag for vor godkendelse hos Statens Luftfartsvæsen.

For Center Air Ground School's vedkommende betyder det, at vi pr. 01.07.99 forventer at være i stand til at uddanne B/I og D-teori elever efter de nye JAR bestemmelser.

Ligeledes forventer Center Air at kunne påbegynde den praktiske skoling i henhold til de nye JAR programmer.

P.S. GENERELT CERTIFIKAT (TIDL. FLT) Vi har endnu enkelte ledige pladser på hold, der starter 13. januar 1999.

CENTER AIR
Hangarvej A4, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19

Mindeord

Flyvepladsleder Erik Andersen

Erik Andersen kom på Nakskov Flyveplads i over 25 år, i en periode som afløser og de seneste år som flyvepladsleder.

Det var karakteristisk for Erik og hans utroligt samvittighedsfulde indsats, at han passede sit arbejde til det sidste. Et arbejde som havde hans alt-dominerende interesse, og som han passede langt udover hvad man kunne forvente. Erik Andersen vil blive savnet meget. Det gælder også hans kone Mary, der i lige så høj grad har haft sin gang på flyvepladsen. Vi håber dog at se Mary på pladsen en gang i mellem.

Æret være Erik Andersens minde.

Niels Hejlesen

80 år

Civilingeniør Preben C. Wistisen

Nytårsdag bliver Preben C. Wistisen 80 år. Han blev civil-

ingeniør i 1942 og havde i en årrække eget rådgivende ingeniørfirma i Frederikshavn.

Wistisen var i adskillige år meget aktiv motorflyver og havde fra 1964 til 1970 eget fly, Emeraude OY-AIF. Fra 1963 til 1968 var han næstformand for Motorflyverrådet og medlem af Kongelig Dansk Aeroklubs hovedbestyrelse.

40 år

Luftkaptajn Jens Frost

Jens Kristian Frost, der den 13. januar fylder 40 år, begyndte at flyve som 18-årig og har med tiden opnået en bred erfaring i dansk luftfart.

Karrieren startede i Kastrup Luftfoto og han blev derefter trafikflyver i Alkair, Cimber Air, Airbusiness, Maersk Air og SAS. Jens Frost er pt. udlånt som kaptajn i SAS Commuter og instruktør ved Danish Aviation College.

Udnævnelse

Flådechef C.B. Christoffersen

Luftkaptajn C.B. Christoffersen (SOF) fratrådte den 31. december sin stilling som luftfartsinspektør og er nu flådechef for fastvingede fly i Grønlandsfly. Han skal dog fortsat virke som ekstern flyveprøvekontrollant for Luftfartstilsynet, specielt på tunge fly.

SOF, der er 61, begyndte sin pilotkarriere i Flyvevåbnet og var i SAS fra 1964 til 1997. Sideløbende hermed var han en særdeles flittig instruktør hos især Copenhagen Airtaxi.

Afsked

Luftfartsinspektør Ib Skjøth

Den 30. november afgik Ib Skjøth med pension fra Statens Luftfartsvæsen (SLV). Han er 66 år, uddannet som officer i Flyvevåbnet og har fløjet som navigatør på Meteor N.F. 11 og Catalina. I 1966 var han navigatør på den første helikopter-

flyvning Danmark-Grønland (med Sikorsky S-61).

I 1969 kom han til SLV som chef for certifikatkontoret, og fra 1982 til 1989 var han chef for sekretariatet i det genoprettede Luftfartstilsyn. Han gik herefter over i den private sektor og blev operationschef i Maersk Air, men i 1996 vendte han tilbage til SLV, nu som chef for Luftfartstilsynets operative kontor.

Ny stationschef

Oberstløjtnant F. von G. Carstensen



Flyvestation Vandel fik ny chef den 6. november, oberstløjtnant Finn von Gersdorff Carstensen, pilotnavn VON.

VON er 55 år, kom til Flyvevåbnet i 1962 og var på flyveskole i Canada. Han har især forrettet tjeneste i ESK 729, var eskadrillechef 1983-1985 og var med til at udfase RF-84F Thunderflash og indfase RF-35 Draken.

I 1987 kom han til FSN Ålborg som operationsofficer og i 1992 blev han chef for FSN Avnø. Her faldt det i hans lod at forestå overflytningen af Flyveskolen til Karup og lukningen af Avnø.

1995-1998 var han den sidste chef for FSN Tirstrup og måtte som sådan igen stå for lukningen af en flyvestation.

**Flyveskolen
Billund Air Center A/S
tilbyder:**

Skoling til alle certifikater & konverteringer.

Et koncentreret skolingsforløb giver et godt resultat, og herved sparer du udgifter til ekstra flyvetimer!

Ønsker du en professionel og koncentreret uddannelse, så ring til os!

Rekvirer brochure & prislister

**Billund
Air Center A/S**

Billund Lufthavn
Tlf. 75 33 89 07
Fax 75 35 39 66

SPARTACUS

FLY- finansiering

**RING
97 72 57 11**



Invitational Løkken '98

Af Helle Lindahl, MDK

Der blæste en vældig wind den dag ude fra vest - og det var netop, hvad der skulle til.

23 piloter fra forskellige nationer var samlet for at deltage i den første internationale skrænt-flyvningskonkurrence under Paragliding World Cup Association (PWCA).

Der er mange ting, som skal klappe, når man skal afvikle en konkurrence i paragliding. En af de altafgørende er vejret. Men vejrguderne var med os det meste af vejen.

Samlingspunktet for arrangementet var et militærgrønt telt opstillet bagved Action House i Løkken. Allerede aftenen før den første konkurrence var der en summende atmosfære i teltet. Det myldrede med piloter, som skulle registreres til konkurrencen. Der blev fotograferet, videofilmet, trykket hænder og kysset kinder på ægte fransk maner. Det var tydeligt, at de fremmødte havde glædet sig.

De var kommet for at vise, at de kunne andet end at centrere i termisk løft.

På official-briefing aftenen før den første konkurrencedag var man overbevist om, at vinden ville blive for kraftig. Derfor fastsatte man den første dags briefing til kl. 11.

Flyvevej

Men da vi stod op den næste dag, var det første vi så en paraglider, der svævede i fin stil over skrænten, til trods for at vinden kom fejende hen over skrænten fra siden, og at havet nærmest lignede et sne-landskab.

Det kan nok være, at der blev trængsel på badeværelset. Alle fik travlt med at få deres udstyr samlet og komme ned på stranden.

Her vrimlede det allerede med piloter, som lavede noget der lignede stuntflyvning. I hvert fald noget mere akrobatiske flyvning end den vi var vant til at se.

Havde vi vidst, at vejrguderne ville trods meteorologernes varslar, var den første briefing blevet lagt til kl. 7.00 - men sådan kan det jo gå. Alle de frivillige officials fik travlt med at stille bane op til det første heat, som skulle flyves i disciplinen *touch and go*. Der var lagt i alt fem mærker, som piloterne skulle ned at berøre.

Til vores store begejstring blev 1. heat vundet af den danske skrænthaj Morten Schubert. Morten endte flot på en samlet 4. plads, som den bedst placerede dansker.

Tålmodighed

2. heat var igen *touch and go*, men denne gang var både ba-

nen og vejret mere krævende. Vinden var ret kraftig, og det betød også kraftigt løft. Piloterne kunne uden problemer holde sig flyvende, men det var straks værre, når de skulle ned at markere på mærkerne.

Specielt Louise Crandal (Danmark) udviste her stor tålmodighed, ikke at forveksle med stædighed. Louise kæmpede i en halv time, før hun fik kontakt med det første mærke. Mærket var placeret et stykke oppe på skrænten, og hver gang hun bare tænkte på at nærme sig, kom hun nødvendigvis ind i løft-zonen og blev atter blæst til vejrs.

Louise var den eneste kvindelige deltager, og kæmpede på lige fod med mændene.

Golf

På anden dagen var det tid til *Air Golf*. Piloterne blev udstyret med karamelstænger, som skulle placeres/kastes på de udlagte mærker.

I det første heat denne dag fløj alle i mål, men i andet heat valgte to danske piloter at gå

fra mærke til mærke for til sidst at passere målstregen til fods - godt gået!

Pokalen manglede

Søndag middag var der præmieoverrækkelse i Action House.

Præsidenten for PWCA, Oliver Bourgelle overrakte de *mundtlige* præmier til vinderne, for desværre havde man ikke modtaget DDU's pokal og pengene, som skulle have været overrakt.

Oliver Bourgelle forsikrede vinderne, at de ville modtage deres præmier når de kom hjem. Det tog de alle med et stort smil.

1. pladsen gik til Raul Rodriguez Fernandez (Spanien)

2. pladsen til Robbie Whittall (England)

3. pladsen til Leo Orbing (Sverige)

Gips

Farlig sport? Vel ikke farligere end man selv gør den? Under selve konkurrencen skete der ingen uheld. Men efter 2. heat udgik den franske pilot Richard Gallon pga. en brækket arm.

Gipsarmen erhvervede han sig - da han efter en *hyggelig* stuntflyvning afsluttede med et par seje wingovers i rigtig dejlig lav højde, og landede på køleren af en sindig nordjydes bil. Den rare nordjyde var mere bekymret for *stjernen* end for sin maltrakterede bil - flink mand! ■






**MODEL-
SIDERNE**

Grummans raket-fuser

Den amerikanske Grumman fabrik specialiserede sig fra starten i 1929 i fly til U.S. Navy.

Fabrikkens ingeniører havde en teori om, at moderne hangarskibsfly faktisk burde have to motorer. De talte så godt for deres sag, at den amerikanske flåde i juni 1938 bestilte en prototype til et tomotoret jagerfly, XF5F, som dets fædre gav navnet Skyrocket.

Men hovmod står som bekendt for fald. På trods af de to motorer og navnet levede Grummans flådejager-raket (fabriksbetegnelse G-34) nemlig desværre ikke op til forventningerne.

Grumman måtte derfor i denne omgang droppe ideen om et tomotoret flåde-jagerfly og kastede sig i stedet over etbenede havkatte som Hellcat og Bearcat.

Det var først nogle år senere, at Grumman-teorierne om en tomotors flådejager resulterede i serieproduktion (F7F Tigercat).

Månedens modelgennemgang tager sig af XF5F Skyrocket, der jo desværre som allerede røbet blev en fuser.

Af Wilhelm Willersted

Da Grumman XF5F-1 Skyrocket - uden aprilsnare bagtanke - kørte frem til start om morgenen den 1. april 1940 for sin førsteflyvning fra Grummans flyveplads i Bethpage på Long Island ved New York, kunne tilskuerne glæde sig over en moderne jagerfly-konstruktion, der om ikke andet så ikke lignede de gænge enmotorede flåde-monoplaner fra fabrikkens samlebånd.

To store stjernemotorer bredte sig foran kroppen med det dobbelte sideror. Men ikke alene havde fabrikkens testpilot B.A. Gilles besvær med at se fremad, fordi de to store motorer spærrede godt af for udsynet, men der var også problemer med de to 1.200 hk Wright motorers olieekøling.

Skyrocket-opsendelsen - eller rettere førsteflyvningen - forløb dog, trods overhedning

af motorerne og vanskelige udsigtsforhold, uden større problemer. Grummans ingeniører gik omgående i gang med at rette fejlene.

Man besluttede sig hurtigt for at hæve flyets cockpit og at installere fire 0,5 tommer maskingeværer i stedet for de noget større Madsen-kanoner, som det oprindeligt var tanken at bygge ind i næsen. Desuden udstyrede man motorerne

På dette foto af Skyrocket i luften fremgår det ret tydeligt, at pilotens udsyn var temmeligt meget blokeret af de to kraftige stjernemotorer.

med store propel-spinnere for - efter sigende - især at forbedre luftstrømmen omkring flyet.

Skyrockets svaghed var faktisk især understellet. Den 3. februar 1942 blev prototypen således ret alvorligt beskadiget, da understellet ganske simpelt brød sammen under en hård, fingeret hangarskibslanding på landjorden på Long Island.

Efter at man havde repareret og forstærket hjulunderstellet gik det dog kort tid efter galt igen. Flyet sank nemlig sammen, da det ganske fredeligt rullede ud til start, og efter en ny reparation endte det desværre med, at Skyrocket den 3. februar 1942 fik understellet revet helt af og derpå måtte mavelande. Men så havde både flåden og Grumman også tabt tålmodigheden.

Skyrocket nåede dog som første og eneste byggede prototype at gennemføre 221 flyvninger, og flyet var i luften 155,7 timer, inden det blev endeligt *groundet*.

Det gik faktisk ikke bedre med den landbaserede jager-version af Skyrocket - Grumman XP-50 - som udvendigt lignede sin tomotorede flåde-søster, men havde næsehjul-



Den første - og eneste - prototype til Grumman XF5F Skyrocket var diskret bemalet gennem hele karrieren. Vingerne var gule på oversiden, og nationalitetsmærkerne sad i to positioner på henholdsvis over- og undersiden af vingerne. Der var ingen nationalitetsmærker på siden af kroppen.



understel. XP-50 tabte serieproduktions-kampen mod Lockheeds meget mere avancerede tomotorede P-38 Lightning. Videreudvikling af XP-50 blev derfor opgivet.

Grumman havde dog ikke helt tabt pusten med tomo-torede jagere til flåden. Det blev som bekendt senere til Grumman F7F Tigercat, der blev US Navy's første tomotorede jagerfly med næsehjulsunderstel i service. Prototypen gik i luften i december 1943, men nåede dog ikke at gøre den store indsats under Anden Verdenskrig.

Tigercat tog senere revanche som natjager og fotofly i tjeneste for US Marines under Koreakrigen.

Ydervingerne kunne foldes for at lette manøvreringen og placeringen ombord på hangarskibene.

Modellen

Grumman Skyrocket er udsendt i skala 1:72 af MPM i Prag. Der er 32 rimeligt velformede enkeltdele samt traditionelt drilagtige foto-ætsede detaljer med i sættet. ■

Grumman Skyrocket havde brede vinger og en meget kort krop. Der var især problemer med understellet, som i flere tilfælde brød sammen under en hård landing. Det må jo siges at være et alvorligt handicap for et fly, der skulle kunne lande på et gyngende hangarskibsdæk!

Data for Grumman XF5F-1 Skyrocket

Motorer:	2 stk 1.200 hk Wright R-1820, ni-cylindrede stjernemotorer
Spændvidde:	12,77 m
Længde:	8,73 m
Højde:	4,2 m over cockpittaget
Bevæbning:	4 stk 0,5 tommer maskingeværer og 2 stk 100 kg bomber
Max. hastighed:	690 km/t ved havoverfladen
Tophøjde:	10.000 m
Rækkevidde:	2.100 km



Kommentarer

Grunau Baby OY-ADX blev bygget i 1943 af Hærens Flyvetroppers Værksteder til Dansk Svæveflyver Union med registreringen OY-50.

Den kom til Haderslev Svæveflyveklub i 1946 og til Bornholms Flyveklub i 1950. Registreringsbetegnelsen ændredes i 1957 til OY-ADX.

Flyets luftdygtighedsbevis udløb 4.5.1957, og det blev slettet af registreringen 9.12.1982. Men flyet blev bevaret og nogle år senere blev det atter luftdygtigt. Det blev midlertidigt registreret 27.6.1997 og "rigtigt" 5.3.1998, men som man kan se af den følgende rubrik, blev det slettet igen mindre end et halvt år senere.

Om selv om der er bevaret adskillige Baby'er i Danmark, er det nu lidt ærgerligt, at netop denne er gået udenlands. Det er nemlig det eneste bevarede af de 128 fly, der blev bygget af Flyvetroppernes Værksteder på Kløvermarken i København (og deres forgængere).

Ecureuil OY-HOY er fra 1995, ex HB-XJI, Super-Falke OY-OXO fra 1978, ex D-KDDB, Caravan II OY-PAB fra 1989, ex PH-PHO.

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dato	Ejer/bruger
ADX	Grunau Baby II	125	5.3.	Bornholms Flyveklub
APR	Boeing 737-500	29235	23.10.	Maersk Air, Kastrup
HOY	Aerospatiale AS 355	5598	2.11.	Gurin A/S, København K
JAA	Piper PA-28-181	2843176	22.10.	Air Alpha, Odense
KKB	Boeing 737-600	28293	17.11.	SAS Danmark, Kastrup
MRD	Boeing 737-700	28007	12.11.	Maersk Air, Kastrup
OXO	Scheibe SF-25E	4312	19.10.	Verner Jakslund, Holbæk
PAB	Cessna F 406	0034	28.10.	NAC Nordic Aviation Consultants, Skive

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
ADX	Grunau Baby II	10.11.	Bornholms Flyveklub	Solgt til Sverige (SE-SML)
ALY	Auster J/2	22.7.	Per Hammerich, Grindsted	Solgt til Sverige
MAS	Boeing 737-300	23.11.	Maersk Air, Kastrup	Solgt til England
SBN	Boeing 727-200		Sterling European, Kastrup	Solgt til USA
XEU	Ka 6E	16.11.	J. Friis Jørgensen, Rødovre	Solgt til England
XSS	Ventus C	23.11.	Kent Christensen, Esbjerg +	Solgt til Tyskland

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
BBA	PA-28-140	1.12.	Mogens Floor Sørensen, Randers	Ejvind Sørensen, Galten
BTZ	PA-31-350	4.11.	Compas Flight, Albæk	Benny Møller Sørensen, Nærum
BXV	K8B	4.11.	Dansk Svæveflyvehistorisk Klub	Vejle Svæveflyveklub
COW	Thunder 77A	23.11.	Claus Thomsen, Frederiksberg	Cirrus Ballon Club, København
SEG	Boeing 737-500	13.11.	Charlson Partners Ltd.; bruger: Sterling European, Kastrup	SAS Danmark, Kastrup
XPE	ASW 20L	17.11.	Ole Pilgård Kristensen, København +	Per Schmidt Rasmussen, Måløv

Selv om OY-JAA er en 1998 model af Piper Archer III, er den malet i 1999-farveskemaet, idet den anvendtes som »fotomodel« for brochurerne til den nye kollektion. Den er her fotograferet over det solbeskinnede Florida. Se også side 28.





Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Bent Holgersen (næstfmd.)	75 36 08 25	Teknik/luftrum
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations
Vagn Jensen	86 44 11 33	Uddannelse

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhøjvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdrageflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Jason Green
Åhusene 5, 3500 Værløse
Telefon 44 49 08 38
E-mail: dkfu@aerobatic.com

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Smålodsvvej 43
4100 Ringsted
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatservice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Jens B. Kristensen
Skalborgvej 4, Rørth, 8300 Odder
Telefon 86 56 07 54

Linestyrings-Unionen
Tove Bayer
Elmegade 10, 8200 Århus
Telefon 86 10 34 53
E-mail: tove.bayer@teliamail.dk

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

KALENDER

Svæveflyvning

- 27/2-99 Repræsentantskabsmøde
- 24/4-2/5 International Svæveflyvekonkurrence, Hockenheim, Tyskland
- 13/5-23/5 DM-1999, chef: Lars Ullitz
- 30/5-6/6 Italienske mesterskaber standard og 15m, Ferrara, Italien
- 5/6-12/6 Sjællandsmesterskab, Slaglille
- 5-10/7 Jysk-Fyns Mesterskab, Christianshede
- 12/7-22/7 AÅ 1999
- 4/7-24/7 VM for juniorer i Holland
- 24/7-2/8 Italienske mesterskaber 18 m, Rieti, Italien
- 24/7-15/8 VM-FAI i Bayreuth
- 30/7-8/8 27. Internationale Vintage Glider Rally, Avenot, Tyskland (lige syd for grænsen)
- 3/8-14/8 Italienske mesterskaber åben klasse mfl., Rieti, Italien
- 15/8-24/8 Italiensk mesterskab Promozione (B) åben klasse, Rieti, Italien

Motorflyvning

- 20-28/2 13. VM Præcisionsflyvning, New Zealand

Faldskærmsspring

- 20/3 DFU repræsentantskabsmøde

Ballonflyvning

- 16-17/1 Materielkontrollant-seminar, Korsør
- 3-6/3 CIA møde, Lausanne, Schweiz
- 14/3 Instruktørseminar, Nyborg
- 14/3 Generalforsamling, Nyborg
- 11-16/5 Danmarks mesterskab, Sorø
- 28/8-5/9 VM, Bad Waltersdorf, Østrig

Nye åbningstider

Fra den 4. januar ændres KDA-husets åbningstider til følgende:
mandag - torsdag kl. 0900 - 1600
fredag kl. 0900 - 1400

Den første lørdag i måneden kl. 1000 - 1400

Telefax 46 19 13 16 og e-mail kda@post8.tele.dk er åbent hele døgnet

I de seneste måneder, hvor der har været formiddagslukket, har der været meget vrøvl med telefonsystemet. En telefon-svarer skulle håndtere opkaldene, men det fungerede des-værre ikke helt efter hensigten.



Slæbepiloter til Svæveflyvecenter Arnborg

Til flyvesæsonen 1999 søges to slæbepiloter.

Den primære beskæftigelse vil være flyslæb, men det forventes at piloterne derud-over er villige til at påtage sig forefaldende opgaver.

Beskæftigelsesperiode: ca. 15. marts til 15. september.

En fremragende mulighed for piloter, der skal flyve sig op til et professionelt certifikat.

Evt. oplysninger v. Edvin Thomsen på tel 97 14 91 55

Skriftlig ansøgning sendes inden 1 februar til

Dansk Svæveflyver Union,
Fasterholtvej 10, Arnborg, 7400 Herning.

Leje af unionens hytter i DM- og AÅ-periode

Ansøgning om leje af hytte i nævnte periode sendes til unionen senest den 1. marts 1999. Snarest herefter tildeles konkurrenceledelse m.v. hytter, og der trækkes lod blandt de indkomne ansøgninger om resterende hytter.



ALEXANDER SCHLEICHER
SEGELFLUGZEUGBAU
Verdens ældste fabrik for svævefly

Ønsker KDA tillykke med de 90 år

Agent for Danmark og Norge:

ERIK HOLTEN
Tlf./fax 45 42 01 05

E-mail: eh@image.dk

Internet: www.image.dk/~eh/index.htm



Foreningen Danske Flyvere

Protoktor: Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand: General Chr. Hvidt

Generalsekretær: Luftkaptajn Erik Thrane

Sekretariat: Vester Farimagsgade 7, 4., 1606 København V, tlf. 33 13 06 43

Allerede ved velkomstdrinken var der en god og lovende stemning blandt de 194 fremmødte deltagere til Danske Flyvere's 81. årsfest fredag den 13. november.

Da dørene blev åbnet og medlemmerne strømmede ind til de meget smukt pyntede borde fik stemningen endnu en tand. Og sådan fortsatte det aftenen igennem til ud på de små timer.

Royal Hotel havde endnu en gang helt og fuldt levet op til de høje forventninger. Flotte bordopdækninger, lækker menu og utroligt dejlige vine. Læg hertil en perfekt servering og feststemte medlemmer af Danske Flyvere og succesen er hjemme.

Årets eneste 60-års jubilær, fabrikant H.F. Ellehammer, var desværre forhindret i at deltage. Det samme var gældende for den ene af tre 50-års jubilærer, generalmajor N. Holst-Sørensen. De to andre oberst P.B. Nissen og luftkaptajn Sven Juul Darket repræsenterede på udmærket vis årgangen. Foreningen har endnu 14 medlemmer af de 22, der blev optaget for 25 år siden. Seks var mødt.

Festtalen blev holdt af en af disse 25-års jubilærer, oberst-

løjtnant Anker S. Sørensen med flyvernavnet RØR. En meget engagerende tale der gik rent ind hos alle og hvis slutning blev hørt i åndeløs tavshed - efterfulgt af bragende bifald, da talen var slut.

25 af de 41 nye medlemmer var mødt op og blev budt behørigt velkommen af formanden, general Chr. Hvidt med nogle få personlige bemærkninger til alle før de modtog deres optagelsesdiplom. Den traditionelle takketale blev holdt af det eneste nye kvindelige medlem, trafikflyver Charlotte Vibe Jørgensen, nyansat i SAS Commuter og iøvrigt anden-generationsmedlem, datter af Knud Jørgensen, SAS.

Ved desserten fik vi endnu en af major Oluf Eriksens fantastiske taler for jubilæarerne. Fantastisk fordi den medtager så mange oplysninger som egentligt burde være velkendte men alligevel er glemt af de fleste. Det blev - som sagt - sent før de sidste gik hjem fra denne absolut vellykkede aften.

Næste arrangement: Virksomhedsbesøg den 12. januar, generalforsamling den 16. februar og kegleaften den 16. marts 1999.

Oprettelse af kontrolzone og terminalområde ved Sønderborg Lufthavn

Statens Luftfartsvæsen meddeler i EFL nr. 13/98, at der på grund af stigende trafik skal etableres tårnkontrolltjeneste med kontrolzone til afløsning af den hidtidige AFIS-tjeneste. Der skal følgelig også etableres indflyvningskontrolltjeneste med tilhørende terminalområde.

Kontrolzonen går fra jorden til 1.500 ft og terminalområdet fra 1.500 ft til 3.500 ft.

Skriftlige, motiverede kommentarer, som er modtaget hos SLV Flyvesikringstjenesten, Standarder, Postboks 744, 2450 København SV inden mandag den 4. januar 1999 vil indgå i den afsluttende sagsbehandling.

MØDER

Dansk Flyvehistorisk Forening

lokalfd. København

Alle arrangementer foregår på Svanemøllens Kaserne, bygn. 23, Ryvangs Alle 1 København Ø.

Onsdag den 20. januar kl. 1930:

Orienterende foredrag ved direktør Kai Frederiksen og pens. overhavarinspektør N. N. Jakobsen (NAK) over emnet: Rådet for større Flyvesikkerhed gennem 30 år.

Onsdag den 17. februar kl. 1930:

Foredragsaften med film og lysbilleder ved kortfilmproducent, lærer Ole Schelde over emnet: Oslo Rapporten, en spionhistorie fra 2. verdenskrig.

Københavns Flyvehistoriske Selskab

Onsdag den 10. februar kl. 1900 i auditoriet, Tycho Brahe Planetarium, København foredragsaften ved Overflyveleder Frank Belmark over emnet: Flyvekontrollen i Kastrup og dens historie gennem tiderne.

Nyt fra motorflyveklubberne

Aarhus Flyveklub havde ordinær generalforsamling den 11. november. Der var ingen udskiftning i bestyrelsen, der konstituerede sig som tidligere. Klubbens 60 års jubilæum den 23. marts blev drøftet.

Forårsprogrammet ses således ud: den 5. januar forberedelse af jubilæum, den 2. og 9. februar PFT-teori, den 2. marts foredrag ved Leif Pedersen på EKRD, den 6. april planlægning af jubilæum, som holdes på EKRD den 13. maj med Åbent Hus og den 15. juni klubbetur til Samsø, forhåbentlig med køb af friske asparges.

Holbæk Flyveklub havde den 17. november besøg af pensioneret luftkaptajn Kristen Nørregaard Kristensen, der fortalte om sin tid i Flyvevåbnet og i SAS. Han var nu engageret i hjælpearbejdet i MAF (Mission Aviation Fellowship). MAF arbejder hovedsageligt med hjælpearbejde i Afrika og Mellemamerika bl.a. med en flåde

på 180 fly. Det var en interessant aften med stor tilslutning.

Den 4. december var der julefest og den 20. januar vil klubmedlem Carsten Barløse fortælle om sin tid bag jerntæppet og om flyvning derovre. I februar vil et klubmedlem fortælle om sin færgeflyvning af en splinterny Cessna 182 fra USA til Holbæk.

Midsjællands Motorflyveklub har traditionen tro afholdt sit årlige mesterskab på Ringsted Flyveplads. Det blev arrangeret af sidste års vinder Robert Olsen med Torben Matzen som beregner. Der deltog otte fly. Ruten havde fire ben og en samlet distance på 53,6 nm.

Klubmestre blev Jakob og Anette Blok (108 sp.) i MS892, stærkt forfulgt af Erik og Lars Olsen (115 sp.) i Piber Cub. Trediepladsen gik til Leif Hyldegaard og Martin Salling (533 sp.) med MS880.



FAI til Lausanne

I løbet af december måned er Federation Aeronautique Internationale (FAI) flyttet fra Paris til Lausanne i Schweiz. Den nye adresse er

FAI

24 avenue Mon Repos
1005 Lausanne
Schweiz

Telefon, telefax, e-mail adresse og hjemmeside er ved at blive tilsluttet.

Tour de Danmark for svævefly 1999

Af Claus Nedergaard Jacobsen

Som annonceret i september nummeret af FLYV er vi en gruppe svæveflyvere, som er i gang med at arrangere et nyt og anderledes svæveflyvearrangement kaldet Tour de Danmark. Vi er nu kommet så langt, at vi kan røbe detaljer vedrørende tidspunkt, rute, pris mv. og åbne for tilmelding.

Princippet

Princippet i Tour de Danmark er lånt fra det tyske Wandersegelflug, idet vi starter i den ene ende af landet – det nordlige Jylland – og hver dag flyver en etape for så at ende i den anden ende af landet – det nordlige Sjælland. Undervejs spiser og overnatter vi hos de stedlige klubber og hygger os med dem.

Meningen er ikke at skabe en elitekonkurrence som et vist cykelløb af beslægtet navn, men at få en sjov og festlig uge sammen med andre svæveflyvere, hvor alle – såvel piloter som hjælpere og værtsklubber – får noget ud af

det. Hvor stor en del af strækningen vi får fløjet, og hvor stor en del vi kommer til at tilbagelægge ad landevejen, bliver op til vejret og den enkeltes temperament.

I hvor høj grad det skal lykkes os at tiltrække pressens opmærksomhed og skabe en PR-begivenhed, vil tiden vise. Men sjovt skal det nok blive under alle omstændigheder. Så kom og vær med!

Vi har plads til max. 25 fly. Hvert fly kan have mange piloter, som flyver på skift, ligesom vi også gerne ser tosedede fly deltage, fx med instruktør og et hold elever. Flyene kan være alt fra Baby'er til Nimbus 4'ere, når blot de kan spilstarte og har de nødvendige frekvenser installeret. De eneste krav til piloterne er, at de selvfølgelig skal have stræktilladelse på typen, kan spilstarte og har radiobevis, idet vi ikke undgår kontrolleret luftrum. Ved tosedede fly er det nok, at blot en af de ombordværende har radiobevis.

Turens forløb

Ankomstdagene hos de enkelte klubber er i juli måned:

- | | |
|----------------|---|
| Lørdag den 3. | Aalborg Svæveflyveklub (Aars) - Vi mødes kl. 14.00 |
| Søndag den 4. | Aarhus Svæveflyveklub (sted offentliggøres senere) |
| Mandag den 5. | Vejle Svæveflyveklub (Hammer) |
| Tirsdag den 6. | Kolding Flyveklub (Gesten) |
| Onsdag den 7. | Fyns Svæveflyveklub (Vøjstrup) |
| Torsdag den 8. | Midtsjællands Svæveflyveklub (Slaglille) |
| Freitag den 9. | Frederikssund Frederiksværk Flyveklub (Frederikssund) |

Efter de foreliggende oplysninger ligger denne periode uden for Arnborg Åben 1999.



Pris

Prisen er sat så lavt som 450 kr. per deltager/hjælper/ledsager (halv pris for børn t.o.m. 12 år) og dækker bl.a. morgenmad og aftensmad undervejs hos værtsklubberne bortset fra drikkevarer.

Derudover skal der betales et gebyr på 450 kr. for hvert deltagende fly til dækning af øvrige omkostninger ved arrangementet. De fleste værtsklubber har lovet at give gratis spilstarter i forbindelse med arrangementet.

Tilmelding

Pga. værtsklubbernes begrænsede startkapacitet er vi nødt til at sætte et loft på max. 25 fly. Tilmelding foregår ved at udfylde og indsende et skema til vores kasserer, Claus Elmeros fra Aarhus Svæveflyveklub, senest 1. maj. Efter denne frist vil vi trække lod blandt alle tilmeldte og straks melde tilbage til alle. De nævnte gebyrer forfalder til betaling



umiddelbart efter lodtrækningen.

Tilmeldingsskemaer er udsendt til alle svæveflyveklubber, og kan desuden hentes på vores web-side: www.aasvk.dk/tourdedanmark.htm (ny adresse!).

Yderligere oplysninger kan fås hos:

Claus Nedergaard Jacobsen
Grøfthøjparken 18, 2.tv.
8260 Viby J
Tlf. 86 28 74 54
E-mail: cnjdk@altavista.net

Vel mødt. Husk nu telt, sovepose og det gode humør. Følg med på vores web-side, hvor vi løbende offentliggør yderligere detaljer om arrangementet.



Flemming Hovgaard, Aarhus Svæveflyveklub og James Nordstrøm, Lolland-Falster Flyveklub

Claus Elmeros, Aarhus Svæveflyveklub, Michael Olsen, Aalborg Svæveflyveklub, Claus Jacobsen, Aarhus Svæveflyveklub og lille Nanna.





RD EQUIPMENT

Skovvej 40 4522 Havdrup
Telefax 46 18 68 46

46 18 69 09

EKGH



RW1000X18 ASFALT-LYS-FUEL AV-JET
VÆRKSTED- og HANGARFACILITETER

GRØNHOLT AIRFIELD SERVICE A/S
Nordsjællands Flyveplads
Grønholtvej 16 • DK- 3480 Fredensborg
Tlf: 48 48 11 70 • Fax: 48 47 67 54

Sælges

1980 Money M20J	TT	1600
1994 Ruschmeyer	TT	500
1979 Archer II	TT	2800
1994 Socata TB9	TT	200
1995 Seneca IV	TT	510
1969 Baron	TT	8875
1982 Cessna 303	TT	1425

E-mail: FFASLTD@aol.com

Tel. 0044 1883 653 499

Fax 0044 1883 653 477

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures Inc. (HAI)

fra San Francisco, California:

- * Verdens største helikopterskole
- * FAR Part 141 skole
- * J-1 og M-1 Visa
- * Privat pilot - ATP helikopter
- * Høj kvalitet i uddannelsen
- * Ingen nødvendig forskudsbetaling
- * Fordelagtige priser
- * Udpræget skandinavisk miljø
- * <http://www.heli.com>

Comair Aviation Academy Inc

fra Orlando, Florida:

- * En af USA's ledende flyveskoler
- * Ejet og drevet af Comair Airlines, en "Delta Air Lines Connection"
- * FAR Part 141 skole
- * J-1 og M-1 Visa
- * Privat pilot - ATP fly
- * "Airline" orienteret uddannelse
- * Egne lejligheder for eleverne
- * Gode muligheder for instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- * <http://www.comairacademy.com>

First Officer Programs ved GTA

fra Miami, Florida:

- * Nr. 1 i verden på First Officer kurser
- * Kurser på:
Beech 1900C - Shorts 360
Boeing 727-200
- * Eleverne placeres i amerikanske passagerselskaber
- * Flyver internationalt og i USA
- * Eleverne må have CPL, I og ME fra tidligere

Skandinavisk representant for HAI
Comair og GTA:

Tom Seglænd, Skytebaneveien 7 A
4300 Sandnes, Norge
Tlf. & Fax: + 47 51 62 08 96
E-mail: seglænd@online.no



Reception

I anledning af Jens Kristian Frost's 40 års fødselsdag
indbydes hermed til reception

Onsdag den 13. januar 1999 kl. 14 - 17
på Hangarvej A4 i Roskilde Lufthavn

Vi glæder os til at se tidligere såvel som nuværende elever
samt venner og forretningsforbindelser.

Med venlig hilsen



Hangarvej A4, 4000 Roskilde Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19

Fly-sikkerhedsseler

Med håbet om en positiv udvikling langt ind i
det næste årtusind, ønsker vi KDA
tillykke med de 90 år.

Selv har vi kun været med i 30 år,
men stadig going strong.
Sikkerhedsseler og falskærme
køber du fortsat bedst hos **LITE FLITE**.

Vi er JAR-145 godkendt.



JAR 145 APPROVED

Lufthavnsvej 8A

DK-6580 Vamdrup, Danmark

Tlf. +45 7558 3737. Fax +45 7558 3758

post@lite-flite.com

Flyforsikring

Vælger De Codan som
samarbejdspartner
inden for Fly-, Industri-
og Erhvervsforsikring,
får De professionelle
rådgivere og konsulen-
ter samt en højt specia-
liseret stab af teknikere,
som kan vejlede Dem
i forbindelse med ska-
deforebyggelse og ved
eventuelle skader.

Velkommen hos
Danmarks stærke
forsikringspartner.



Luftfartsafdelingen
Gammel Kongevej 60
1790 København V.
Tlf.: 31 21 21 21



CIMBER AIR

TIDEN FLYVER I GODT SELSKAB...

Cimber Air A/S • Sønderborg Lufthavn • DK-6400 Sønderborg • Tlf. 74 42 22 77 • Fax 74 42 65 11

Til salg

Privatejet Puchace, årgang
1984, 580 timer, 565 starter
inkl. instrumenter, radio, 5 pkt.
seler, g-måler og lukket
transportvogn.
Pris kr. 220.000,-
Henv. tlf. 4919 1777 / 4913 0773

Cessna 172N sælges

1977 IFR EPS, Long Range
tanke, autopilot, meget
velholdt. I hangar på EKRK.
Henv. Niels Kjær.
Tlf. 40 59 30 59 el. 40 33 88 22

Cessna 172N sælges

1977 IFR EPS, Long Range
tanke, autopilot, meget
velholdt. I hangar på EKRK.
Henv. Niels Kjær.
Tlf. 40 59 30 59 el. 40 33 88 22



Stephan Auer
First Officer
Lauda Air



John Barbas
Captain, Flight Trainer
US Airways



Barry Roche
Pilot
Petroleum Helicopters Inc.

THEY ASKED US TO MAKE THEM PROFESSIONAL PILOTS. WE DID.

FOR OVER 30 YEARS, Sierra Academy of Aeronautics has trained thousands of men and women from around the world for rewarding careers in aviation. Our proven training curriculum and experienced staff combined with excellent California weather, ideal terrain, and complex airspace, prepare our students to succeed in the highly competitive professional pilot marketplace.

We offer college degree options, assistance with J-1/M-1/F-1 visas, housing, transportation and other student services.

ASK US TO MAKE YOU A PROFESSIONAL PILOT. WE WILL.



SIERRA ACADEMY OF AERONAUTICS

OAKLAND INTERNATIONAL AIRPORT

OAKLAND, CALIFORNIA 94614 • USA

Tel: 510.568.6100 • Fax: 510.553.0747

Web: www.sierraacademy.com

Email: admissions@sierraacademy.com

In Scandinavia contact: Jørgen Andersen Tel: +45.4879.4525
Nellerodvej 22, DK 3200 Helenge Fax: +45.4879.8722

Aircraft Mechanic & Dispatcher Training Programs also available.

Svævefly til salg - 185.000,- dkk

Pegase 101 A sælges komplet m/instrumenter og transportvogn. Flyet er fra 1986 og er i flot stand.

Henv. til Tom Jørgensen tlf. 58 52 50 31.

Se også MSF hjemmeside www.kda.dk/msf.

Den pålidelige arbejdshest



CESSNA'S GRAND CARAVAN

Cessna's Grand Caravan er en fantastisk arbejdshest. Den kan ændres fra passagerbefordring til fragtopgaver på få minutter og den kan transportere op til 4682 lbs (2124 kg).

Operationmuligheder er lige så imponerende som de vægtmæssige. Ved maximum vægt kræver den kun 950 fod landingsbane og 1365 fod startbane. Jo mindre vægt, jo mindre banekrav.

Grand Caravan er også en ypperlig maskine under vanskelige bane-forhold. Den opererer uden problemer fra grus-, græs- eller sandbaner.

Kombiner alt dette med marchhastighed på 182 kts., mulighed for 14 sæder og De har større alsidighed og præstationer end hos alle andre fly i klassen.

HANGAR

Ståning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern
Tlf. 97 36 92 66 • Fax 97 36 92 10



AIR SERVICE

Fly til salg!

1999 Fabriksny Piper Malibu Mirage klar til levering ultimo marts 1999

1998 Fabriksny Piper Saratoga II. TC de-luxe IFR avionics, strikefinder, copilot instrument panel, altitude preselec etc.

1998 Fabriksny Piper Archer III de luxe King IFR avionics, autopilot m/højdehold, GPS, "1999 paint scheme"

1962 Piper Colt TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., ny lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis

1977 Piper Chieftain TT 6750 hrs., Eng. 325/1300 hrs. SOH, Props 115 hrs. (OH 5/1998)/1225 hrs. (OH 1994), King/Collins Avionics, Co-pilot instruments, Full de-ice, Crew/Cargo Door, Strike Finder, Vortex Generators, Avionics Master Switch

1969 Piper Cherokee Six TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King Avionics, dual controls, cargo door

1978 Piper Lance TT 2550 hrs., Eng. 1791 hrs., Prop 97 hrs. (last OH Oct. 1996), King IFR avionics, Original P and I, last annual inspection performed Oct. 1998.

1976 Cessna 414 TT 5010, Eng. 1560/1560 hrs., Props OH 1996, P & I new 1996, King Avionics, Trimble 2000 GPS, full de-ice, air conditioning

1972 Cessna 340 5300 hrs., Eng. 740/740 hrs., Props, 300/300, King avionics, known icing

1973 Cessna 177 TT 2600 hrs., Eng. 600 hrs., Prop. 250 hrs., new paint 1997 Brandnew King IFR avionics package, new hoses, new magnetos etc.

1980 Cessna 172 RG Cutlass TT 5810 hrs., Eng. 410 hrs. SMOH, Prop 0 hrs. SMOH, Full IFR avionics, very nice

1975 Cessna F 172 M TT 4336 hrs., Eng. 1766 hrs., Prop 1630 hrs. IFR registreret med King og Narco avionics

1983 Rallye TB9 TT 180 hrs., Eng. 750 hrs., Prop 300 hrs. remaining, Avionics: Narco IFR digital, fresh annual inspection June 1998

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn . 5270 Odense N

Tlf. +45 65 954 954 . Fax +45 65 955 476



FLY TIL SALG



Cessna 172 OY-AKY

Årgang: 1971

COM: Narco mrk 16

COM: Dittel FSG 50

NAV: Narco mrk 16

Transp: King KT78A

ADF: King KR85 TSO

VOR: Narco

Airspeed Indicator

Artificial Horizon

Altimeter • Turn Coordinator

Gyro kompas • Vertical

Speed Indicator

Rpm • Oil Press/Temp •

Amp

Pris DKK 250.000,-

Tachotime 8348

Exterior: Hvid/gul

Cessna 172 OY-BFP

Årgang 1974

King KX170A

Dittel FSG 50

King KT78A

King KR85

King KX170A

Airspeed Indicator

Artificial Horizon

Altimeter • Turn Coordinator

Gyro kompas • Vertical

Speed Indicator

Rpm • Oil Press/Temp

Amp

Pris DKK 225.000,-

Tachotime 6352

Exterior: Hvid/gul



Sun-Air of Scandinavia A/S

Lufthavnsvej 33, 7190 Billund

Telefon +45 7650 0100 . Fax +45 7533 8618

Vi ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår

Skolen for civil

Pilot Uddannelse



Roskilde Lufthavn - 4000 Roskilde. Tlf.: 46 19 16 30 Fax: 46 19 11 15
www.roskilde-erhverv.com/cpu

Lær at flyve HER ER FLYVESKOLERNE

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse. D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis. IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilladelse til at flyve i mørke. GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på twin. INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKOLING=typeomskoling

HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, Tlf. 48 19 14 22
Bornholms Lufthavn, Rønne
Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannerstøb.
Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.
Teori: A/NVHF / IVHF / GEN individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød
Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48
Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I. Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN, Morse.

CENTER AIR APS

Hangarvej A4, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07, fax 46 19 08 37
Odense Lufthavn

A,B,I,Twin, instruktør, Omskoling, PFT-A,B,I, Twin. N-BEG/BEG-VHF, GEN, morse. Teori: A, B/I og D.
(koncessionshaver B/I og D: Center Air Ground School)

COPENHAGEN AIR TAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, Instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby
Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 66 72
A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Lufthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11
A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling
jethelikopter, PFT - A,B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter, omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY APS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)
Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-VFR, omskoling, simulator, bannerstøb. Speciale: US konverteringer.
Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse. GEN gennem Skolen for Civil Pilotudd.

JETAIR FLIGHT ACADEMY

Lufthavnsvej 50, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 15 55, fax 46 19 16 50

Karup, tlf. 97 10 01 55, fax 97 10 01 56

Praktik: A, B, I, D, Twin, Instruktør, Turboprop samt PFT
Teori: A, A/I, B/I, D
Kommunikation: N-BEG VHF, BEG VHF, GEN, Morse

RINGSTED FLYVESKOLE

Ringsted Flyveplads
Haslevvej 58, 4100 Ringsted
Tlf. 40 46 15 10

A-skoling, omskoling, kunstyflyvning, A-PFT, halehjul- og spinkursus
e-mail: rlf@aerobatic.com

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (koncessionshaver B/I og D-CAT)
Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine Fundamentals, Konverteringskurser i forb. m. udenlandske certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teori. Human factors and limitations, PFT-kurser samt alle former for fagkurser. Undervisning primært klasseundervisning. Enkelt hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Lufthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde
Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95
Ellehammers Allé, 2. sal
7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarere, flyveinstruktør- og konverteringskurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter aftale ATS-, AFIS- og redarkurser m.v.
Terminer og betingelser som angivet i skolens undervisningsprogram.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Lufthavnsvej 136, 5270 Odense N,
Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, 1-motors omskoling



JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Lufthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,
Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, Instruktør
PFT, omskolinger, Teori A, N-BEG/BEG-VHF
US konverteringer
Omskoling til bannerstøb/flystøb
Basic Aerobatic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn
6400 Sønderborg
Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85
Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85
Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse, Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,
9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11
Århus afd.: Århus Lufthavn,
8560 Kolind. Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør
Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.
Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.
Teori: A, N-BEG/BEG VHF

TRAINING CENTER WEST

Stauning Lufthavn, 6900 Skjov, tlf. 97 36 92 06
Karup Lufthavn
Viborg Flyveplads
Hemming Flyveplads
Århus Lufthavn
Vamdrup Flyveplads

A, B, I, PFT til alle cert. Twin, instruktør, Teori: A, B+I, D.
BEG/N-BEG - VHF, GEN bevis + teknisk og praktisk
undervisning på flere turbo og jet typer.
(koncessionshaver B/I og D: FTS)



vi flyver videre...

GARMIN GPS

Vintertilbud...

Et mindre restlager af GARMIN GPS 89

Der sammen med GPS 90 er verdens mest solgte håndholdte GPS, sælges så længe lager haves til

Kr. 2.495,-

Vi har som altid en god pris til dig på:

GARMIN	GPS 92, GPS195 og GPS III Pilot
David Clark	H10-13.4 head-set
Peltor	7006 head-set
Icom	ICA-3E u/VOR, ICA-122A m/VOR

Gode head-set med super støjdemping på 27 dB til kr. 1.200.

Husk altid at checke prisen med Avia - inden du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater. Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:

Cessna 172 - 1040,- incl. 25% moms pr. bloktime

Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning, eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 - E-mail: ikaros@inet.uni-c.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Seminole



Piper Archer III



Piper Seneca V



Air Alpha er Piper's distributør i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn • 5270 Odense N

Tlf. 65 954 954 • Fax 65 955 476



Piper Arrow



Piper Warrior III



Piper Saratoga II TC



Piper Malibu Mirage

Flyet til den der ønsker kvalitet ud over alle grænser!

350 hp Lycoming motor, Trykkabine, known icing, Bendix/King Avionics, fabriksinstallerede speed brakes, King KFC 225 Autopilot, Argus Moving Map med international database, Miljøvenlig airconditioning system, Oxygen system, Luksus læder interior til seks pers.

Flyet er klar til levering fra fabrikken i Vero Beach ultimo marts 1999

Det er ikke en drøm - det er en Mirage

Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER, Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King. Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Kort sagt	4
I øvrigt	5
Navne	20
Oscar Yankee	25
Modelsiderne	36
Organisationsnyt	38
Flymarkedet	43

Artikler

7 Kongelig Dansk Aeroklub's 90 års jubilæum
8 Godtvejsflyvning om natten (1. del)
12 Flymekanikerelever på studietur i Tyskland
14 ExucuJet Scandinavia indvier domicil i EKRR
15 GlaStar nedsat byggetid
16 VFR til Hviderusland
21 Danske svæveflyverekorder
26 Danske Vinger nr. 15: Piper PA-25-235 Pawnee OY-CYY
28 L'aquila - en perle i Italien
32 Arlanda Aerospace Expo - et provisorisk museum
34 På vej jorden rundt i ballon

72. årgang nr. 3
Marts 1999

Herover

Aviat Aircraft har stor succes med Pitts S-2C, der er udsolgt for resten af året. Se også side 4.

Forsiden:

Piper Pawnee OY-CYY gøres klar til næste flyslæb på Arnborg. Se også side 26.
Foto: Ole Steen Hansen.

Redaktion:

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:

Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kolbød

Abonnement og administration:

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Annoncer:

Jakob Tornvig, Søllang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelsetryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 330 kr. pr. år.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatters egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgående aftale!

ISSN 0015-492X



Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.97 til 30.6.98: 5.366 stk.

100 hk Falke

Scheibe begyndte i september prøveflyvningerne med en ny variant af SF-25 Falke. Den har en 100 hk Rotax 912 motor og vil blive certificeret med både fast og constant speed propel. Sidstnævnte har naturligvis de bedste præstationer, men udgaven med fast propel vejer ca 6 kg mindre og bliver ca 7.000 DM billigere.

Den nye Falke, der har 360 graders drejeligt halehjul og enkelthjulsbremser, kommer med fast propel til at koste omkring 150.000 DM.

Hvornår åbner Flyvemuseet?

Det er der mange, der gerne vil vide, men flytning af et så stort museum er en kompliceret sag, og det eneste, der kunne siges ved redaktionens slutning var, at det bliver i år!

En dato vil museumsledelsen ikke ud med, men det forlyder, at man regner med at kunne åbne for publikum tidligt på sommeren.

Boeing 717 til TWA

Trans World Airlines har afgivet bestilling på 50 Boeing 717 (ex McDonnell Douglas MD-95). Da programmet er langt fremme og Boeing kun har få bestillinger, kan leverancerne begynde allerede i februar 2000. De skal fortsætte ind i 2003.

Launch customer for Boeing 717 er det amerikanske Air Tran, tidligere ValuJet Airlines, med en ordre på 50 fly. Endvidere har tyske og irske leasing selskaber bestilt 15.

Boeing planlægger at aflevere 12 Model 717 i år, 33 næste år og derefter fem om måneden.

FLS - nu også i Sverige

FLS Aerospace Gruppen har som et datterselskab af FLS Aerospace A/S i København pr. 1. januar oprettet FLS Aerospace AB i Stockholm-Arlanda.

Selskabet har en række langtidskontrakter på A-check og linje-vedligehold og opererer fra Hangar 4, der er på 3.600 kvadratmeter og kan rumme fly på størrelse med en DC-10. Desuden er der linjestationer i Göteborg og Malmö.

Udenlandske piloter i SAS

I de sidste måneder har SAS ansat piloter fra Frankrig, Finland, Holland og Storbritannien, og snart vil man også kunne høre stemmer med amerikansk accent over højttalersystemerne i SAS fly, skriver SAS personaleblad Inside SAS.

Noget større antal ikke-skandinaviske piloter er der dog ikke tale om. Det drejer sig i første omgang om syv-otte personer, siger Hans Jørgen Jensen, der er ansvarlig for SAS pilotrekruttering. Det skyldes nok, at piloterne skal beherske mindst et skandinavisk sprog og som hovedregel være EU-borgere.

SAS planlægger i år at ansætte ca. 250 piloter, hvoraf 40% går til SAS Commuter.

I tidsrummet februar 1996 til november 1999 vil SAS have ansat i alt 900 nye piloter, alle rekrutteret eksternt. 160 af disse, 55 danske, 70 norske og 35 svenske, kommer fra flyvevåbnene i de respektive lande.

Pitts S-2C

Før 1999 begyndte, var hele det års produktion af Pitts S-2C enten solgt eller tildelt forhandlernes beholdninger, og Aviat Aircraft modtager ikke bestillinger på S-2C før til august.

Pitts S-2C, der er to-sædet, blev introduceret i 1998 og er den første større opgradering af det klassiske kunstflyvningsbiplan i mere end en halv snes år. Det er minder meget om S-2B, men har en anden vingeprofil og er lidt kortere. Forbedringerne dække områder som stighastighed, rulleegenskaber, styrepindstryk, udsyn og flyveegenskaber ved landing.

Aviat Aircraft, P.O. Box 1149, Afton, WY 83110, USA. Tlf. (307) 886-3151, fax (307) 886-9674.

E-mail: aviat@silverstar.com. Website:

www.aviataircraft.com.

(Illustration side 3)

Airbus hidtil bedste år

1998 blev det bedste år i Airbus Industries historie og det europæiske konsortium siger, at det nu har erobret godt halvdelen af markedet for trafikfly.

Airbus modtog i fjor faste bestillinger på 556 fly, og den hidtidige årsrekord på 460 ordrer blev slået på 10 måneder. Det samlede salg beløber sig til 39,0 milliarder USD mod 20,6 mia. året før.

I alt 36 kunder afgav ordrer, og af disse havde de 14 ikke tidligere købt Airbus. Mest bemærkelsesværdig af de nye købere er så afgjort British Airways.

Selskaber med økonomiske problemer annullerede ordrer i alt 27 fly. Af disse var de 13 single-aisle fly (fly med én længdegang i kabinen) til operatører i Pacific Rim (Fjernøsten).

Omsætningen i 1998 beløb sig til 13,3 milliarder USD. Der blev afleveret 229 fly:

A300	13
A310	1
A319	53
A320	80
A321	35
A330	23
A340	24

Ved årets udgang havde Airbus en ordrebeholdning på 1.309 fly, nemlig 990 A319/320/321, 45 A300/310 og 274 A330/340. Årsproduktionen ventes at stige fra 229 fly i fjor til 290 i år og 317 næste år.

Ny luftfragtstation

SAS Cargo's nye luftfragtstation i Københavns Lufthavn Kastrup blev officielt indviet den 7. december. Den ligger der hvor den nu nedrevne Hangar 2 lå og har et gulvareal på 27.000 kvadratmeter. Kapaciteten er 350.000 tons fragt og post om året, og et har gjort det muligt at overtage fragtekspeditionen for de andre partnere i Star Alliance, først og fremmest Lufthansa.

SAS har investeret over 600 mio. kr. i det nye anlæg, der blev taget i brug den 28. december.

Aviat Pitts S-2C

Tosædet sportsfly

260 hk Textron Lycoming AEIO-540

Spændvidde: 6,10 m

Længde: 5,41 m

Højde: 1,96 m

Vingebredde: 11,85 m

Tomvægt: 524 kg

Fuldvægt: 771 kg

Max. vandret hastighed: 313 km/t

Rejsehastighed: 272 km/t

Stalhastighed: 104 km/t

Max. stighastighed: 14,7 m/s

Startstræk: til 15 m: 262 m

Landingsstr. fra 15 m: 366 m

Flyvetid: 1 time 36 min.

G-grænser: + 6, - 5



Raytheon Aircraft's Premier I, der her ses på sin jomfruflyvning, bliver udstillet på den internationale fagmesse for general aviation AERO '99 i Friedrichshafen den 21. - 25. april 1999.

Boeing i 1998

Boeing modtog i 1998 ordrer på 656 trafikfly og afleverede 559:

737 Classic	116
737 Next Generation	165
747	53
757	50
767	47
777	74
MD-80	8
MD-90	34
MD-11	12

Endvidere blev der afleveret to militære 767 til Japan, hvor de anvendes som varslingsfly (AWACS) og fire 757 (USAF C-32A).

Boeing havde en tid havde ganske mange helt nye trafikfly i *desert storage*, pr. 1. oktober 36. Det var bestilte fly som kunderne ikke kunne overtage på grund af økonomiske problemer, men dette "lager" var ved årets udgang nedbragt til fire.

Den tidligere McDonnell Douglas fabrik i Long Beach afleverede udover de ovennævnte MD-typer 10 C-17 Globemaster III, og fabrikken i St. Louis 39 F-15 Eagle, 30 F/A-18 Hornet og 16 T-45 Goshawk).

Fragtudgave af A320

Hindustan Aeronautics og Airbus Industrie er enedes om at studere udviklingen af fragtudgaver af A320 familien. Aftalen omfatter rene fragtudgaver, konvertible udgaver og quick-change udgaver af både nye og brugte A319, A320 og A321. De skal have større døre og ruller på gulvet og vil være i stand til at medføre henholdsvis 20, 22 og 30 tons gods.

Hindustan er allerede en etableret Airbus Industrie leverandør. Den indiske fabrik har en kontrakt på 50 mio. USD vedrørende bygning af døre til A320.

Chefskifte i Maersk Air

A.P. Møller Gruppen udsendte den 1. februar en pressemeddelelse, hvori det hedder:

Maersk Air's administrerende direktør Flemming Knudsen har meddelt, at han ønsker at fratræde sit virke i Maersk Air.

Bestyrelsen for Maersk Air har herefter besluttet at udnævne direktør Ole Dietz til administrerende direktør med virkning fra 1. marts 1999.

(Biografi og portræt af Ole Dietz, der netop er fyldt 60 år, i Flyv nr. 2 s.20).

SAS: Flere passagerer

I 1998 befordrede SAS 21.499.000 passagerer, 892.000 mere end året før, og belægningsen i flyene steg med knap en procent til 65,7.

ASK, Available Seat-Kilometers, antallet af tilbudte passagersæder ganget med strækningen disse flyver, blev for hele systemet 31.705 mio. mod 31.259 mio. i 1997, en fremgang på 1,4%.

RPK, Revenue Passenger-Kilometers, antallet af betalt passagerer ganget med den strækning i km, disse flyver, var for 1998 20.821 mio. Det er 2,7% mere end året før, da tallet var 20.267 mio.

Kabinefaktoren, forholdet mellem RPK og ASK, steg fra 64,8% i 1997 til 65,7% i 1998.

31,0% procent af trafikken hidrører fra Business Class. For 1997 var tallet 31,7%.

Ny stationschef

Flyvestation Karup har fået nye chef pr. 1. marts. Det er oberstløjtnant S.Ø. Nielsen (pilotnavn SØL), nylig hjemkommet fra NATO Defence College i Rom. Han udnævnes fra samme dag til oberst.

I ØVRIGT

Maersk Air åbner den 27. marts en non-stop rute København-Athen. Der bliver en daglig afgang fra København kl. 1100, og flyet er tilbage i København kl. 1825. Det sker i samarbejde med SAS, som ikke længere har en sådan rute.

Grækenland har bestilt 10 Canadair CL-415GR amfibiefly til slukning af skovbrande og til eftersøgning og redning. Man har i forvejen 15 af den tidligere udgave CL-215.

Flygvapnet har taget Saab J 35 Draken ud af tjeneste. Sidste flyvning fandt sted den 12. december. Draken anvendes fortsat i Finland og Østrig.

Maersk Air har fra 1. januar totalt rygeforbud på alle sine rutefly. For charterflyvninger er det rejsearrangøren, der fastsætter reglerne for rygning ombord.

En Focke-Wulf Condor er skænket til Deutsche Technikmuseum i Berlin af den norske stat. Den ligger på bunden af en norsk fjord, men museet har fået 400.000 DM til bjergningen fra det berlingske Lotto.

Maersk Air overtager den 28. marts ruten København-Venedig fra SAS. Den flyves non-stop på ca. to timer, og der bliver syv ugentlige afgang med Boeing 737-500SP, fra København kl. 1625 undtagen lørdag, hvor flyet afgår kl. 0900.

Stelio Frati's Squalus, som belgiske interesser i 1980'erne prøvede at lancere som militær tosædet jettrainer, forsøges rapporteres nu at komme på markedet som civil forretningsfly med navnet Phoenix Fan Jet. En firesædet udgave planlægges.

Maersk Air/Swissair ruten København-Geneve indstilles med ophøret af vinterfartplanen.

Sterling European har indgået aftale med den nye rejsekoncern Alletiders Rejser om flyvning den kommende sommersæson af 98.000 passagerer til destinationer ved Middelhavet. Flytype: Boeing 737-800.

Lis på museum

Peter Siboni Rasmussen Kallundborg har skænket sin SZD-25 OY-FOX til Danmarks Flyvemuseum.

SZD-25 Lis (ræv) er et ensædet svævefly fra begyndelsen af 1960'erne (OY-FOX blev indregistreret i 1963). Det har et glidetæl på 26,5 og er af blandet konstruktion: Forkroppen er af stålør, bagkroppen et aluminiumsrør, vinger og haleflader af træ.

Der har i alt været seks Lis på dansk register.

Cessna i 1998

I 1998 leverede Cessna i alt 1.077 fly mod 618 i 1997, en stigning på 74%.

Der var fremgang på alle linjer. Der blev afleveret 200 Citation (180 i 1997), 102 Caravan (78 i 1997) og 775 enmotorede (360 i 1987).

Der blev modtaget 1.147 faste bestillinger i 1998, og det er også rekord, siger Cessna. Ordrebeholdningen har en værdi på fire milliarder USD; så høj har den aldrig før været.

Kvindelig chefsergent

Den 41-årige seniorsergent i Flyvevåbnet Linda Sørensen blev den 1. februar udnævnt til chefsergent. Hun er den første kvinde i forsvaret med denne grad.

Linda Sørensen gør tjeneste ved Flyvertaktisk Kommando i Karup, i Operationsafdelingens driftssektion, fortrinsvis med opgaver inden for det flyoperative samt øst-samarbejdet.

New British Aerospace

British Aerospace og GEC har opnået enighed om at Marconi Electronic Systems skal udskilles af GEC og overføres til British Aerospace, der derefter antager navnet New British Aerospace.

Som betaling får GEC aktier i New British Aerospace. De oprindelige BAe-ejere vil fremover have 63,3% af aktiekapitalen, GEC's aktionærer 36,7%.

Årsskiftet

Det officielle kinesiske nyhedsbureau meddeler, at efter regeringens ordre skal cheferne for landets 23 luftfartsselskaber ud at flyve med deres respektive selskabers fly den 1. januar 2000. Formålet er at dæmpe nervøsiteten hos de passagerer, der er bekymrede for computerproblemer pga. årtusindsskiftet.

Specialister i informationsteknologi har advaret om, at der ved overgangen til år 2000 kan opstå softwareproblemer med fx computere hos flyveledelser o.l.

En regeringsembudsmand siger dog til nyhedsbureauet, at han forventer færre problemer i Kina end i mere udviklede lande, fordi Kina er mindre afhængigt af computere.

Odense-rute lukket

Da Maersk Air den 13. juni i fjor lukkede flyveruten mellem Odense og København som direkte følge af åbningen dagen efter af bilbroen over Storebælt, rykkede MUK Air ind med en rute forbeholdt passagerer, der rejste til udlandet eller kom derfra via Københavns Lufthavn Kastrup, oprindeligt med tre, senere fire daglige forbindelser.

Men fik ruten ikke det forventede antal passagerer, og den 23. december blev den indstillet. Efter forlydende har initiativet kostet MUK over en million kroner.

Op så er der ikke længere rutetrafik på Odense lufthavn.

Europas bedste

Københavns Lufthavn Kastrup er ved en afstemning, organiseret af OAG, Official Airline Guide, blevet valgt som den bedste lufthavn i Europa, Mellemøsten og Afrika. Manchester blev nummer to, Amsterdam nummer tre.

Globalt blev Singapore bedst - for fjerde år i træk. Cincinnati kom på andenpladsen, København på en flot tredjeplads.

Det er abonnenter på OAG's verdensomfattende trykte og elektroniske rejseinformation, der stemmer. De repræsenterer de hyppigste forretningsrejsende på verdensnummer.

En afstemning om det bedste europæiske luftfartsselskab blev vundet af British Airways, efterfulgt af Swissair og Virgin Atlantic.

Frankfurt 6,1% op

Frankfurt befæstede i 1998 sin position som Europas travleste lufthavn. Driftsselskabet Flughafen Frankfurt-Main AG rapporterer, at den samlede passagertrafik (ankomst + afgang + direkte transit) voksede med 6,1% til 42.744.018, heraf 34.279.890 på de internationale ruter og 7.872.930 på indenrigsruterne.

I 1997 registrerede Frankfurt 40.271.919 passagerer, hvilket gjorde den til nummer otte på verdensplan.

Antallet af *movements* (starter og landinger) i 1998 gik 6,2% op til 416.329.

Air Tattoo

Royal International Air Tattoo, for nu at bruge det officielle, men lidt besværlige navn på den store årlige flyvestævne på Fairford idet sydlige England, tiltrækker masser af mennesker. I år, hvor temaet er NATO's 50 års jubilæum, venter man 185.000 i weekenden 24.-25. juli.

Og som noget nyt har man i år åbent for flyentusiaster om fredagen. Hvor de vil have bedre mulighed for at fotografere end på opvisningsdage. Men da der ankommer fly om fredagen vil der være visse "no go" områder.

Der sælges kun 7.500 billetter (à 19,95 GBP) til fredagsarrangementet, og kun i forsalg på telefon nr. 00 44 12 85 71 34 56.

Trafiktal

Lufthavnsstatistikkerne er bekræftende læsning for tiden. I Århus registrerede man for januar en tilbagegang i passagerer på 17,7% i forhold til januar 1998 (indenrigs -18,2%, udenrigsrute -18,8, udenrigscharter + 21,4%). Målt i hoveder var det samlede passagerantal 42.433.

I Billund havde man i samme måned 127.449 passagerer, 3,1% færre end i januar 1998. Her tilskrives man nedlæggelsen af SAS-ruterne, at udenrigsruterne i januar havde 7,3% færre passagerer end i januar 1997. Indenrigsruterne havde en tilbagegang på 36,6%, men chartertrafikken voksede med 9,6%.

FLS og Novair

FLS Aerospace A/s har skrevet kontrakt med det svenske charterselskab Novair (Nova Airlines) i Stockholm-Arlanda lufthavn om let vedligehold af de tre Lockheed 1011, som selskabet opererer på det Fjerne Østen og andre eksotiske destinationer. Kontrakten træder i kraft den 1. april og har en værdi på mindst 32 mio. kr.

FLS vedligeholder allerede Novairs ene Airbus A320.

Cimber overtager Karup-ruten

Den 28. marts ophører SAS med at flyve mellem København og Karup, som man har beflyjet siden 1965. Man opretholder dog en aftenafgang fra København og en morgenafgang fra Karup endnu et halvt års tid, men så ophører også de.

SAS motiverer beslutningen med faldende passagerantal som følge af den faste forbindelse over Storebælt og skatten på indenrigsflyvning. Det har gjort det umuligt at opnå en rentabel drift med de fly SAS råder over.

Men Karup kommer dog ikke til at stå uden betjening. Cimber Air, der allerede nu har seks daglige ruteflyvninger med ATR42 på ruten, udvider sin beflyvning til noget nær timedrift.

90 år Kongelig Dansk Aeroklub

Den 20. januar fejredes KDA's 90 års fødselsdag med en reception i KDA-huset i Roskilde Lufthavn.

Det var glædeligt at så mange havde lyst til fejre dagen, hvor samarbejdspartnere, forretningsforbindelser, venner og medlemmer fra et bredt spektrum inden for flyvningen fyldte biblioteket og andre lokaler.

Tak for de mange gaver og bidragene til KDA's Jubilæumsfond.



To tidligere formænd og en nuværende: Fra venstre Claus Kettel, Søren Jakobsen og Aksel C. Nielsen.

Fra venstre redaktør Hans Kofoed, generalsekretær Henrik N. Knudtzon og formand for RC Sport Danmark Steen Høj Rasmussen.



KDA's formand Aksel C. Nielsen byder velkommen.

KDA's bestyrelse på 90 års dagen. Fra venstre: Finn Larsen, Aksel C. Nielsen, Vagn Jensen, Bent Holgersen og Palle Christensen.



KDA modtager fra Danmarks Samfundet en fane, som generalsekretær H.N. Knudtzon her holder. Til højre for fanen ses Roskildes borgmester Henrik Christiansen.

Fabrikant Hans Ellehammer overrækker en model af faderens fly årgang 1906. Ellehammer ses under flyets venstre vinge foran planchevæggen.

Foto: H.N. Knudtzon



Godtvejrskyvning om natten

1. del

Tekst: Henrik Værø
Foto: Knud Larsen

Jeg fik mit nat-PFT i oktober 1994. Det havde været trist vejr hele dagen og var det stadig, da jeg var på vej mod Grønholt flyveplads. Jeg kendte godt flyet, en Grumman Tiger, fra talrige, mest korte ture. Det virkede forkert: dagen gik på hæld, og vejret var 500-700 fod til loftet og 5 km sigt. Hverken min døgnrytme eller min sunde sans troede på, at jeg skulle flyve.

Lys

Flyvepladsen var ukontrolleret - og ubetjent. Et HFI-relæ slog fra, så klubhuset - og banen! - blev mørklagte. Vi hørte en turbopropmaskine cirkle et par gange, før den opgav at få tændt banelyset og forsvandt. Selv om det var lørdag aften,

fik vi en hjælpsom mekaniker til at komme helt fra Helsingør for at lave ny strøm til os.

Vejret drillede stadig. Sigten rundt omkring var 7 km, skyhøjden generelt 1400 fod, begge dele lige i underkanten af nat-VFR-minima. Men pludselig var der CAVOK og stjerneklart, ligesom meteorologerne havde lovet. Så fløj vi.

Lær det - PFT og pilotkrav

For lovligt at flyve nat-VFR, er der bestemte krav til flyveplads, flyvemaskine, pilot, planlægning og vejret. Kravene til flyveplads, flyvemaskine, planlægning og vejr fremgår af BL 5-19. Kravene til piloten fremgår indtil videre af BL 6-54 II, men den 1. juli 1999 forventes de nye fælles europæiske regler at træde i kraft, også kaldet JAR-FCL, for Joint Aviation Requirements Flight Crew Licensing.

Nat-VFR-status opnås ved PFT med tilhørende påtegning i logbogen. Der er altså ikke noget, der hedder nat-bevis - men piloter med instrumentbevis må dog uden videre godt flyve nat-VFR. Nat-VFR kræ-

ver ingen særlig helbreds-godkendelse, og der er mærkeligt nok heller ikke noget krav til flyvetimer. En nybagt A-pilot kan altså stille op til nat-VFR-PFT, men mit bud er, at det vil være en stor mundfuld - det bør det i hvert fald være.

På JAR-sprog (jar-gon?) hedder nat-vfr-status Night Qualification. Denne Qualification kommer formentlig til at indgå i, eller bliver en forudsætning for, den fremtidige uddannelse til instrumentbevis.

Ikke fare vild

Natflyvning er visuel flyvning, der kræver større kendskab til fly, instrumenter og instrumentflyvning. Med mindre man tidligere har smugtrænet en del med instrumentflyvning og VOR-navigation, skal man regne med nogen skoleflyvning inden selve PFT'et. Flere flyveskoler har en PC-baseret flysimulator, og her kan man billigt og effektivt øve instrumentflyvnings basale teknikker og få en vis sikkerhed i VOR-navigation, hvis man ikke har det i forvejen. Hjemme-

PC'en kan bruges med et vist udbytte, hvis man har en joystick og et godt program.

Et væsentligt element i en vellykket natflyvning består i ikke at fare for meget vild undervejs. På den baggrund virker det meget fornuftigt, at det første mørke-PFT skal indeholde gennemførelse af en navigationsflyvning til to flyvepladser, ikke under 100 NM fra startflyvepladsen.

Flyveskolerne fortolker 100-NM-reglen lidt forskelligt. SLV er tilfreds, blot man flyver ad en rute, der er ialt 200 NM, og lander på en fremmed flyveplads undervejs. Derved har man altså fløjet til to flyvepladser, nemlig til destinationen og hjem igen til startflyvepladsen. Nogle flyveskoler bruger dog en flyvning til to fremmede flyvepladser og retur, og hvert af de tre ben er i luftlinje mindst 100 NM.

Efter JAR-reglerne bliver der krav om 3 timers flyvning med instruktør - heraf skal én time være navigationsflyvning. I alt skal uddannelsen efter JAR indeholde 5 timers flyvning, herunder soloflyvning med 5 starter og 5 fuld-stop-landinger.

Krav

En nat-VFR-pilot skal i løbet af de seneste 12 måneder have fløjet mindst 5 timer om natten (eller aflagt nat-PFT), og indenfor de seneste 24 måneder skal der være aflagt nat-VFR-PFT. 5-timers-kravet bortfalder vistnok med JAR, efter 1. juli 1999.

Ved natflyvning med passagerer skal piloten indenfor de seneste 90 dage have foretaget 5 starter og landinger om natten med fly af pågældende type eller typegruppe - efter JAR er det kun 3 starter og landinger. De nuværende krav om 5 timer og 5 starter + landinger om natten gælder dog ikke ved instrumentflyvning om natten for piloter med i-bevis.

Et nat-PFT gælder også som dag-PFT, og en NAT-start eller -landing tæller også med til de starter og landinger der kræves til flyvning med passagerer om dagen.

Hvornår er det nat? I et par år troede jeg, at det først var efter VFR-periodens udløb, men man må faktisk logge nat-tid allerede fra solnedgang. Det er ikke skåret helt ud i pap i BL'erne, men en opringning til certifikatkontoret har bekræftet det. Så jeg har snydt mig selv for et par nat-timer i de to år. Men selvfølgelig skal man selv, vejret, flyvepladsen, flyet og planlægningen opfylde kravene til nat-VFR, før det må komme i logbogens nat-kolonne.

I luften

Flyveteknisk er der ikke meget forskel på nat og dag. Men piloten oplever store forskelle. I mørke er det meget lettere at miste den rumlige orientering ved manøvrer som for eksempel stall og opretning fra stall. I BL'en om nat-VFR-PFT er der da også en bemærkning om, at stall og andet, der kræver en veldefineret horisont, ikke må udføres i mørke. Men da ethvert PFT skal indeholde lidt airwork, udføres nat-PFT mest praktisk med start lidt før solnedgang.

Under landing kan selve udflydningen forekomme lidt anderledes, fordi man er henviset til at bedømme højden ud fra banens kantlys og eventu-

elt centerlinjelys. Flyets landingslys er selvfølgelig tændt, men er der noget, landingslys ikke kan bruges til, så er det at se, hvor man lander, i hvert fald ikke under udflydningen.

Det er ikke svært at lære at lande i mørke, selv om de første forsøg kan virke ret interessante. Derimod kan vurdering af anflyvningen godt volde lidt problemer, hvis der ikke er glidebanelys (PAPI eller lignende). Derfor er det godt under skoling at flyve nogle landingsrunder på en plads uden (eller med slukket) glidebanelys og helst med helt mørke omgivelser.

Hvorfra og hvortil?

En flyveplads, der skal bruges om natten, skal selvfølgelig have et lysanlæg. En væsentlig del af nat-teori-pensum, som man kan regne med at blive overhørt i til PFT'et, og som det også ude i den virkelige nat er praktisk at kende til, er lys-systemerne. Det står altsammen i en anden BL, nummer 3-21 om *Lysanlæg for natbeflyvning af offentlige VMC- og private flyvepladser*.

Man kan faktisk klare sig med ret lidt. Grønne lys ved banens begyndelse (eventuelt ved den forskudte tærskel), hvide lys langs banekanterne, røde lys ved baneenden og en belyst vindpose - det er nok på private pladser.

Hvis flyvepladsen er offentlig, skal der derudover være et rundstrålende hvidt lysfy (beacon), blå kantlys til at markere taxiveje, samt lys på eventuelle forhindringer nær pladsen. Glidebanelys (for eksempel PAPI) til at hjælpe landende fly med at komme ned med den rigtige vinkel, er en stor hjælp, og findes på alle lufthavne, og derudover kan der på de større lufthavne være et imponerende batteri af anflyvnings- og banelys beregnet til at hjælpe fly, der lander i rigtigt dårligt vejr.

Godkendelse

Flyvepladsen skal ifølge BL 5-19 „af vedkommende luftfartsmyndighed være godkendt til beflyvning om natten“. For private flyvepladser skal vendingen ifølge SLV fortolkes

derhen, at hvis blot det installerede lysanlæg opfylder kravene i den nævnte BL 3-21, så regnes flyvepladsen som godkendt. SLV kommer altså ikke nødvendigvis ud og kontrollerer de private flyvepladser, men den der driver flyvepladsen, skal overfor SLV kunne dokumentere, at kravene er opfyldt.

Fra august 1998 er det vores nye lille AIP, *VFR Flight Guide* (VFG), man skal slå op i for at se, hvilke offentlige flyvepladser, der er godkendt til nat-VFR. Se listen andetsteds i artiklen.

Efterhånden er mange mindre danske flyvepladser blevet godkendt til natflyvning, også græsbaner. Sydsverige har også mange muligheder. En helt anden sag er så, om den påtænkte plads overhovedet er åben når man vil bruge den, om man skal have særlig tilladelse, og om man eventuelt skal have nogen ud på pladsen og tænde lys til én, eller om lyset kan fjernstyres fra flyets VHF-radio, og i så fald hvordan.

Banelys, der tændes over VHF-radioen, vil normalt slukke uden varsel efter en halv time. Det kan godt komme som noget af en overraskelse, hvis lyser slukker mens man ligger og laver landingsrunder og er på kort finale. Mange steder koster det ekstra at operere om natten, for eksempel i Roskilde efter klokken 22.

Flyvemaskinen

Om et fly er godkendt til natflyvning og må flyve nat-VFR, fremgår af luftdygtighedsbeviset. For at få denne godkendelse skal der være bl. a. VOR, VHF-radio, kunstig horisont, kursgyro, drejningsviser og variometer.

Der kræves selvfølgelig også belysning, udvendigt kræves landingslys og navigationslys, indvendigt kræves variabel instrumentbelysning samt en funktionsdygtig batteridrevet lommelampe. En pandelampe er det bedste. Et fly der er godkendt til IFR, vil normalt også være godkendt til nat-VFR.

Instrumentbelysningen i små fly er ikke altid optimal - instrumenterne kan være temmelig uens belyst. Kortlamper

Danske flyvepladser, der på visse vilkår kan bruges når det er mørkt. Flyvepladserne er offentlige og godkendt til natbelyvning i følge dansk AIP - pr. september 1998. Dog er pladserne med * private, og oplysninger om dem stammer fra andre kilder og kan være ufuldstændige. „g“ betyder græs eller anden ikke belagt baneoverflade. Nogle af pladserne kræver generelt forud indhentet tilladelse, og mange kræver det til natbelyvning. Husk specielt at checke åbningstider, PPR samt hvordan lysene evt. kan fjernstyres.

Aalborg
Aarhus
Aars
Billund
Esbjerg
Grønholt *
Haderslev
Herning
Karup
Kastrup
Lindtorp *
Læsø
Maribo
Odense
Randers
Roskilde
Rønne
Sindal
Skive
Skrydstrup
Ståning
Sæby * g
Sønderborg
Thisted
Tønder g
Tåsinge g
Vamdrup
Viborg g
Ærø g

og cockpitlys er meget forskellige fra fly til fly.

Noget af det vigtigste ved et fly, man skal ud og flyve med om natten, er, at man kender det. Ikke bare typen, men selve fly-individet. Kan du finde alle brændstofdræne i buldrende mørke? Aflæse oliepinden og sætte den rigtigt i igen? Og på plads i kaptajnsædet, har du helt styr på hvordan audiopanelet betjenes, om VOR-nålen kan kobles til den indbyggede GPS (smart, men kan let give anledning til forvirring) - kan du finde alle knapper og håndtag, kender du hele systemet af

Statens Luftfartsvæsen Bestemmelser for civil luftfart

UDSTYR KRÆVET FOR VFR/VFR-NAT/IFR OPERATION
 (Kort af Danmarks Lufthavne)

Udstyret skal være af typen, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen (SLV) og skal være i overensstemmelse med de tekniske specifikationer, der er fastsat i de relevante bestemmelser for civil luftfart (BL) 1-12, udg. 3 og 4, og i de relevante bestemmelser for VFR-NAT/IFR operation (VFR-NAT/IFR) 1-12, udg. 3 og 4.

Udstyret skal være af typen, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen (SLV) og skal være i overensstemmelse med de tekniske specifikationer, der er fastsat i de relevante bestemmelser for civil luftfart (BL) 1-12, udg. 3 og 4, og i de relevante bestemmelser for VFR-NAT/IFR operation (VFR-NAT/IFR) 1-12, udg. 3 og 4.

Følgende bestemmelser skal være i overensstemmelse med de tekniske specifikationer, der er fastsat i de relevante bestemmelser for civil luftfart (BL) 1-12, udg. 3 og 4, og i de relevante bestemmelser for VFR-NAT/IFR operation (VFR-NAT/IFR) 1-12, udg. 3 og 4.

LUFTFARTSBL

IC	Aspe	Enhed	VFR-NAT	VFR-IFR	IFR	BL
1	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
2	1	Personer (inkluderet i BL) (IC)	X	X	X	BL 1-12
3	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
4	2	Personer (inkluderet i BL) (IC)	X	X	X	BL 1-12
5	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
6	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
7	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
8	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
9	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
10	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
11	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
12	1	Personer	X	X	X	BL 1-12
13	1	Personer	X	X	X	BL 1-12

En lang række dokumenter sætter reglerne for VFR-NAT.

indvendig belysning - instrumentlys, radiolys, kortlampe, spotlampe, kabinelys?

På en tur, der begynder i dagslys, kan man tillade sig at finde ud af enkelte af disse ting undervejs - men hvis turen begynder i buldrende mørke, giver det en unødvendig risiko ikke at kende sit fly helt.

Er der udstyr i flyet, som ikke virker, eller som har interessante særheder? Se AIC B 16/96 "Udstyr krævet for VFR/VFR-nat/IFR operation" - også kaldet Minimum Equipment List (MEL). Heraf fremgår det blandt andet, at det er lovligt at flyve nat-VFR uden ADF, transponder og redningsvest, men ikke uden VOR, fuldt funktionsdygtigt gyropanel og variometer.

Hvornår er det VMC om natten?

De vejrmæssige betingelser for at kunne flyve natflyvning VFR er relativt strenge, men simple: 8 km sigt og ikke en eneste sky under 1500 fod på hele ruten, også til den alternative landingsplads. Dog tillades landingsrunder med pladsen i syne uafbrudt, blot der er 1000 fod uden skyer. Det

betyder i praksis, at hvis der er meldt 1000 fod, og vejret generelt er i bedring, kan man flyve op og kigge - er der stadig ikke de 1500, lander man så bare igen, ellers kan man tage afsted. Og for de nøjeregnende: de krævede 8 km er flyvesigt - og den kan godt være dårligere end den meteorologiske sigt, som meteorologerne opgiver.

Dagens sidste VMC-udsigter fra flyvevejrtjenesten indeholder en ultrakort generel beskrivelse af, om de forventede værdier tillader nat-VFR, for eksempel: "Vejret i nat: Mange steder efterhånden under 1500 fod og 8 kilometer."

VFR uden jordsigt er ikke tilladt om natten, med mindre man er i stand til uden videre at overgå til IFR-flyvning. (Om dagen er VFR uden jordsigt tilladt på visse betingelser, som er beskrevet i BL 5-43.)

Natlige vejrforhold og andre forhold

Når solen går ned, forsvinder energikilden til mange vejrformener. Ofte lægger vinden sig, og den termiske aktivitet med turbulens og bygevejr er som regel også holdt op. Tem-

peraturen vil normalt falde og det vil give motoren et par ekstra hestekræfter. Altsammen operationelle fordele. Til gengæld er der i Danmark ofte risiko for, at der dannes tåge i løbet af natten, og tågens dannelses-tidspunkt og udbredelse kan være svære for meteorologerne at forudsige, så det kan give usikkerhed i planlægningen.

Piloter med nyslåede radio-beviser vil huske udtrykket "nat-effekt" i forbindelse med ADF-teori-pensum. Ionosfæren ændrer egenskaber om natten og kan give forstyrrende refleksioner, så ADF-instrumentet virker dårligere.

Planlægning

Før start skal piloten sikre sig, at kravene til sigt og skyhøjde er opfyldt på hele ruten - også til en på forhånd valgt alternativ flyveplads. En oprugning til flyvemeteorologen må anses for obligatorisk til alt andet end landingsrunder. Husk at undersøge om det valgte alternativ virkelig er brugbart, herunder åbningstider, PPR, sidevind og betjening af banens lysanlæg, hvis pladsen er ube-mandet.

Foruden brændstof til destination og alternativ flyveplads skal man have en reserve på mindst 45 minutter. Ingen med en smule fornuft burde nogensinde drømme om at have mindre.

Der er flere grunde til at være konservativ med brændstofreserverne. For det første er der længere mellem de anvendelige alternative flyvepladser. For det andet kan man lettere fare vild, og for det tredje - HVIS det værste skulle ske, at man løber tør, så kræver en vellykket nødlanding mere held om natten end om dagen.

Kritiske grænser

Her kommer en finte, som jeg vil vædde på, at de færreste piloter tænker på: Nu skal vi til Tirstrup, og her lyder TAF'en "EKAH 301524 25010 9999 FEW040=". Mindst 10 km sigt i hele perioden, perfekt nat-vfr-vej, de andre TAF'er ser lige-sådan ud, vi tager afsted.

Da vi ved 21-tiden så nærmer os Tirstrup i planmæssigt buldrende mørke, siger Tower pludselig "visibility six kilometres, Aarhus now closed for VFR".

Statens Luftfartsvæsen Bestemmelser for civil luftfart

BL 6-54 II A

Bestemmelser om ændring af BL 6-54 II, 1. udgave 1. april 1982, Periodisk flyvetræning, privatflyvercertifikat, flyvemaskine, PFT/A-certifikat (VFR-NAT) Udgave 1, 11. december 1989

1 medlem af kapitel 4 og 5
 Udvalgt af: ...

Luftfartsdirektoratet
 Danmark

BESTEMMELSER
 for
 CIVIL LUFTFART

BL
 Udg.: 1
 Dato: 1.4.82
 Side 1 af 3 sider

PERIODISK FLYVETRÆNING, PRIVATEFLYVERCERTIFIKAT
 FLYVEMASKINE
 PFT/A-CERTIFIKAT
 (VFR-NAT)

STATENS
 LUFTFARTSVÆSEN
 DANMARK

BESTEMMELSER
 for
 CIVIL LUFTFART

BL
 Nr.: 3-21
 Udg.: 2
 Dato: 1.4.87
 Side 1 af 4 sider

LYSBLÅ
 FOR BEVÆGLING AF
 OFFENTLIGE VEC- OG PRIVAT FLYVEPLADSER

1 medlem af § 82, med § 149, stk. 8 og stk. 15, 1
 lov om luftfart, jfr. lovens tilføjelse nr. 15
 af 1. september 1983, fastsættelse af

Statens Luftfartsvæsen Bestemmelser for civil luftfart

BL 5-43

Bestemmelser om VFR-flyvning uden jordsigt
 flyvemaskiner
 Udgave 2, 19. maj 1993

1 medlem af § 82 i lov om luftfart, jfr. lovens tilføjelse nr. 15 af 1. september 1983, fastsættelse af

bestemmelser § 4, stk. 2.

2.1.2 For flyvning uden jordsigt skal bestemmelserne i denne bestemmelse, der bl.a. er fastsat i § 82 i lov om luftfart, jfr. lovens tilføjelse nr. 15 af 1. september 1983, fastsættelse af

2.1.3 Ved flyvning med jordsigt skal bestemmelserne i denne bestemmelse, der bl.a. er fastsat i § 82 i lov om luftfart, jfr. lovens tilføjelse nr. 15 af 1. september 1983, fastsættelse af

2.1.4 Ved flyvning med jordsigt skal bestemmelserne i denne bestemmelse, der bl.a. er fastsat i § 82 i lov om luftfart, jfr. lovens tilføjelse nr. 15 af 1. september 1983, fastsættelse af

2.2 Efterfølgende bestemmelser skal bestemmelserne i denne bestemmelse, der bl.a. er fastsat i § 82 i lov om luftfart, jfr. lovens tilføjelse nr. 15 af 1. september 1983, fastsættelse af

3. Ansvar

Luftfartsdirektoratet

Hvad er nu det? Vi bander over meteorologerne, checker vejret rundt omkring, alle sigtbarhederne er på vej nedad, sniger os til landing på Vamdrup hvor vi har en fornemmelse af at vejrmændene kun har givet 8 km sigt for at være flink.

Når vi så ringer til meteorologen og skælder ud, siger han, at det vidste han da godt! *Han har da vidst hele dagen, at sigten ville gå lidt ned!* Hvad var problemet, sigten gik da ikke under 5 kilometer, vel?

Nej det gjorde den ikke, og her viser der sig en brist i det flyvemeteorologiske system, set fra nat-vfr-pilotens synspunkt. Meteorologen skal kun angive ændringsgrupper (fx *becoming*) eller *amendments* (ændrede TAF'er), når har forventer, at værdierne vil passere bestemte kritiske grænser.

5 km er en sådan kritisk grænse, og 3 km, men ikke 8 km! Så når meteorologen lover sigt over 10 km, må han ikke skrive i TAF'en, at sigten senere i perioden vil gå ned til 6 km, selv om han godt ved det! Endnu en meget god grund til at snakke med en levende meteorolog før turen, og ikke

at lægge for meget vægt på en TAF. Helt bortset fra, at en TAF jo kun er en landingsudsigt, og vi skal også have 8 km undervejs.

Navigation

Selv har jeg altid udnyttet VOR og ADF og DME til de fleste VFR-ture. Mine første nat-ture var fortrinsvis lagt via VOR-stationer. Autopiloten passede radialen og DME'en viste at det gik fremad.

Det førte nok til, at jeg slækkede lidt på landkendingen. Senere lagde jeg gerne ruten udenom VOR'erne for at tvinge mig selv til at flyve rigtig VFR - fra kortet og ud i landskabet - og jeg blev så også bedre til at kende byerne. Efter en pædagogisk forskrækkelse en måneløs nat over Fyn blev jeg pludselig også bedre til at kontrollere kursgyroen efter kompasset med jævne mellemrum.

De sidste par år har jeg haft en lille hånd-GPS'er, som altid har været med på de mørke ture. Den er billig, præcis, let at betjene, giver mulighed for at have ruten lagt ind på for-

hånd, og den har et helt jævnt og behageligt indbygget lys. Der er *moving map* med alle flyvepladser og radiofyr, og også luftrum inkl. D- og R-områder kan vises. Det er så nemt, at det kan blive farligt, fordi man har let ved bare at glo på den lille LCD-skærm istedet for ud af vinduet.

Men man kan dårligt tænke sig en bedre sikkerhedsforanstaltning i tilfælde af strømsvigt eller radiofejl - og det gælder for så vidt også IFR-flyvning.

VFR

Efter instrumentflyvetræningen til det første nat-PFT skal man huske, at nat-VFR-flyvning virkelig er VFR, og at man som udgangspunkt orienterer sig ved at se ud af vinduet. Og her ligger måske én af de største forskelle mellem dag og nat. Kystlinjer, søer, skove og jernbaner er oplagte at navigere efter om dagen, men om natten er de ofte usynlige.

Der er ikke noget krav om at VFR-rapportpunkter skal være synlige om natten, og det er de da normalt heller ikke! Byerne er oplagte at navigere

Forfatteren



Henrik Værø, trafikplanlægger, civ.ing. 37 år. I alt 700 timer ved styregrejerne, heraf 500 timer i motorfly. A-certifikat i 1993, nat-VFR i 1994 og instrumentbevis i 1997. Har afprøvet 11 flytyper i mørke.

efter, men de ser anderledes ud om natten. Motorveje kan ses om aftenen indtil trafikken ud på de små timer bliver for svag. Og husk, at mange af skibsfartens lysfyr er vist på VFR ICAO-kortene, og her er også vist, hvilke master og andre høje forhindringer, der har lys på.

Fortsættes i næste nummer!

ER DU JAR KLAR?

1. juli træder JAR-FCL 1 (Aeroplane) og JAR-FCL 3 (Medical) i kraft, og herefter vil al træning påbegyndt efter denne dato foregå efter de nye bestemmelser, ligesom al vedligeholdelse af certifikater efter 1. januar 2000 også skal foregå efter disse bestemmelser.

Et af kravene er naturligvis, at man har kendskab til FCL'erne, og til opfyldelse heraf afholder Luftfartsskolen en række kurser for certifikatindehavere. Kurserne er godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

Nærmere oplysninger om kursusrækker i Billund og Roskilde kan fås hos:



LUFTFARTSSKOLEN

Lufthavnsvej 60 . 4000 Roskilde . Tlf 32 82 80 62

Tilmeldte vil herefter modtage yderligere information.

Andre relevante JAA-kurser vil blive udbudt i løbet af 1999.

Flymekanikerelever på studietur

Hold EUD 7-6 fra Luftfartsskolen i Dragør fortæller om en studietur til Tyskland.

18 flymekanikerelever fra 6. skoleperiode på Luftfartsskolen og studievejleder Peter Weile besluttede at studieturen skulle gå til Tyskland på grund af landets store flyvirksomheder.

Ved et tilfælde kontaktede vi et helikopter-museum i Bückeburg, som ligger i det smukke Schaumburg-Lippe-område syd for Hannover. Direktøren for museet, Herr Lange, viste sig at være skuemester for flymekanikere i den del af Tyskland og viste fra starten stor interesse for vores studietur. Han kontaktede sine medskuemestre Herr Neitzert ved Heeresflieger Waffenschule i Bückeburg og Herr Ostermeier ved Motor- und Turbinenunion (MTU) i Hannover-Langenhagen.

Vi aftalte, at et af hovedpunkterne på denne tur skulle være erfaringsudveksling mellem tyske og danske flymekanikerlærlinge.

Vi fik i god tid sat et program sammen, som bestod i virksomhedsbesøg på Heeresflieger Waffenschule i Bückeburg, hos MTU i Langenhagen og besøg på helikoptermuseet i Bückeburg. Den smukke by Bückeburg danner i øvrigt ramme for et stort internationalt helikopterforum hvert andet år, næste gang i år 2000. Vores tur skulle afsluttes med virksomhedsbesøg hos Luft Hansa Technik i Hamburg.

Helikoptere

Heeresflieger Waffenschule er den militærskole i Tyskland, hvor blandt andet alle hærens helikopterpiloter bliver uddannet. Herr Neitzert modtog os i sin funktion som uddannelsesleder for de civile flymekanikerlærlinge på basen.

Vi startede med en introduktion om skolen og om uddannelsen. Tyskerne har delt flymekanikeruddannelsen op i tre retninger hhv. motormekanikere, flystelmekanikere og flyelektronikmekanikere.

Hver uddannelse varer 3½ år, hvor første halvdel af uddannelsen er ens for alle tre grene. Der bliver afholdt en mellemprøve efter første halvdel af uddannelsen, hvorefter lærlinge-

ne går videre med deres speciale.

Efter introduktionen fik vi en grundig rundvisning i uddannelseshangaren og de operationelle hangarer. Her var der masser af Sikorsky CH-53, MBB BO 105, Bell UH-1 og Aerospatiale Alouette. Vi så helikopterne under forskellige overhalingsfaser, og det var et ret imponerende syn. Udenfor hangarene foregik det flyvende liv. Der var hele tiden masser af helikoptere der landede eller lettede, blev tanket og fik mindre check.

På basen er der p.t. stationeret omkring et hundrede helikoptere, så vi var mere eller mindre målløse over synet. Mens vi stadigvæk prøvede at fatte det vi så, var vi allerede godt i gang med at snakke med de lokale lærlinge. Besøget afsluttedes med frokost i basens kantine.

Museet

Efter dette besøg kørte vi til helikoptermuseet, hvor vi blev modtaget af Herr Harder - stedfortrædende for Herr Lange, der desværre var blevet syg. Helikoptermuseet er enestående i hele verden. Her er samlet over hundrede eksponater,

som har med helikopteren og dens udvikling at gøre. Alt fra stempel-/turbinemotorer, over forskellige mock-up's, til diverse helikoptere fra øst og vest, fra før og nu.

Museet ligger i en smuk gammel bindingsværksbygning og passer meget godt ind i den hyggelige atmosfære, der er over byen Bückeburg. Skal man som by-interesseret på en spændende weekendtur, kan det anbefales at tage derned.

Foredrag

Om aftenen havde vi arrangeret et foredrag om flymekanikeruddannelsen i Danmark, da vi mente, at vore tyske kollegaer også skulle „have noget med i rygsækken“. Foredraget blev afholdt i Heeresflieger Waffenschule's store auditorium, og der var sørget for at MTU's lærlinge kom hertil.

Vi blev lettere overrasket, da der pludselig var over hundrede lærlinge og diverse lærere fra tekniske skoler til stede. Foredraget blev indledt på tysk, for derefter planmæssigt at blive holdt på engelsk.

De tyske lærlinge var i gennemsnit omkring 19 år, hvor vi er lidt ældre. Der var under hele foredraget en åben disciplin, der på den ene side sikrede at alle kunne høre hvad der blev sagt, og på den anden side resulterede i mange gode spørgsmål fra både lærlingene og lærerne.

Efter knap to timer var arrangementet afsluttet, og det blev besluttet, at aftenen skulle fortsætte i Biergarten ved slottet. Her fik vi mange gode oplevelser med vore tyske venner fra militæret og fra MTU, som vi skulle besøge dagen efter.

MTU

På MTU i Langenhagen blev vi modtaget af Herr Ostermeier, som introducerede os for MTU's firmastruktur og i faciliteterne på stedet. Vi så selve fabrikken med turbinemotorer

Interiør fra helikoptermuseet i Bückeburg.





Inde i Lufthansa Techniks hangar.

i alle størrelser og under alle overhalingsfaser, lige fra adskillelse, via opmåling og re-konditionering, til samling og testning. Plasma-anlægget til re-konditionering og test-standen var nok noget at det mest interessante på denne rundvisning.

Der var rigelig mulighed at snakke med de ansatte, og på vores tur gennem virksomheden så vi mange ansigter, som vi havde set aftenen før.

Dansk guide

Dagen efter stod Lufthansa Technik på programmet. Vi blev, til vor overraskelse, modtaget på dansk af Karin Raffel,

som for flere år siden havde bosat sig i Tyskland. Vi blev også her grundigt introduceret i virksomhedens struktur, hvorefter vi i vores egen bus kørte på rundvisning på det store område.

Vi stoppede ved Lufthansas hangar for wide-body fly. Der stod en masse lejdere og platforme, og først efter et stykke tid gik det op for os, at der rent faktisk gemte sig en Boeing 747 bag arrangementet. Karin var utrolig dygtig til at informere os via et smart system med trådløse hovedtelefoner. Hun var ret meget inde i teknikken, så de fleste spørgsmål kunne hun svare på, ellers spurgte hun en mekaniker.

Maling

Efter wide-body hangaren gik vi videre til deres placardshop, som stod for alt beskriftning af flyene. Her var de istand til at lave beskriftninger på op til 5 x 80 m på samtlige sprog.

I malerkabinen blev vi mødt af en temperatur på 45-50 grader Celcius. En Airbus A300 var lige blevet lakeret. Med lidt stolthed i stemmen fortalte Karin, at Lufthansa havde den korteste turn-around-tid i verden på at male en flyvemaskine i denne størrelsesorden.

Til stripping, maskering, nymaling og tørring bruger Lufthansa kun ni dage. Malerkabinen kan temperaturregule-

res fra tropisk til polarklima indenfor få timer og har et komplekst luftudskiftningssystem.

Erfaringer

Hjemme igen er vi enige om, at efterfølgende elever på skolen bør pleje de glimrende kontakter vi har fået i Tyskland, ligesom vi vil opfordre alle indenfor flyvning om at være åben-sindede og kontaktsøgende overfor kollegaer i udlandet.

Vi har i hvert fald fundet ud af, at selvom tingene ved første blik ser forskellige ud, sammenlignet med vores uddannelse, er de alligevel ikke så forskellige, når der bliver snakket om tingene. ■

Denne Mil Mi-24 i Luftwaffe registrering er overtaget fra DDR's flyvevåben.





Pilatus PC-12 ses over en Learjet 60 vinge.

ExecuJet Scandinavia indvier domicil i EKRRK

Af Hans Kofoed.

Foto: Knud Larsen

Sidst på efteråret gik malerne i gang med Jetair bygningerne i Københavns Lufthavn Roskilde, der har stået tomme et års tid, og den 8. januar præsenterede den nye bruger, ExecuJet Scandinavia, resultatet af håndværkernes anstrengelser.

Men det er heller ikke en almindelig fly-garage, ExecuJet Scandinavia har etableret. Det er mere et showroom for det nyetablerede firma, der repræsenterer Bombardier jetforretningsfly (Challenger, Learjet) samt turbopropflyet Pilatus PC-12 i Skandinavien, herunder Island og Grønland.

ExecuJet Scandinavia er resultatet af et samarbejde mellem det sydafrikanske selskab ExecuJet og det danske (fynske) Air Alpha. og har som forbillede førstnævntes aktiviteter i Sydafrika.

Og det er ikke blot salg (og videresalg) af forretningsfly). Vi påtager os at levere komplette løsninger på virksomhedernes flyvebehov, siger administrerende direktør Christian Gravengaard. Vi kan hjælpe med vedligeholdelse af flyene, skaffe piloter, hvis det ønskes – og har flyejerens flyvetid i overskud på flyet, kan vi nok finde en kunde, der vil aftage den.

Det sydafrikanske ExecuJet selskab blev oprettet i 1991 som vedligeholdelses- og charterselskab. Det er i dag det stør-

ste i sin art i det sydlige Afrika, hvor man i fjor havde 80% af salget af små, mellemstore og langtrækkende jetforretningsfly.

Også i Odense

ExecuJet Scandinavia har to adresser. Flight Operations, salg og kundesupport har til hjemsted i Roskilde, mens charterreservationer ekspederes i Odense Lufthavn, og her foregår også den egentlige flyvedligeholdelse.

Selskabet har for nylig anskaffet sine to første jetfly, en Learjet 31 og en Learjet 35A, som udelukkende skal bruges til charter(taxa)flyvning. Endnu en Learjet 35A og en Learjet 60 er på vej. Endvidere opererer man en King Air 200 på charteropgaver.

Salgsafdelingen budgetterer at skulle sælge fire fly om året, men synes at være kommet godt i gang. I løbet af de første fire måneders virke har ExecuJet Scandinavia man solgt to nye Learjet 60, hvoraf en til en dansk kunde, der dog indtil videre ønsker at være anonym. Desuden har man solgt en option på den kommende Bombardier Continental, der i størrelse ligger mellem Learjet 60 og Challenger.

Showroom

Og det var værd at vise frem. De tidligere nærmest koksgrå hangarer har fået en let, lysegrå farve, og også det indvendige har fået en ordentlig omgang. – man skal lede længe efter et så elegant hangarinteriør.

Halefinnerne af Learjet 60 og Pilatus PC12.



GlaStar



Nedsat byggetid

Et GlaStar byggesæt med krop- og vingeoptioner sammen med et færdigt fly. Fotografen burde dog nok have fundet en anden baggrund til portrættet.

Nye byggesæt til GlaStar

Byggere af den højvingede GlaStar kan nu komme i luften væsentligt tidligere, hvis de gør brug af byggesætproducenten Stoddard-Hamiltons nye Jump-Start Wing Option. Sammen med den opgraderede Jump-Start Fuselage Option kan samletiden typisk reduceres med 500-750 mandtimer – siger altså Stoddard-Hamilton.

Med Jump-Start Wing Option modtager byggeren en næsten færdig aluminiumvinge. Forreste og bageste bjælke er maskinbehandlet, der er boret huller til nitter og nittearbejdet er udført. Bjælker og ribber er nittet sammen, forkantens D-sektion er samlet og nittet sammen med den forreste bjælke. Alle trisser, konsoller og vinkelarme til rorlinier er samlet og monteret på den bageste bjælke. Vingens undersidebeklædning, dobbelte og afstivere er boret, lokket og nittet på plads, og oversidens beklædning og afstivere er boret og lokket, klar til pånitning.

Det eneste byggeren selv skal udføre, er nittearbejde på oversiden af vingen og på in-

derste og yderste ribbe, efter at rør og ledninger er installeret.

Jump-Start Wing Option omfatter også begge krængere og flaps, helt færdige og klar til at hænges på vingen, og alle aluminiumdele leveres anti-korrosionsbehandlede.

Vingerne samles i Tjekket - ifølge Stoddard-Hamilton af "højt kvalificerede tidligere MiG teknikere" - men alle Jump-Start byggesæt sendes til USA til kvalitetskontrol hos Stoddard-Hamilton, inden de leveres til kunderne.

I den oprindelige udgave af Jump-Start Fuselage Option, der har været på markedet siden 1997, var de to "bagte" halvdele af kompositskallen samlet af fabrikken omkring det svejste stålørskur, der er GlaStars strukturelle rygrad, og alt det kosmetiske arbejde var afsluttet.

Det er også tilfældet med den nye version, men desuden er der installeret fire af de fem kompositskotter. Det femte er for-fabrikeret og skal installeres af byggeren sammen med bjælken i den lodrette halefinne.

Den nye krop-option mindsker kompositarbejdet med op mod 75%. Som forgængerer omfatter den indbygget COM antenne i den lodrette finne.

Prisen for Jump-Start optionerne er USD 2.995 for kroppen og USD 7.995 for vinger, krængere og flaps. Begge priser kommer oven i grundprisen for byggesættet, USD 23.950.

Selv med begge optioner opfyldes FAA kravet om at byggeren selv skal udføre mindst 51% af arbejdet.

Yderligere oplysninger: Stoddard-Hamilton Aircraft, Inc., 18701 58th Ave., N.E., Arlington, WA 98223, USA. Tel. (360) 435-8533, fax (360) 435-9525, Web www.stoddard.hamilton.com.

FLYFORSIKRING

Tryg-Baltica

Klausdalsbrovej 601, DK 2750 Ballerup
Fax +45 44 20 66 55
e-mail: fly.industri@tryg.dk

Kontaktpersoner:

Henriette Olsen +45 44 20 38 54
Jesper Knudsen +45 44 20 38 57

Medlem af Nordisk
Flyforsikringsgruppe (NFG)



VFR til Hviderusland

Af Kjeld Madsen

I juni måned foretog jeg sammen med tre kollegaer en tur i en Cessna 172 til Grodno i Hviderusland. Turen skulle vise sig at give os oplevelser, vi ikke havde drømt om.

Planlægningen

For at flyve til Hvide Rusland skal man have en flyvetilladelse fra de russiske myndigheder. Tilladelsen, som jeg søgte gennem havnekontoret i Roskilde Lufthavn, fik jeg i løbet af 10 dage.

For at få udstedt visum må man have et forudbetalt hotel og en rejseplan, hvilket Penquin Travel var behjælpelig med. Visum fik vi gennem ambassaden i London, da Danmark ikke har diplomatiske forbindelser med Hvide Rusland.

Turen planlagdes til at gå via Bornholm, Gdansk (for tankning) og SOTET (russisk grænse) til Grodno og vice versa.

Til turen brugte jeg VFR kort og Low Level Charts fra Jeppesen, samt lufthavns- og anflyvningsinformationer for Grodno Lufthavn tilsendt af lufthavnschefen i Grodno.

Øst over

Det er en flot morgen, vindstille og sol fra en skyfri himmel. Da

vi ankommer til Roskilde Lufthavn kl. 7.30 er morgendisken så småt brændt af. I briefingkontoret er der stor travlhed. En-route vej, TAF, Metar og Notam checkes før udfyldelse af flyveplaner for de to første ben.

Efter walk-around check, tankning af fly og performance check af motoren er vi airborne kl. 9.32. I 1.500 fod er vi på en sydlig kurs mod Strøby Egede. Nord for Køge får vi en trafikinformation på en S-61 redningshelikopter, der spottes i vores klokken 10 position på en nordgående kurs. Efter passage af Strøby Egede venstre drej direkte mod Trelleborg. 13 minutter senere passerer vi FIR grænsen. Vi har nu den flotteste udsigt op gennem Øresund. Under os krydser et stort tankskib, et af mange skibe der ligger som perler på en snor op gennem sejlrenden. Fra Trelleborg fortsætter vi via Ystad til Sandhamneren. Da vi lægger kysten bag os med kurs mod Dueodde er vi kommet op i FL 55.

Højt over os afslører to jettfly sig på deres hvide kondensstriber, som de trækker hen over himlen i nordøstlig retning.

Vi passerer kysten vest for Hammershus og fortsætter sydøst over mod Dueodde med hele Bornholm liggende under os i solskin. Nu er tiden inde til kaffe og morgenbasser. Efter passage af Dueodde fortsætter vi via border check point REDFI ad VFR rute VK7 over Østersøen og videre mod Gdansk Lufthavn.

Vi er på jorden kl. 12.20 og taxier ind for at tanke. Under briefing til den næste flyvning får jeg bekræftet, at flyveplanen for næste ben med en næsten direkte rute mod Grodno - uden for VFR ruterne, er blevet godkendt.

Ruteændring

Kl. 13.55 taxier vi ud til start og her modtager vi vores ATC-clearance, der lyder på at følge den noget længere VFR rute VK7, 13, 10, og 22 til den russiske grænse. Jeg får oplyst, at den tidligere godkendte plan er trukket tilbage.

Efter start på bane 29 flyver vi mod vest til radiofyrt KRT, og følger derpå VFR rute VK13 syd på mod Nowe. 37 nm outbound KRT får vi på anmodning tilladelse til at forlade VFR ruten og flyve øst på via Olsztyn, Elk og Augustow direkte op til den russiske grænse.

Vi flyver i 2.000 fod lige under skybasen af et tyndt stratus lag, som solen med mellemrum sender sine stråler igennem. Der bliver længere og længere mellem byerne som vi kommer øst over, og på et tidspunkt overflyver vi et meget stort militært øvelsesområde.

Grodno

10 nm vest for grænsen til Hviderusland skifter vi over på frekvensen til Minsk Control, der videregiver os direkte til Grodno Tower. Flyvelederen går fint igennem og deres

meddelelser på engelsk med russisk accent er rimelig forståelig. Kl. 16.20 (Hvide Rusland tid kl. 17.20) passerer vi grænsen, check point SOTET, til Hvide Rusland. Højdemåleren justeres til QFE og vores flyvehøjde korrigeres til 500 meter.

Efter 15 minutter på en sydøstlig kurs flyver vi ind over den nordlige del af Grodno by, et stort industrivarter med mange høje rødhvide skorstene. Efter yderligere nogle minutters flyvning kommer lufthavnen til syne i horisonten. Inbound radiofyrt GP på en østlig kurs, højredrej til lang finale til bane 17. On ground kl. 17.42 lokal tid og til højre for parkering med hjælp af en marshal-vogn, et gammelt udrangeret og skævt militærkøretøj - den ene bagakselfeder synes knækket.

På forpladsen modtages vi af en delegation på 8-9 mand, der alle synes at have hver deres funktion. Alle er uniformerede, bærende den karakteristiske brede russiske kasket, undtagen chefen for lufthavnen hr. Koznin, som byder os velkommen, og som jeg under planlægningsfasen havde været i kontakt med. Alle ser meget interesseret på vores fly, da privatfly ikke er kendt i Hvide Rusland. Blandt to lange rækker Antonov An-2 fly får vi tildelt en standplads, hvor vi får flyet tøjet.

Lufthavnen havde før murens fald en del trafik, men ligger i dag hen i forfald. Bygningerne er revnede og afskal-

Parkering i Grodno Lufthavn. En Cessna 172 syner ikke af meget ved siden af en Antonov An-2.



Hos den hviderussiske familie blev der kun dækket op til mændene. Fra venstre forfatteren, Verner Stigsen, Carsten Holm, Natasha Bratanuk, Michael Brask og Vitaly Bratanuk.

dede og indtaget af svaler, og på banerne gror der højt græs op imellem betonen.

Hr. Koznin er meget interesseret i at høre hvad der bringer os til Grodno, da det er meget sjældent at se privatfly fra vesten komme ind til Grodno. Han hjælper os gennem de omstændelige bureaukratiske formaliteter, hvorefter vi bliver kørt ind til vores hotel i Grodno af fru Roma, som er ansat i lufthavnen.

Grodno

Byen har omkring 302.000 indbyggere og er den bedst bevarede by i Hvide Rusland, da den undgik at blive jævnet med jorden under 2. Verdenskrig. Byen ligger flot ned til Neman floden med ruinerne af to slotte og Hvide Ruslands ældste kirke.

Vores hotel ligger på en bred boulevard flankeret med betonhøjhuse. Efter en tiltrængt nattesøvn og et iskoldt brusebad - intet varmt vand i Grodno for tiden - tager vi en taxa til centrum. På et tidspunkt kommer vi forbi et rejsebureau, hvor vi går ind for at få nogle turistinformationer. På kontoret sidder Natasha, en sød russisk pige på 19 år, som taler flydende engelsk. Da hendes chef hører at vi er turister, får hun fri resten af dagen for at vise os rundt i byen - det kan man da kalde gæstfrihed. Under vores byvandring får vi bl.a. set byens lokalmuseum, der beskriver egnen fra istid over fauna og zoologi til nutid.

Bybilledet er præget af mange piger overalt, smukke og velklædte. Natasha fortæller os, at der er et stort overtal af piger i byen, da mange af mændene er rejst til udlandet for at undgå at blive indkaldt til militærtjeneste. Blandt pigerne, der er ladet tilbage, er der

OY-PEW og besætning klar til start i Olsztyn. Flyene til venstre er hhv. PZL Wilga og PZL Gawron.



derfor stor konkurrence om at se godt ud. Det blev byen bestemt ikke mindre interessant af.

At vi er kommet til en anden verden var vi ikke i tvivl om. Postkort og udlejningsbiler eksisterer ikke og der er kun én slags ispinde. Supermarkeder findes ikke. De daglige indkøb foretages på markeder eller i købmandslignende butikker, hvor man mange steder fortsat bruger shoutyén (stor russisk trækugleramme).

Rundvisning

Lørdag morgen bliver vi afhentet af Natasja og hendes far Vitaly. Han er pensioneret pilot fra det russiske flyevåben. Han har været udstationeret i Afghanistan, og engang reddet sit liv i faldskærm efter et gearkasse-havari i en Mil Mi-24 Hind kamphelikopter. Faldskærmen havde han liggende i bagagerummet af sin bil som lykkemaskot.

Fra hotellet kører vi til de ukendte soldaters grav fra 2. Verdenskrig. Udover mange forskellige typer kampvogne er der udstillet et Sukhoi Su-17 Fitter fly.

Vitaly er meget interesseret i at se vores fly, hvorfor vi kører ud til lufthavnen. Han har ikke tidligere set et vestligt privatfly, og er imponeret over instrumenteringen, bl.a. GPS'en. Jeg ville gerne have givet ham en sightseeing tour over Grodno, men det kræver tilladelser, man ikke lige får. Fra lufthavnen kører vi ud til et marked, hvor alt fra brugte cylinderstempelringe til fisk kan købes.

Hjemlig hygge

Herefter bliver vi inviteret hjem til dem privat. Familien bor i et stort 3-etagers selvbyggerhus, som Vitaly fortsat arbejder på. Mangel på byggematerialer er et stort problem, så opfindsomheden er stor. Hovedtrappen, der er under opførsel, er delvis opbygget af tomme champagneflasker og et par jernradiatorer for at spare på cementen. Elektricitet får de gratis fra en uofficiel tilslutning til hovedledningen i vejen.

Vi hygger os resten af dagen over russiske madspecialiteter, champagne og forskellige slags vodka. Vitaly viser os sine flyveuniformer, og som en gestus forærer han mig to af

sine fortjenstmedaljer - som jeg har svært ved at tage imod.

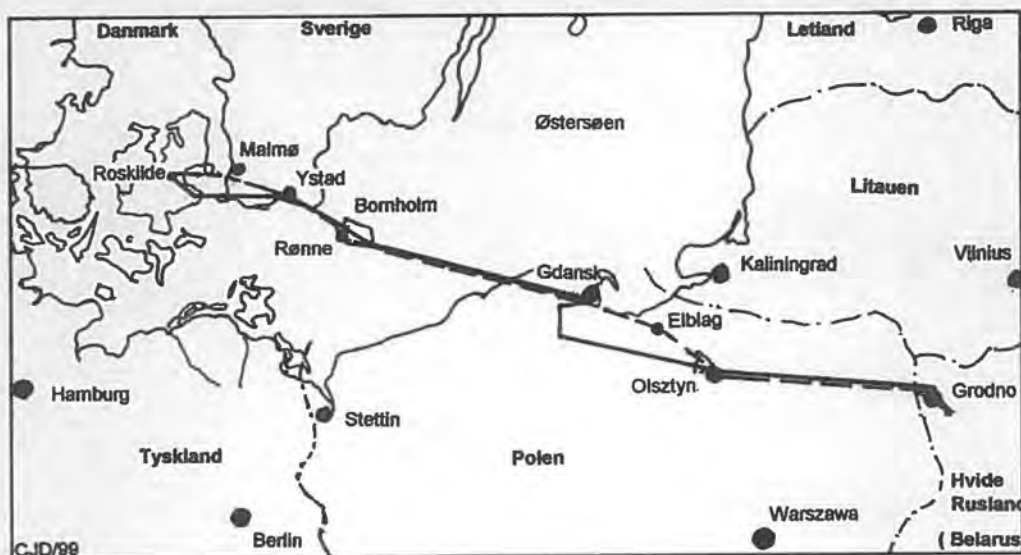
Hjemturen

Det er søndag morgen, skyerne hænger lavt og det regner. Vores hviderussiske familie henter os på hotellet og kører os til lufthavnen. Hr. Koznin tager imod os, han er spændt på at høre vores mening om Grodno.

Efter indhentning af vejrinformationer og udfyldelse af flyveplan bestiller jeg benzin, 100 oktan. Jeg får oplyst, at lufthavnen har sit eget laboratorium, og at oktantallet ligger mellem 92,5 og 110 - så deres udstyr kan da ikke være af nyere dato. De bekræfter, at brændstoffet er rent og uden vand.

En gammel udtjent militærtankvogn kører op foran flyet og parkerer. Jeg bestiller 30 liter til venstre vingetank. Blandt de fem mand, der er om at betjene tankvognen, opstår der tilsyneladende diskussion om, hvad måleren skal stå på. Der åbnes langsomt for brændstofhanen, og i løbet af få sekunder strømmer benzin ud over venstre vinge under stor





ståhej. Jeg bestilte 30 liter, men fik over det dobbelte.

Ved 12-tiden er der fortsat ikke VFR-vej, men opklaring forventes. Sammen med Roma tager vi ind til byen for at få frokost.

Vi er tilbage kl. 14.30. Efter et sidste up-date af vejret sendes flyveplanen til en snarlig afgang. På vores rute til Gdansk kan vi forvente en kold-frontpassage - med forventede sigt- og skyhøjdeværdier OK for VFR.

Walkaround check udføres - der er ingen spor af vand i brændstoffet. En lang motorkøring på den venstre vingetank afslører ikke nogen problemer med det russiske brændstof. For en sikkerheds skyld beslutter jeg dog, at starten kun udføres på den højre tank med ublandet vestlig benzin. Vi bliver guidede ud til bane 17 af en marshaller, hvor vi modtager vores ATC-clearance. Kl. 15.52 overvinder vi tyngdekraften, går ind i et højre stigedrej til kurs 298 og flader ud i 600 meter.

Vi overflyver Grodno by og fortsætter over store skovom-

råder mod grænsen, SOTET. Derfra flyver vi via SUW VOR mod Olsztyn ad VFR rute VK10.

Frontpassage

Da vi kommer op til rapporteringspunkt Biskupiec, begynder vi at kunne ane fronten i det fjerne. En-route vejret checkes løbende over radioen. Over Olsztyn ændrer vi kurs mod KMI. Det varer ikke længe før vejret bliver for dårligt til at fortsætte visuelt - lave skyer med finregn. Jeg informerer Gdansk Approach om, at vi returnerer til Olsztyn - et af vores alternativer. Da vi kommer ind over Olsztyn har mørke skyer lukket sollyset ude og det er blevet turbulent - mod øst er det fortsat lyst. Det varer lidt før vi får spottet flyvepladsen, et stort græsområde med tre uafmærkede baner. Vi overflyver pladsen og går ind på en kort finale til bane 23 og lander. Før vi gør fuld stop, trommer regnen ned på vingerne.

Flyvepladslederen virker ikke alt for gæstfri, da vi forstyrrer ham midt i en VM-fodboldkamp på TV. Lidt efter lidt tør han dog op, og han byder sine ubudne gæster på kaffe - jeg tror nu ikke, at det var Gevalia.

Efter ca. én time har fronten passeret os, og solen skinner fra en skyfri himmel. Vi taxier ud og liner op på bane 23. Flyet accelererer kun langsomt ud af den bløde og regnvåde bane. Ved 60 knots bliver vi air-

borne og fortsætter i et svagt stigedrej direkte mod Elblag. Vi har mere end 30 km sigt, og landskabet vi overflyver ligger smukt hen i lange skygger i aftenssolen.

Fra Elblag flyver vi direkte inbound GDA mod Gdansk Lufthavn. Solen står lavt for enden af bane 29, som vi er cleared til, og vanskeliggør indflyvningen. Imidlertid er det en stor hjælp at kunne følge glide slopen ned til den oplyste bane. Kl. 20.12 er vi på jorden.

Turist i Gdansk

Det er nu blevet for sent til, at vi kan nå hjem inden solnedgang i Danmark. Vi kører ind til den gamle bydel i Gdansk for at overnatte. Den næste morgen tager vi på en havnerundfart, hvor vi bl.a. passerer Gdansk skibsværft, hvor Leck Valensa startede de fri fagforeninger tilbage i 1983.

Over middag tager vi tilbage til lufthavnen og er airborne kl. 15.35. Vi følger VFR rute VK7 nordvest på til kysten. Vi holder os nede i en flyvehøjde af 1.000 fod for at minimere den kraftige modvind. Med kystlinien ret forude påbegynder vi vores stigning til FL65. Under passage af kysten har vi udsigt til en helikopterbase på vores venstre side. På det første stykke af turen over Østersøen er vejret diset og hav og himmel går ud et. Vi er på konstant udikig efter skibe som potentielle nødlandingspladser, for at være bedst mulig forberedt på et evt. motorstop. Efter ca. 20 minutters flyvning bryder vi igennem di-

sen, og ret forude ligger Bornholm.

Over Bornholm har den ustabile luft tårnet sig op i smukke cumulonimbus-skyer, som jeg vælger at flyve under. Syd for Dueodde påbegynder vi vores nedstigning mod Rønne Lufthavn. Vi overflyver lufthavnen, hvor en Maersk Fokker 50 netop er landet, og fortsætter via Rønne nordpå langs kysten til Hasle, hvorfra vi går direkte mod Ystad.

Forfatteren



Kjeld Madsen er uddannet maskiningeniør og ansat som flyingeniør hos Maersk Air. A-certifikat i 1980, B+I teori i 1991. Han har 355 flyvetimer, fortrinsvis på Cessna 172.

Øresundsbroen

Syd for Sturup Lufthavn får vi på anmodning hos Kastrup Tower tilladelse til at overflyve Øresundsbyggeriet. Vi går over på kurs 295 direkte Limhamn. Vi lægger kysten bag os og følger det imponerende byggeri vestover mod Dragør. Kranen "Svanen" ligger ved den østligste lavbro, og vi får et kig ned i sænkekasserne omkring de to pyloner.

Vi fortsætter i retning af Kastrup Lufthavns kontrolltårn, overflyver bane 04/22, forlader kontrolzonen via Vallengsbæk og derfra direkte mod Roskilde Lufthavn. Mod vest over Sjælland hænger to varmluftballoner lavt over horisonten. Vi lander på bane 29 kl. 17.12 og taxier ind for toldkontrol.

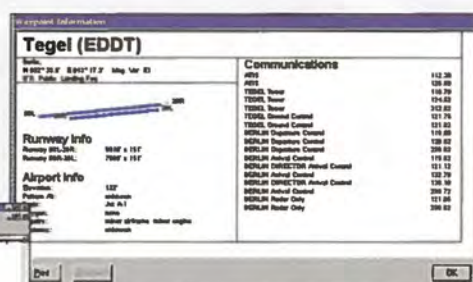
Rejsen til vores tidligere fjender i øst er til ende. Turen gav os mange uforglemmelige oplevelser og var en god udfordring flyvemæssigt. Jeg kan kun anbefale turen for den flyvende globetrotter. ■

Lenin er fortsat populær i Grodno.



**Now available:
FliteStar VFR Europe**

A collection of 3Com products. On the left is a black PalmPilot handheld device with a small screen and a numeric keypad. In the center is a beige 3Com laptop computer, open, displaying a software interface on its screen. To the right of the laptop is a blue and white box for 'FileStar by NetStar' software. In front of the box are two CD-ROMs, one of which is partially overlapping the other.



- For further information
please contact:**

**KONGELIG DANSK
AEROKLUB**
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Denmark

Tel: +45 46 14 15 00
Fax: +45 46 19 13 16

E-Mail: kda@post8.tele.dk



JEPPESEN.
FliteStar

70 år

Major A.C. Larsen

Den 5. marts fylder JOE, alias major A.C. Larsen, 70 år. Han begyndte på Avnø i 1949, dengang da pilotuddannelsen foregik i Danmark og kom via KZ II, KZ VII, Harvard, Spitfire og Oxford til Meteor.

I 1954 afsluttede han Flyvevåbnets officersskole, som da havde hjemsted på et badedagstue i Rungsted og blev derefter næstkommanderende for ESK 729, der fløj F-84G fra Skrydstrup.

Efter stabstjeneste i Flyverkommandoen var JOE fra 1960 til 1964 chef for ESK 726 (F-86D, Ålborg).

I 1964 blev han sammen med to andre piloter sendt til USA, hvor de som de første danske fløj F-104 Starfighter. Efter hjemkomsten var han dog et par år ved ADOC, Air Defence Operations Center, i Karup, indtil han blev operationsofficer på Flyvestation Ålborg.

Fra 1970 til 1980 var Joe chef for radarstationen i Skrydstrup, hvorefter han var medlem af det test team, der på vegne af NATO rejste rundt i Europa og kontrollerede integrationen af de flyvende kontrol- og varslingsstationer (AWACS).

I 1987 kom han til ESK 727 som kontaktperson for de ganske mange amerikanske piloter, der da gjorde tjeneste ved eskadrillen.

Efter at være blevet pensioneret i 1989 var Joe EDB-chef for museerne i Billund fra 1990 til 1993.

Men kontakten til Flyvevåbnets har han bevaret. Han er daglig leder af officersmessen i Skrydstrup og formand for Team Tordenjet, et hold på ca. 40 pensionister fra Skrydstrup, der istandsætter fly for Flyvevåbnets historiske Samling og for Danmarks Flyvemuseum.

Direktør V.K.H. Eggers

Val Eggers, der bliver 70 år den 9. marts, har haft to karrierer, en militær og en civil. Han blev uddannet som militærflyver 1948-50, var elev på det første hold på Flyvevåbnets officersskole 1951-52 (og bestod som nr. 1), var kontrolpilot på Meteor natjagerne 1952-53 og fik sin første chefpost i 1953, som chef for Flyveskolens Jagerkursus i Ålborg.

Senere har han, afvekslende med stabs- og skoletjeneste, været chef for FR/PR Flight 1955-58, for ESK 730 1961-63 og for Flyvestation Skrydstrup 1973-75.

Efter en flot militær karriere forlod han Flyvevåbnets i 1977, men ikke flyvningen, og blev direktør for Statens Luftfartsvæsen (SLV). Det var der nok mange, der undrede sig over, nogle over at han forlod forsvaret (han var sikkert blevet general), andre over at man valgte en militær til en post, der hidtil havde været besat med jurister.

Men det viste sig hurtigt, at det var klogt valgt at besætte posten som øverste tilsynsførende med den civile flyvning med en, der havde været luftfartsbruger i 25 år (og blev ved med at være det – han fik hurtigt et A-certifikat og deltog bl.a. i Anthon Berg Rallyet).

Men mindst lige så betydningsfuldt for Luftfartsvæsenet (og for luftfarten i almindelighed) var det at Eggers er en fremragende administrator og en udpræget leder. Det gav sig bl.a. udtryk i Udvalget for Luftfartsvæsenets Fremtidige Organisation og Funktioner (ULFOF) 1977-1979, der med Eggers i spidsen fik gennemført en total omlægning af arbejdet i "Direktoratet".

Også på det internationale plan har Eggers ydet en meget stor indsats. Allerede i 1985 blev han således formand for Technical Committee of ECAC, European Civil Aviation Conference, og han blev i 1983 formand for ECAC og for JAA. Han har også været formand for det

udvalg de europæiske trafikministre nedsatte i 1990 for at finde en løsning på de europæiske luftfartsproblemer.

I 1996 fratrådte Eggers som chef for SLV og blev kommitteret med udenlandske relationer som arbejdsområde. Allerede året efter forlod han dog SLV og blev knyttet til Eurocontrol, hvor han med sæde i Bruxelles leder et pan-europæisk projekt for den fremtidige flyveledelse.

I fjor udnævntes han til æresmedlem af Foreningen Danske Flyvere.

60 år

Distriktschef Djohn Andersen



Den 1. marts fylder Maersk Air's distriktschef i Billund Djohn Andersen 60 år.

Han er uddannet i SAS og har været stationschef og operationschef for charterselskaber i Danmark og udlandet.

I 1970 kom han til Kilroy Travel International, dengang Scandinavian Student Travel Service, og i 1990 til Maersk AIR.

100 år

Kaptajn C. Viuff

Danmarks ældste pilot?

Den 8. januar fyldte kaptajn af reserven og tidligere trafikflyver C. Viuff, Fredericia, 100 år – sikkert den første danske pilot, som har opnået denne høje alder?

Viuff kom fra 8. Artilleriafdeling til Flyverkorpsen og fik militært certifikat Nr. 75 i 1927.

Han afskedigedes som kaptajn af reserven, Jyske Flyverafdeling, i 1949 p.g.a. alder. Han fløj for Kolding Luftfart i slutningen af 40-erne og i 1950-erne, og fungerede proforma som chefinstruktør i Herning Luftfart med undertegnede som hjælpeinstruktør i 1950-1951.

J.T.

Pensionering

Oberst N.J. Hansen

Den 3. februar blev chefen for Flyvestation Karup, oberst N.J. Hansen (pilotnavn NIS) 60 år og ved månedens udgang afgik han med pension.

NIS har fløjet F-100 i ESK 727 (1.750 timer), været adjutant hos Hendes Majestæt Dronningen og undervist i taktiske luftoperationer på Flyvevåbnets Officersskole.

Fra 1977 til 1981 var han chef for ESK 723 i Ålborg (F-104) og efter tjeneste i Flyvertaktisk Kommando (FTK) blev han i 1983 operationsofficer i Karup og fløj Draken, indtil han i 1986 kom tilbage til FTK og derefter AIRBALTAP.

I 1990 blev NIS stationschef i Karup. Han kom i 1994 til Enhedskommandoen som *Director Operations* med grad af brigadegeneral, men i 1997 overtog han igen chefposten i Karup.



Danske svæveflyverekorder

Pr. 1. februar 1999

OVERSIGT:

National rekord (danmarksrekord) -

- D Åben klasse
- D Max. 15 m spændvidde

Lokal rekord -

- (D) Åben klasse
- (D) Max. 15 m spændvidde

National rekord (danmarksrekord) - flersædet svævefly (max. 20 m sp.)

D2

Lokal rekord - flersædet svævefly: (max. 20 m spændvidde)

(D2)

National rekord for kvinder (danmarksrekord):

- D F åben klasse
- D F max. 15 m spændvidde
- D2 F Flersædet svævefly (max. 20 m spændvidde)



D - åben klasse- national rekord

Nr.	Rekord		Navn	Flytype	År
a	Fri distance - lige	755,00 km	Ib Braes	LS 1	1974
b	Målflyvning	622,10 km	Karl Erik Lund	ASW 20	20.04.97
c	Ud og hjem	633,56 km	Ib Braes	Nimbus 2	1976
d	Distance trekant -FAI	821,40 km	Finn Thierry Andersen	Mosquito	1982
e	100 km trekant	148,38 km/t	Ole Stamp	Nimbus 3	1992
f	200 km trekant		FØRES IKKE		
g	300 km trekant	141,53 km/t	Stig Øye	ASW 20B	1984
h	500 km trekant	127,58 km/t	Ib Braes	Mini-Nimbus	1991
i	750 km trekant	108,30 km/t	Finn Thierry Andersen	Mosquito	1982
j	1000 km trekant		LEDIG		
k	Højdevinding	7.800 m	Ib Møllebro Hansen	SGS 1-34	1982
l	Absolut højde	11.100 m	Ib Møllebro Hansen	SGS 1-34	1982
m	300 km ud og hjem	124,01 km/t	Jan Sneholm Hansen	Nimbus 2	1990
n	500 km ud og hjem	143,32 km/t	Jan Walther Andersen	Nimbus 2	1989
o	Fri distance 3 vendep.	755,17 km	Ib Wienberg	Ventus CT	1996
p	Fri ud og hjem		LEDIG min. 750 km.		

D - max. 15 m spændvidde - national rekord

Nr.	Rekord		Navn	Flytype	År
a	Fri distance - lige	755,00 km	Ib Braes	LS 1	1974
b	Målflyvning	622,10 km	Karl Erik Lund	ASW 20	1997
c	Ud og hjem		LEDIG min. 600 km.		
d	Distance trekant -FAI	821,40 km	Finn Thierry Andersen	Mosquito	1982
e	100 km trekant	134,66 km/t	Ib Braes	St.Cirrus	1975
f	200 km trekant		FØRES IKKE		
g	300 km trekant	141,53 km/t	Stig Øye	ASW 20B	1984
h	500 km trekant	127,58 km/t	Ib Braes	Mini-Nimbus	1991
i	750 km trekant	108,30 km/t	Finn Therry Andersen	Mosquito	1982
j	1000 km trekant		LEDIG		
k	Højdevinding		FØRES IKKE		
l	Absolut højde		FØRES IKKE		
m	300 km ud og hjem		LEDIG min. 120 km/t		
n	500 km ud og hjem		LEDIG min. 110 km/t		
o	Fri distance 3 vendep.		LEDIG min. 600 km.		
p	Fri ud og hjem		LEDIG min. 600 km.		

(D) - åben klasse- lokal rekord

Nr.	Rekord		Navn	Flytype	År
a	Fri distance - lige	755,00 km	Ib Braes	LS 1	1974
b	Målflyvning	622,10 km	Karl-Erik Lund	ASW 20	20.04.97
c	Ud og hjem	633,56 km	Ib Braes	Nimbus 2	1976
d	Distance trekant -FAI	604,00 km	Per Winther	LS 4	1987
e	100 km trekant	134,66 km/t	Ib Braes	St.Cirrus	1975
f	200 km trekant	122,03 km/t	Edvin Thomsen	Nimbus 3 T	13.08.97
g	300 km trekant	110,80 km/t	Edvin Thomsen	Nimbus 3 T	1996
h	500 km trekant	95,40 km/t	Ib Braes	Nimbus 2	1976
i	750 km trekant		LEDIG		
j	1000 km trekant		LEDIG		
k	Højdevinding		FØRES IKKE		
l	Absolut højde		FØRES IKKE		
m	300 km ud og hjem	104,90 km/t	Ib Braes	Mini Nimbus	1978
n	500 km ud og hjem	83,50 km/t	Niels Ebbe Gjørup	Pik -20 B	1984
o	Fri Distance 3 vendep.	755,17 km	Ib Wienberg	Ventus CT	20.07.96
p	Fri ud og hjem		LEDIG min. 600 km.		

Stillingsannoncetillæg

Til FLYV nr. 3/99

Havarikommisjonen For Civil Luftfart

I Havarikommissionen for Civil Luftfart, der er en institution under Trafikministeriet, er en stilling som havariinspektør ledig til besættelse pr. 1. maj 1999 eller snarest derefter.

Stillingen

Havariinspektøren varetager følgende opgaver.

Generelt:

- undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser ved at indsamle og analysere data, konkludere årsager og rekommandere forholdsregler til forebyggelse.
- udarbejdelse af detaljerede rapporter om flyvehavarier og flyvehændelser.
- ledelse af undersøgelser ved indtrufne flyvehavarier og flyvehændelser, herunder større katastrofeagtige flyvehavarier.
- ledelse af eksterne gruppers arbejde i forbindelse med specialundersøgelser.
- repræsentation af den danske stat som akkrediteret repræsentant ved flyvehavarier og flyvehændelser som indtræffer med dansk registreret luftfartøj på anden stats territorium.
- deltagelse i et bredt samarbejde med andre staters havarikommissioner og danske såvel som udenlandske luftfartsmyndigheder, flyfabrikanter, eksterne undersøgelsesinstitutioner, værksteder og luftfartsselskaber.
- deltagelse i vagtordning, som indebærer hurtig udrykning, såvel nationalt som internationalt.

- deltagelse i en løbende udvikling og tilpasning af Havarikommissionens arbejdsmetoder og værktøjer.

Specielt for stillingen:

- analyse af lufttrafikhændelser, samt af de operationelle elementer ved indtrufne flyvehavarier og flyvehændelser.

Kvalifikationer

- Trafikflyver; gerne med operationel erfaring fra en større luftfartsvirksomhed. Evt. manglende opfyldelse af krav til operationel status er ingen hindring, når blot årsagen hertil ikke vil have indflydelse på gennemførelsen af havariinspektørens arbejdsopgaver.
- Indgående kendskab til aerodynamik, meteorologi, navigation samt relevante love og bestemmelser.
- Bred erfaring med luftfartsvirksomhed herunder med de operationelle elementer.
- Indgående kendskab til arbejde vedrørende flyvesikkerhed herunder "human factors".
- Bredt kendskab til luftfartøjers systemer.
- Bredt kendskab til luftfartøjers konstruktion og opbygning.
- Erfaring fra samarbejde med luftfartsmyndigheder, flyfabrikanter og luftfartsselskaber.
- Kendskab til JAR-OPS samt JAR/FAR-regelsættet i øvrigt.

Personlige egenskaber

- Overblik og evne til systematisk at analysere komplekse problemstillinger.
- Selvstændig, målrettet, fleksibel, kreativ og samarbejdsorienteret indstilling.
- Evne og lyst til at erhverve ny viden.
- Høj stresstærskel, stærk psyke og god fysisk form.
- Godt kendskab til EDB på brugerniveau.
- Gode kommunikationsevner.
- Gode dansk- og engelsk-kundskaber i såvel skrift som tale.

Det forventes i øvrigt, at ansøgeren er vant til - på tilfredsstillende vis - at håndtere fortrolig information og er indstillet på at stillingen fordrer absolut integritet i forhold til luftfartsbranchen.

Løn- og ansættelsesforhold

Stillingen - som er en tjenestemandsstilling - er klassificeret i lønramme 34, hvor lønnen for tiden udgør 321.070 kr. årligt. Hertil kommer et årligt tillæg for rådighedsvagt på 77.012,52 kr. samt kompensation - i.h.t. gældende regler - for udkald i forbindelse med vagttjeneste. Den pligtige afgangsalder for stillingen er 63 år.

Nærmere oplysninger om stillingen kan fås ved henvendelse til chefen for Havarikommissionen, Jørn Madsen, tlf.: 3871 1066.

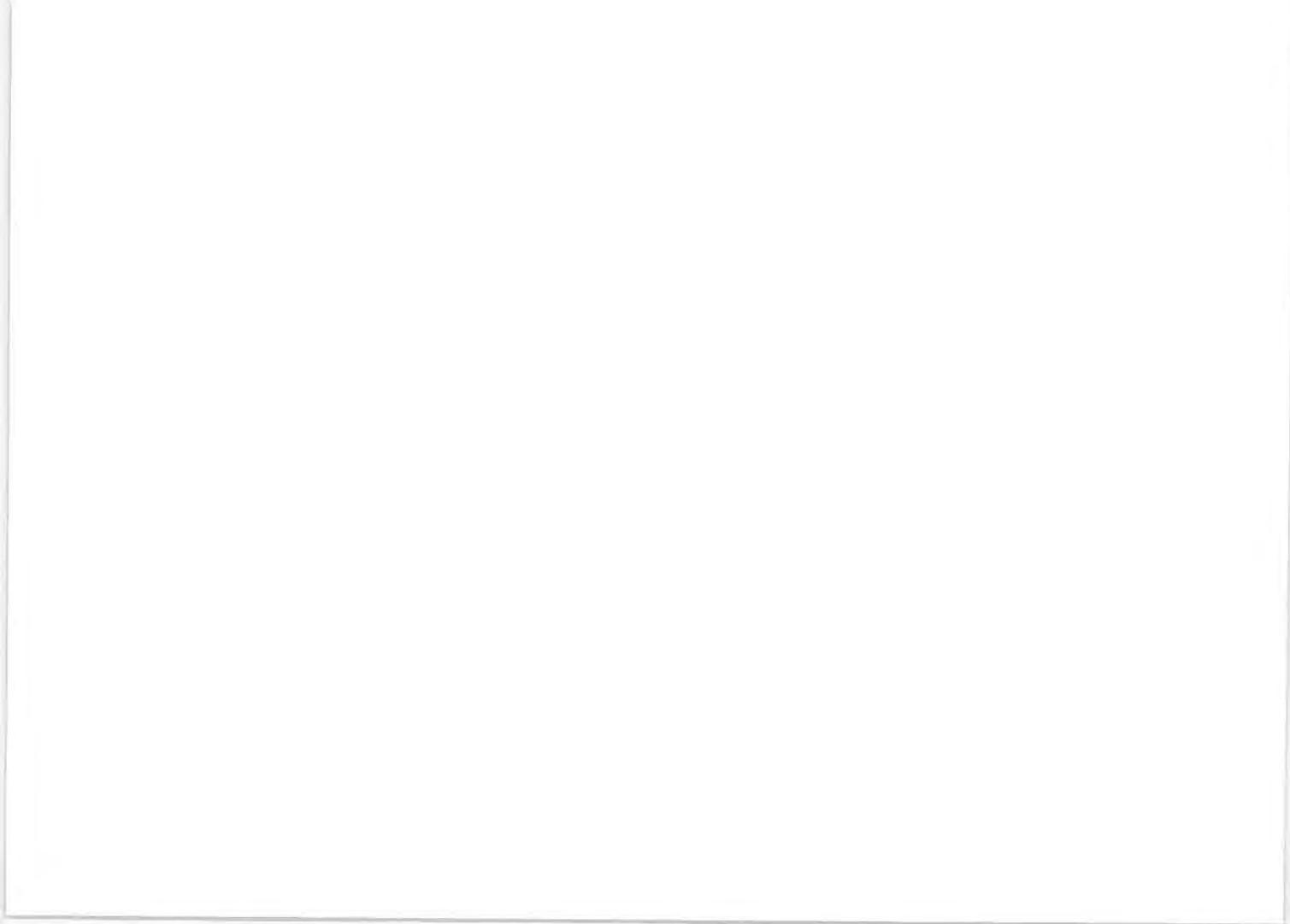
Ansøgning

Ansøgningen med oplysning om kvalifikationer, herunder uddannelse, tidligere og nuværende beskæftigelse samt eventuelle referencer skal stiles til Trafikministeren og sendes til **Havarikommissionen for Civil Luftfart, Jernbane Allé 45, 1. sal, 2720 Vanløse**, hvor den skal være modtaget **senest mandag den 15. marts 1999, kl. 12.00**.

Havarikommissionen undersøger flyvehavarier og flyvehændelser med henblik på at forebygge sådanne. Kommissionens geografiske ansvarsområde dækker Danmark, Grønland og Færøerne. Kommissionen er uafhængig i sine undersøgelser. Kommissionen udarbejder rapporter og årsberetninger og kan pålægges opgaver, som i øvrigt har til formål at forbedre flyvesikkerheden. Kommissionen har kontor i Vanløse, hangar i Københavns Lufthavn Kastrup, og der er for tiden 8 ansatte (ingeniører, flymekanikere, piloter og kontor-/sprog-uddannede).



Trafikministeriet



(D) - Max. 15 m spændvidde - lokal rekord

Nr.	Rekord		Navn	Flytype	År
a	Fri distance - lige	755,00 km/t	Ib Braes	LS 1	1974
b	Målflyvning	622,10 km	Karl Erik Lund	ASW-20	1997
c	Ud og hjem	519,00 km	Niels Ebbe Gørup	Pik-20 B	1984
d	Distance trekant -FAI	604,00 km	Per Winther	LS-4	1987
e	100 km trekant	134,66 km/t	Ib Braes	St.Cirrus	1975
f	200 km trekant	96,37 km/t	LEDIG min. 100 km/t	ASW- 20	1998
g	300 km trekant		Mads Lykke		
h	500 km trekant		LEDIG min. 80 km/t		
i	750 km trekant		LEDIG		
j	1000 km trekant		LEDIG		
k	Højdevinding		FØRES IKKE		
l	Absolut højde		FØRES IKKE		
m	300 km ud og hjem	104,90 km/t	Ib Braes	Mini -Nimbus	1978
n	500 km ud og hjem	83,50 km/t	Niels Ebbe Gørup	Pik - 20 B	1984
o	fri distance 3 vendep.	522,1 km.	Mads Lykke	ASW -20	1998
p	fri ud og hjem		LEDIG min.500 km.		

D2 - Flersædet svævefly - national rekord (max. 20 m spændvidde)

Nr.	Rekord		Navn	Flytype	År
a	Fri distance - lige	468,38 km	Kristian Hansen og Lars Ullitz	Bocian 1 E	1974
b	Målflyvning	508,00 km	Hans Jensen og Preben Hove	Twin Astir	1988
c	Ud og hjem	559,42 km	Stig Øye og Knud Andersen	Janus C	1984
d	Distance trekant FAI	561,5 km	Klaus V Pedersen og Jan S. Hansen	Janus CE	1997
e	100 km trekant	120,84 km/t	Kaj Pedersen og Jens Børsting	Janus CE	13.08.97
f	200 km trekant	129,10 km/t	FØRES IKKE	Janus C	1982
g	300 km trekant		Finn Th Andersen og Ingo Renner		
h	500 km trekant		Klaus V Pedersen og Jan S. Hansen		
i	750 km trekant		LEDIG		
j	1000 km trekant		LEDIG		
k	Højdevinding	6.820 m	Peter Taarnhøj og Petra Rühenbeck	Janus A	1989
l	Absolut højde	9.217 m	Peter Taarnhøj og Petra Rühenbeck	Janus A	1989
m	300 km ud og hjem	117,50 km/t	Edvin Thomsen og Finn Th. Andersen	Janus	1984
np	500 km ud og hjem	110,84 km/t	Stig Øye og Knud Andersen	Janus C	1984
o	Fri distance 3 vendep.		LEDIG min. 600 km.		
p	Fri ud og hjem		LEDIG min. 600 km.		

(D2) - Flersædet svævefly - lokal rekord (max. 20 m spændvidde)

Nr.	Rekord		Navn	Flytype	År
a	Fri distance - lige	468,38 km	Kristian Hansen og Lars Ullitz	Bocian 1 E	1974
b	Målflyvning	508,00 km	Hans Jensen og Preben Hove	Twin Astir	1988
c	Ud og hjem	380,26 km	Hans Jensen og Preben Hove	G-103 Twin II	1993
d	Distance trekant FAI	561,50 km	Klaus V Pedersen og Jan S. Hansen	Janus CE	20.04.97
e	100 km trekant	120,84 km/t	Kaj Pedersen og Jens Børsting	Janus CE	13.08.97
f	200 km trekant	97,40 km/t	Poul R Kristensen og Dan M Andersen	Duo Discus	22.07.96
g	300 km trekant	99,97 km/t	Dan M Andersen og Agnes M. Jensen	Duo Discus	10.08.97
h	500 km trekant	80,40 km/t	Klaus V Pedersen og Jan S. Hansen	Janus CE	20.04.97
i	750 km trekant		LEDIG		
j	1000 km trekant		LEDIG		
k	Højdevinding		FØRES IKKE		
l	Absolut højde		FØRES IKKE		
m	300 km ud og hjem	99,19 km/t	Ole Stamp og Henrik Lauridsen	Duo Discus	21.07.96
n	500 km ud og hjem		LEDIG min. 80 km/t.		
o	Fri distance 3 vendep.	561,50 km	Klaus V. Pedersen og Jan S. Hansen	Janus CE	20.04.97
p	Fri ud og hjem		LEDIG min. 500 km.		

DF - åben klasse - national rekord for kvinder

Nr.	Rekord		Navn	Flytype	Ar
a	Fri distance - lige	515,00 km	Signe Skafte Møller	Ka 8	1966
b	Målflyvning	174,35 km	Agnes M Jensen	Nimbus 3	1995
c	Ud og hjem	333,05 km	Gitte Munk Larsen	Ventus 17,6	08.08.97
d	Distance trekant -FAI		LEDIG min. 500 km		
e	100 km trekant	106,03 km/t	Birgitte Ørskov og Agnes Jensen	Duo Discus	19.06.96
f	200 km trekant		FØRES IKKE		
g	300 km trekant	93,83 km/t	Agnes M Jensen	Ventus C	1994
h	500 km trekant		LEDIG		
i	750 km trekant		LEDIG		
j	1000 km trekant		LEDIG		
k	Højdevinding		FØRES IKKE		
l	Absolut højde		FØRES IKKE		
m	300 km ud og hjem	100,25 km/t	Agnes M Jensen	Nimbus 3	1992
n	500 km ud og hjem		LEDIG		
o	Fri distance 3 vendep.		LEDIG min. 500 km.		
p	Fri ud og hjem		LEDIG min. 500 km.		

DF - max. 15 m spændvidde - national rekord for kvinder

Nr.	Rekord		Navn	Flytype	Ar
a	Fri distance - lige	515,00 km	Signe Skafte Møller	Ka 8	1966
b	Målflyvning		LEDIG min. 400 km.		
c	Ud og hjem		LEDIG min. 400 km.		
d	Distance trekant-FAI		LEDIG min. 400 km.		
e	100 km trekant	102,87 km/t	Birgitte Ørskov	LS 3a	09.08.97
f	200 km trekant		FØRES IKKE		
g	300 km trekant		LEDIG min. 80 km/t		
h	500 km trekant		LEDIG		
i	750 km trekant		LEDIG		
j	1000 km trekant		LEDIG		
k	Højdevinding		FØRES IKKE		
l	Absolut højde		FØRES IKKE		
m	300 km ud og hjem		LEDIG min. 80 km/t		
n	500 km ud og hjem		LEDIG		
o	Fri distance 3 vendep.		LEDIG min. 400 km		
p	Fri ud og hjem		LEDIG min. 400 km.		

D2 F - Flersædet svævefly - national rekord for kvinder (max 20 m spændvidde)

Nr.	Rekord		Navn	Flytype	Ar
a	Fri distance - lige	146,50 km	Birgitte Ørskov og Agnes M Jensen	Twin Acro III	1995
b	Målflyvning	146,50 km	Birgitte Ørskov og Agnes M Jensen	Twin Acro III	1995
c	Ud og hjem	309,10 km	Kirsten Damgård og Agnes M Jensen	Twin Acro	20.04.97
d	Distance trekant		LEDIG min. 400 km.		
e	100 km trekant	106,03 km/t	Birgitte Ørskov og Agnes M Jensen	Duo Discus	19.06.96
f	200 km trekant		FØRES IKKE		
g	300 km trekant	62,28 km/t	Birgitte Ørskov og Agnes M Jensen	Twin III	1993
h	500 km trekant		LEDIG		
i	750 km trekant		LEDIG		
j	1000 km trekant		LEDIG		
k	Højdevinding	4.325 m	Helle Lundgren og Kirsten Holck	ASK 21	1993
l	Absolut højde		LEDIG		
m	300 km ud og hjem	82,4 km/t	Kirsten Damgård og Agnes M. Jensen	Twin acro	20.04.97
n	500 km ud og hjem		LEDIG		
o	Fri distance 3 vendep.		LEDIG min. 400 km.		
p	Fri ud og hjem	309,10 km.	Kirsten Damgård og Anges M. Jensen	Twin acro	20.04.97

Kommentarer

Saratoga II TC er fabriksny, bygget i 1998.

ATP OY-SVT er også fabriksny, men fra 1993. Den fløj første gang den 6. maj 1993, mærket G-11-062 og stod derefter usolgt på fabrikken i mere end fem år. Den kom til Billund den 22. december.

Statistik

Statens Luftfartsvæsen, Nationalitetsregistret over fly, fær digbehandlede i 1998 38 sager om indregistrering af fly indtil 2.000 kg, 13 i kategorien 2.001 – 5.700 kg og 28 af fly derover.

Antallet af sletninger var henholdsvis 31, 9 og 16, antallet af ejerskifter 115, 12 og 27.

Kan man vente længe nok ...

I 1962 købte ingeniør Bent Pors Simonsen en Topsy Nipper OY-ABP, men da han året efter emigrerede til USA, solgte han den til Sverige.

Men den kom ikke på svensk register, for Luftfartsverket ville ikke godtage den som amatørbygget - den var nemlig bygget på en flyfabrik, Avions Fairey i Gosselies (senere medproducent af F-16).

Og så blev OY-ABP bare stående, indtil myndighederne ændrede policy. Flyet er nu under renovering og kommer formentlig snart på vingerne igen, mere end 35 år efter at det kom til Sverige.

Nye registreringsbogstaver bliver SE-EGC

Kan man vente længe nok, kan man blive konge af Sverige, siger et gammelt mundheld, vistnok møntet på Karl 14. Johan, den første Bernadotte - og han måtte kun vente otte år.

Fremover må det nok hedde:

Kan man vente længe nok, kan man få sit fly indregistreret i Sverige.

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dato	Ejer/bruger
GKM SVT	Piper PA-32R-301T BAe ATP	3257071 2062	7.1. 28.12.	Scanhybrid ApS, Holte Sun-Air, Billund

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
CDM SCC	Socata TB20 Boeing 727-200	12.1. 22.1.	Mogens Lund, Esbjerg Sterling European	solgt til Tyskland Lejemål ophørt

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
GOB	Cameron V-77	20.1.	Dansk UddannelsesCenter, Brøndby	Kørelærernes Manøvrebaner, Solrød
JAD PBF	PA-32R-301T Cessna 208B	20.1. 14.1.	Maskinfabrikken Reka, Års Alecco Corporation, Sdr. Felding	Air Alpha, Odense Martini Airfreight Services, England
XHS XSK	St. Cirrus Ventus bT	14.1. 26.1.	Michael Sørensen, Århus + Jørgen Bruun, Fredericia +	Silkeborg Flyveklub Martin Krogh Pedersen, Ikast +



Denne Bell 407 i executive udgave blev anvendt i København til fotoopgaver for BMW automobiler, da der ikke var ledige danske foto-helikoptere.



OY-HSM er en Schweizer 269 C indregistreret den 29. december 1998 af Peter Hansen, der driver Helikopter-Service A/S i Roskilde Lufthavn.

Piper PA-25-235 Pawnee OY-CYY



Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Der bor et uhyre på den jyske hede! Det er et fly, som lever højt på den kendsgerning, at det ikke er udseendet, det kommer an på! Uhyret sover vintersøvn i Stauning, men tilbringer en meget aktiv sommer med at trække svævefly op fra Arnborg.

Ombygningen

Uhyret er bygget i 1966 og fløj både i USA, Finland og England, inden det kom til Danmark i 1990. Da vi nu har et svævefly med registreringen OY-SEX, kan jeg ikke dy mig for at nævne, at Uhyret i Finland var registreret OH-PIK!

Det var et fuldt udstyret sprøjtefly, der kom til Danmark. Svæveflyveklubben SG-70 skulle bruge det til optræk af svævefly på Arnborg, og derfor blev det bygget om til denne

rolle. Da det var certificeret med sprøjtetank, kunne det dog ikke tillades, at man løsnede fire bolte og afmonterede denne. Derfor flyver Uhyret stadig rundt med sin gamle sprøjtetank, der nu er fyldt op med Rockwool for at dæmpe støjen i cockpittet.

Flyet fik indbygget spil, så slæbetovet kan trækkes ind i luften. Det giver effektive korte landinger, så man hurtigt kan få koblet det næste ventende svævefly på. Skulle der opstå problemer har Uhyret indbyg-

get en saks, så slæbetovet kan klippes.

Den tobladede propel var effektiv, men fik nærmest Uhyret til at lyde som en Harvard. Derfor er den blevet skiftet ud med en firebladet, der har meget lavere tipstighed og som derfor støjer mindre. Den gør på ingen måde Uhyret kønere, men som sagt er det jo altså ikke udseendet.... Faktisk er Uhyret mere støjsvagt end SG-70's Super Cub, og derfor skal optrækkene fra Arnborg helst foregå med Uhyret. Dette er ikke ubetinget en fordel for klubben. Uhyret kan ganske vist slæbe flere fly op i timen, men til gengæld er dets benzinforbrug omkring 60% højere.

Det kræver en smidig ung mand at vride sig ind i cockpittet på Uhyret. Flyet er konstrueret til landbrugsflyvning, og piloten sidder godt beskyttet i tilfælde af et havari.



Piper PA-23-235 Pawnee
 Motor: Lycoming O-540-B2B5
 235 hk
 Spændvidde: 11,05 m
 Længde: 7,52 m
 Tomvægt: 645 kg
 Max. startvægt: 1.317 kg
 Rejsehastighed: 90 kt
 Max. hastighed: 95 kt
 Stall hastighed: 53 kt
 Max. flyvehøjde: 13.000 ft
 Rækkevidde: 500 km

flyvning til et B-certifikat og har her mulighed for at samle godt med erfaring i starter og landinger!

I 1998 foretog Uhyret over 1.700 slæb fordelt over 184 flyvetimer. Det var noget mindre end 1997, hvor vejret i højere grad var med os alle!

Magt over tingene

Uhyret er et godt slæbefly, der har magt over tingene. Af databoksen fremgår, at flyets tomvægt ligger på niveau med PA-28'ere og Cessna 172'ere. Når det så er udstyret med en motor på 235 hk, siger det sig selv, at det velegnet til at køre op ad bakke! De mange kræfter kommer specielt til deres ret på dage med stille vejr og i situationer, hvor det er tunge tosædede eller ensædede fly med måske 200 kg vand i vingerne, som skal slæbes op.

Der er fremragende udsyn fra Uhyrets cockpit. Nyomskolede piloter skal dog vænne sig til, at næsen peger nedad, og at de derfor skal placere horisonten anderledes, end de plejer på andre typer. Groft sagt kunne gashåndtaget i Uhyret erstattes af en On-Off-



Det år OY-CYY blev bygget, rullede der ikke færre end 513 Pawnees ud fra Pipers fabrik ved Lock Haven i Pennsylvania.

knap. Start og stigning foregår med fuld gas. Efter udkoblingen trækkes gashåndtaget roligt tilbage til tomgang, hvor det i princippet bliver, til flyet er nede igen. Denne form for anvendelse med konstant opvarmning/afkøling er hård for motoren, og den koster da også en revnet cylinder eller to om året.

I hi

Når vejret hen mod slutningen af september efterhånden ikke

længere er til svæveflyvning, bliver Uhyret fløjet til sit vinterhi i Stauning. Motoren bliver konserveret og flyet afmeldt, der ved spares der på udgifterne. Her befinder det sig i skrivende stund, men når FLYV udkommer, er det ved at være tid til at vække det at søvnen og flyve det til Arnborg, hvor Uhyret gennem endnu en sommer vil være centrums mest aktive motoriserede flyvemaskine. ■

Flyslæb

SG-70 sørger for at levere trækraft til al flyslæbsaktivitet på Arnborg. Er to fly i underkanten til store arrangementer som DM eller kurser, lejes flere fly ind. Uhyret - og klubbens Super Cub - flyves af en gruppe piloter fra klubben. De har både A- og S-certifikat og flyslæber hver weekend. I sommerperioden er der endvidere to unge piloter knyttet til de to slæbefly, så der også kan flyslæbes på hverdage.

Den slags er der i stigende grad brug for, efterhånden som flere folk får flekstid og har mulighed for at dyrke deres interesser på andre tidspunkter end i weekenden. De unge piloter er typisk i gang med op-

Århus Svæveflyveklub holder i øjeblikket til på Arnborg. Her slæber Uhyret klubbens Twin Astir OY-XJA.





Tekst: Karsten Rosendal
Foto: Tom Jørgensen

Gransasso.

I de sidste to uger af juli og den første i august 1998 tog et hold fra Midtsjælland til L'aquila i Italien for at svæveflyve. Området er nok forholdsvis ukendt for de fleste danskere. Det er beliggende ca. 50 kilometer øst for Rieti og 100 kilometer nordøst for Rom ved det 2.900 meter høje bjerg Gransasso, lige i hjertet af Italien.

2.000 km

Vi havde fem fly med, RN Discus, M6 Astir, VL ASH-25, 52 Twin-Astir og NF ASW-20, der hører til i Tølløse. Selv havde jeg M6 med, selv om

jeg, før vi skulle afsted, blev i tvivl om, jeg overhovedet ville have mit eget fly med, da jeg ikke var sikker på, om jeg kunne flyve alene med mine kun 150 timer. Heldigvis blev jeg overtalt til at tage det med. Mine tvivl blev gjort fuldstændig til skamme, da det ikke er vanskeligere at flyve omkring L'aquila end på Sjælland, hvis man bare overholder visse regler, som gælder for flyvning i bjergegne.

De fleste dale er opdyrkede og dermed landbare. Dette skal være en opfordring til alle om at tage ud, og prøve om vingerne kan bære i det store udland. Hvis jeg kan, med mit begrænsede talent, kan alle. Dog skal man have nogle erfarne piloter til at vurdere området samt ens formåen.

Turen fra Danmark volder ikke de store problemer med de gode veje gennem Tyskland, Østrig og Italien. Dog skal man være på mærkerne i Italien med den til tider noget alternative skiltning.

Fra Slaglille på Midtsjælland til L'aquila er der godt 2.000 kilometer. Min erfaring er at tage vejstrækningen i tre etaper, og ikke som vi gjorde det i to, da den dag vi sparede alligevel var spildt efter over 20 timer på landevejen. Man skal huske på, at med en trailer bag efter, er det svært at holde et snit meget over 80 km/t.

Pladsen

Flyvepladsen ejes af Aeroclub L'aquila og består af hangarer, værksted, forplads med mulighed for at tanke brændstof, rulleveje samt startbanerne 35 og 17 alt sammen asfaltbelagt. Selve startbanen er (eller var) 800 gange 25 meter, da man, mens vi var der, var i gang med at forlænge banen til det dobbelte.

Pladsen er en radioplads normalt uden bemanding i tårnet. Dog er der bemanding lørdag og søndag. Pladsfrekvensen er 122,50 MHz. Der er mulighed for at erhverve certifikat

til motorfly og svævefly. Flyvepladsen har også en udmærket kantine med meget rimelige priser. Det kan lade sig gøre at campere på flyvepladsens område. Det valgte vi.

De sanitære installationer tilknyttet campingområdet kunne nok være lidt bedre! I Italien betragter man åbenbart et byggeri som værende færdigt når en dør er sat i. Så pyt med toiletbrædt, lys, spejl og andre ligegyldigheder. Disse småting opvejes dog rigeligt af italienernes venlighed og imødekommenthed som vi mødte alle vegne.

Regler

Da vi forsigtigt spurgte, hvordan man skal forholde sig i luft rummet omkring pladsen, hvilken flyvekontrol man skulle kontakte, kiggede de forundrede på os og svarede: Flyv! Dog vil vi gerne have, at I flyver ind over tårnet i minimum 300 meter og derefter kalder op på medvind, tværben og finale.

Dette er noget uvant, når man er vant til at flyve i Copenhagen Area. At det var vigtigt at kalde op i god tid, erfarede vi en dag da en konkurrencepilot fra Rieti meldte lang finale til 35 og flyveklubbens skole-svævefly var på finale til 17 og havde brugt korrekt radioprocedure. Desperat prøvede Rieti-piloten at gøre instruktøren i skolesvæveren begribeligt, at han var på finale til samme bane bare i den modsatte ende. Det eneste svar han fik var „I am number one“, hvorefter Rieti-piloten måtte lande i sikkerhedszonen, som var alt andet end egnet til at lande svævefly i.

Ellers foregik trafikken omkring pladsen problemfrit. Svævefly havde ubetinget første prioritet, så snart de havde meldt medvind.

Mange fly

Flyveklubben har seks svævefly og tyve motorfly, som det er muligt at leje. Svæveflyene fordeler sig således: To ASK-13, en St. Astir, en Janus-B samt to Twin-Astir, hvoraf den ene stod i Rieti, hvordan var havaret. Af motorfly kan nævnes Partenavia P.66B og P.66C, Socata TB9 og TB 10, Piper PA-28, PA-28RT og PA-34, SIAL-Marchetti S.205 og SF.260D, SF-25 Falke og Mudry CAP10. Robin DR400 blev brugt til slæb af svævefly. En sjov lille detalje var, at en af de tre PA-28'er havde registreringen I-SPIN!

Flyslæb

Den første flyvetur i området kunne forme sig således: Der startes som regel altid fra bane 17 i flyslæb. Slæbetovet, der anvendes, er forskelligt fra det vi bruger hjemme. Det er samme slags tov som bruges af bjergbestigere. Sprængstykke anvendes ikke. Efter starten mod syd drejes der altid, hvis ikke termikken står på bjergsiderne i den sydlige del af dalen, 90 grader mod øst og derefter 90 grader mod nord.



Terminillo

Området

Det er nok på sin plads her at beskrive selve dalen, hvor L'aquila er beliggende. Mod øst domineres dalen af Gransasso. Fra Gransasso's 2.900 meter falder terrænet jævnt ned mod dalbunden, som befinder sig i 670 meter over havet. Selve flyvepladsen befinder sig 10 kilometer vest for L'aquila. Mod syd stiger landskabet op mod M. Ocre, 2.200 meter og M. Cagno, 2.100 meter.

Vestpå ligger bjergene M. Calvo, 1.900 meter, samt M. Nuria og M. Nurieta, henholdsvis 1.900 og 1.888 meter.

I den nordlige ende breder en udløber fra Gransasso-massivet sig. Oppe på denne befinder sig et meget markant terrænpunkt. Nemlig søen Lago di Campotosto i 1.300 meter, som er formet som en hestesko.

Efter at være drejet nordpå - vinden kommer som regel fra syd om formiddagen - slæbes man ud til bjergene, som man når 600 meter over flyvepladsen hvilket sjovt nok svarer til et standard slæb.

Her er man helt sikker på at få fat i termikken.

Efter at have fundet en

boble, der normalt giver mellem to og fem m/s, stiger man op til skybasen 2.000 meter over dalbunden. Man kan, hvis man kigger mod nordvest, se bjerget Terminillo på 2.200 meter, som angiver vejen til Rieti.

Mod nord ligger Lago di Campotosto. Herfra drejer vi mod nordøst, mod Gransasso langs den bjergkam, som fører op mod selve toppen, idet vi holder kammen på højre side.

Fra nu af er det ikke nødvendigt at kurve, da termikken her normalt er så kraftig at man ved at flyve ligeud kan stige op over toppen af Gransasso.

Herfra har man en fantastisk udsigt: Mod nordøst Gransasso, og ude i horisonten på den anden side af bjerget hele Adriaterhavskysten.

Vi fortsætter langs kammen og kommer til Ril Duco Degli Abruzzi, som ligger på kammen i 2.100 meter. Her sad Mussolini fanget i 1943. Fortsætter man, kommer man til Campo Imperatore, en skrånende højslette.

Mafiaens slemme drenge

Nu sættes kursen vestpå mod L'aquila ud i dalen, hvor vi efter at have haft måske kun 400 meter luft under os, efterhånden har 2.000 meter. Dette er en af grundene til, at det er så relativt let at flyve her. Hvis man er kommet lavt, flyver man bare ud i dalen og har så straks masser af højde.

Hvis man, idet vi flyver hen over dalen, ser ned, kan man et par kilometer sydvest for flyvepladsen se Italiens bedst bevogtede fængsel, hvor mafiaens slemme drenge sidder.



Klar til start.



Sidst på dagen, når termikken er ved at aftage, er det muligt at flyve bølgeflyvning, selv i svag vind, netop her.

Derefter fortsætter vi vestpå til bjergene på den anden side af dalen. Hvis man har taget den tur et par gange, skulle det ikke være noget problem at orientere sig omkring flyvepladsen, og man hele tiden er i glideafstand.

Området egner sig også til egentlig strækflyvning. Det er ikke nogen tilfældighed at italienernes svæveflyvecenter ligger kun 50 kilometer fra L'aquila. En guldhøjde skulle det

nok også være muligt at få med hjem. Det fik vi.

Vejr og vind

Vejret var i hele perioden udpræget højtryksvejr med klar blå himmel om morgenen og begyndende skytøtter omkring kl. 11, når udløsningstemperaturen var nået.

Termikken startede altid på de bjergsider, som lå i sol og vindsiden, hvilket som regel var i den nordlige dalende, for senere på dagen at drive ud i dalen. Ifølge de lokale regner det slet ikke i sommerperio-

den. Dog skal man ikke komme meget senere end august, da tordenvejr så er almindeligt.

I Rieti, hvor der samtidigt blev fløjet Middelhavs Cup, var de vist meget plaget af søbrise. Jeg var selv ude i Rietidalen en dag og oplevede, at himlen var totalt fri for cumulus'er. Problemet er, at søbrisen kan bevæge sig ind igennem dalene og derved ødelægge termikken. I L'aquila mærkede vi intet til søbrise. Tværtimod. Da søbrisen kan være med til at forstærke opvinden, under særlige gunstige forhold, kan der

ligeftersom dannes en søbrise-front igennem hele midt Italien.

En pudsig ting jeg lagde mærke til en dag jeg var ude at cykle i bjergene var at fra at være fuldstændig vindstille om morgenen kunne vinden tiltage til et veritabelt stormvejr om eftermiddagen. Vinden blæste op ad bjergsiderne, uantastet af den generelle vindretning. Dette fænomen gjorde, at man skulle være opmærksom på vindretningen under landing, da den kunne skifte med minutters mellemrum.

Temperaturen om dagen lå mellem 35 og 40 grader, hvilket lyder af meget, men på grund af den lave luftfugtighed var det ikke ubehageligt. Om natten faldt temperaturen til omkring 20 grader. Til sammenligning havde de på samme tid i Rom 45 grader både nat og dag tillige med en høj luftfugtighed.

Økonomi

Flyslæb til 600 meter koster kr. 150, yderligere 100 meter koster kr. 23.

Leje af svævefly koster for ASK-13 og St. Astir kr. 2,56 i minuttet. Janus-B og Twin-Astir kr. 2,68 i minuttet.

Motorfly koster for PA-34, som det dyreste, kr. 1635 i timen og kr. 548 i timen, som det billigste.

Instruktør til svævefly koster kr. 368 i timen. Instruktør til motorfly VFR koster kr. 400 i timen og for IFR kr. 440 i timen. Camping koster kr. 20 i døgnet. Alle priser er ca. priser.

Adressen

Hvis nogle skulle have fået lyst til at vide mere om Aeroclub L'aquila er adressen Localita Preturo 67100 (AQ), Casella postale 23, I-67100 L'Aquila. Tel +39 (0)862 461013 - 461760, fax +39 (0)862 461764 eller www.worldtelitaly.com/aeroclub/albuma1. ■

Flyvepladsen i sommerlandskabet.



Ole Rossel, Charlottenlund afslutter her debatten om Behandlingen af vore museumsfly

Tak til major A.C.Larsen for hans svar i FLYV nr. 11. Mit ærinde var først og fremmest at påpege de mange faktuelle fejl i bemalingen af E-401 med det håb, at der fremover vil blive lagt større vægt på den historiske akkuratessse i arbejdet af denne karakter.

Mit indlæg foranledigede da også en særdeles god snak mellem undertegnede og fire af Team Tordenjets medlemmer på Danmarks Flymuseum den 19. november, hvor vi kunne konstatere, at et samarbejde er oplagt. Jeg vil da heller ikke her undlade at give Team Tordenjet fortjent kredit for deres store arbejde med at gennemkonservere E-401.

Jeg vil gerne gentage, at det overordnede mål bør være: at kompensere kompromisløst for de årlange forsømmelser af vore museumsfly, der burde have været konserveret og bragt under tag, mens de endnu var operationelle eller umiddelbart efter udfasning. Man bør således "sætte uret" til et bestemt tidspunkt i flyets aktive tjeneste og rekonstruere dets daværende udseende minutiøst, bemalingsmæssigt såvel som teknisk, herunder med de for en given type karakteristiske pylons, tanke etc.

Uanset hvilken periode et fly sættes i stand til at repræsentere, må man være konsekvent i sin detaljering og ikke indføre asynkrone bemalingslementer efter hvad man husker eller synes passer til flyet. Jeg er dybt uenig i det synspunkt, at man kan blande karakteristika - tekniske eller bemalingsmæssige - fra flyets forskellige epoker i én tilfældig sammenstilling. Billedet med den „afdankede skønhed“ kan være meget rigtigt, når det drejer sig om mennesker af kød og blod, men hvis vi prøver at stable et seriøst (undskyld!) museum på benene, kan jeg ikke se noget alternativ til ovennævnte mål.

For 50 år siden

9. februar 1949: DDL's Vickers Viking OY-DLU TORLAK VIKING havarerer i Øresund under indflyvning til Kastrup. Alle 28 ombordværende omkommer. Vraget blev først fundet den 8. marts, ud for Barsebäck.

Besætningen bestod af luftkaptajn N.W Buchhave, flyvestyrmand Eigil Jensen, flyvemaskinist Børge Hansen, flyvetelegrafist Gunnar Møller Andersen og DDL's chefstewardesse Etty Bornstein.

19. feb.: Ærespokalen, der er skænket af Pressens Luftfartsmedarbejdere til KDA's 50-års jubilæum, uddeles for første gang. Den tilfalder kaptajn John Foltmann, generalsekretær i KDA og redaktør af Flyv.

24. feb.: Overborgmester H.P. Sørensen meddeler i Københavns Borgerrepræsentation, at planerne om en almenflyveplads i Brøndbyøster med beklagelse må opgives, dels fordi Ministeriet for Offentlige Arbejder ikke længere er interesseret i en sådan plads, dels af økonomiske årsager.

Pladsen skulle ligge mellem den senere Vestmotorvej og Brøndby Strand. Omkostningerne var anslået til 6,2 mio. kr., nemlig arealerhvervelse (240 ha) 2,4 mio., jordarbejder 2,8 mio. og bygninger 1,0 mio.

9. marts: Folketingets finansudvalg bevilger 2,5 mio. kr. i tilskud til DDL samt 3,0 mio. til udbygning af lufthavnene i Kastrup, Ålborg og Rønne.

16. marts: Finansminister H.C. Hansen fremsætter i Folketinget forslag om "afskaffelse af indskrænkningen i afgiftsfriheden for flyvebenzin".

31. marts: Det kongelige Danske Aeronautiske Selskab afholder generalforsamling. Med alle stemmer mod én vedtages det fremsatte forslag til ny organisation af dansk privatflyvning og luftsport. Det indebærer bl.a. at navnet ændres til Kongelig Dansk Aeroklub og at unionerne nedlægges.

Millionbevilling til nyt hovedkvarter i Karup

Forsvarsministeren har fået en bevilling på 111 mio. kr. til opførelsen af en ny administrationsbygning til Flyvertaktisk Kommando, FTK, på Flyvestation Karup. Bevillingen omfatter også renovering af FTKs nuværende lokaler i bunker 1137, som fremover skal huse NATO kontrol- og kommandofunktioner til et nyetableret luftovervågningssystem. NATO betaler hovedparten af byggeprojektet - 97 mio. kr., mens den nationalt finansierede del udgør ca. 14 mio. kr.

Hele byggeprojektet er et led i NATO Air Command and Control System, ACCS, som alle europæiske NATO-lande skal tilsluttes. Det nye system bliver et fuldt integreret kommando og kontrol-system i NATO, hvor det prioriteres som en vigtig del af NATO's krisestyringsværktøjer. Blandt an-

det skal der også gennemføres en omfattende renovering af FTKs nuværende domicil, som er en betonbunker opført af tyskerne under Anden Verdenskrig.

Blandt andet skal der etableres to nye etager i et nedlagt situationsrum, ligesom bunkerens nødelsværk og interne vandværk skal udskiftes og ventilationsanlægget skal renoveres. Der skal også etableres brandsluknings og brandovervågningsanlæg ligesom alle de elektriske installationer skal udbygges.

Desuden skal hele bunkerens sikres mod gasangreb, hvilket blandt andet betyder en omfattende tætning af alle fuger og åbninger i bunkerens.

De nye lokaler til Flyvertaktisk Kommando skal opføres i umiddelbar tilknytning til den store betonbunker, som hidtil har huset FTK. Man reg-

ner med at personalet flytter fra det nuværende domicil i år 2000 for at give plads til NATO-projektet. Det var det århusianske firma Nielsen, Nielsen & Nielsen, der løb af med sej-

ren i arkitektkonkurrencen om FTKs nye lokaler, som finansieres med ca. 61 mio. kr. af den samlede bevilling på 111 mio. kr.

Efter FOV nyhedsbrev



Deres partner
- også inden for flyforsikring

Lige til at gå til

Topdanmark Industri & Sø • Telegrafvej 4 • 2750 Ballerup
Tlf. 44 74 46 82 • E-mail: industri@topdanmark.dk

Arlanda Aerospace Expo - et provisorisk museum

Af Johannes Thinesen

Allerede i 1953 opstod tanken om at indrette et civilt flyvemuseum i Sverige inden for den statslige luftfartsmyndighed, Luftfartsverket (LFV). Man begyndte målbevidst at samle flyvehistoriske genstande - fly, motorer, instrumenter, bøger, tidsskrifter o.l. og i slutningen af 1960-erne begyndte LFV at planlægge et permanent, civilt luftfartsmuseum ved Arlanda Lufthavn.

Komité dannes

LFV's museumskomité dannes i 1969 med medlemmer fra LFV, Arlanda Flyvplats, Sveriges Tekniske Museum, SAS, Kungl. Svenska Aeroklubben KSAK og Svensk Flyghistorisk Förening (SFF). Der var da en halv snes fly opbevaret på Arlanda.

En del medlemmer af SFF påtog sig på frivillig ulønnet basis at begynde at renovere de opbevarede fly. I 1971 dannes Arbejdsgruppen for luftfartsmuseet. Dens medlemmer havde ikke nogen flyveprofessionel baggrund, men var til gengæld besjælet af brændende flyveinteresse. To af lederne var finmekaniker Per Björkner fra General Motors og Göthe Johansson, snedker og dekoratør hos Sveriges TV.

I begyndelsen holdt man til i Bromma-området, men flyttede efterhånden virksomheden til lokaler på Arlanda. Det medførte at gruppen i 1973 ændrede navn til Arlandagruppen samtidig med, at der dannes Flyghistoriska Rådet med formålet at tage sig af teknisk og kulturhistorisk virksomhed i forbindelse med planlægningen af museet.

I 1977 henvendte det flyvehistoriske råd sig til relevante statslige myndigheder og beklagede sig over, at den civile flyvehistoriske museumsvirksomhed havde fået for summarisk behandling i den tidligere landsomfattende under-

søgelse MUS65, som favoriserede Flygvapenmuseet, og man anmodede om en kompletterende udvalgsbehandling.

Man undersøgte også mulighederne for at placere museet på andre steder end i Arlanda, fx. det flyvehistoriske interessante område ved Lindarängen i Stockholms havneområde, som ABA benyttede inden Bromma Flygplats var færdig.

Et andet forslag var en udbygning af Tekniska Museet på Djurgården i Stockholms nordøstlige udkant, men pga. begrænsede udvidelsesmulig-

heder blev denne placering opgivet.

Stiftelsen Luft- & Rymdfartsmuseet dannes

For at få gang i det hele dannes i 1982 Stiftelsen Luft- & Rymdfartsmuseet af LFV, SAS' svenske moderselskab AB Aerotransport (ABA), Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA), Saab-Scania AB, Volvo Flyvmotor AB, Telefon AB L.M. Ericsson, Svenska Rymdbolaget, KSAK, Flygtekniska Föreningen, Støtteforeningen Luftfartsmuseets Vänner og SFF.

Samlingerne blev flyttet til



Foto: Thomas Wingskott

En Pou-de-Ciel - populært hjemmebygget fly konstrueret af franskmændene Henri Mignet i 1933 - ophængt i taget over en Pratt & Whitney R-2800 stjernemotor fra en Convair Metropolitan.

Situation fra Sundsvall/Härnösand Flygplats i 1950-erne. Airtacos Lockheed L 12 Electra Junior tankes fra en Shell tankbil. I taget er ophængt et Pilatus B4 svævefly og i baggrunden Rieseler R III.

Foto: Thomas Wingskott

den gamle charterhal på Arlanda, hvor man under luftfartsdagene i april 1982 gav publikum lejlighed til at se de gamle fly, motorer mm.

I 1985 kunne samlingerne flyttes til en 2.000 kvm magasinbygning nord for Arlanda Hotel og SAS Flight Academy ved hjælp fra bl.a. Saab og ABA. Magasinet skulle anvendes til opbevaring af fly og som værksted indtil det endelige museum var bygget. Man ville bygge en 4.260 kvm bygning i etape 1 og en 4.260 kvm bygning i etape 2. Efter planerne skulle det nye museum være klart til indflytning i 1990 med finansiering af staten og svensk erhvervsliv.

Et forfængeligt håb - ingen af disse spyttede i bøssen.

Arlanda Aerospace Expo åbnes

For at få begyndt på det civile luftfartsmuseum på Arlanda har man derfor gjort magasinet i stand med maling mm. for at det kunne danne en ramme om en provisorisk udstilling, og den 17. september 1998 kunne LFV's generaldirektør Inge-Mar Skogö byde velkommen til den officielle indvielse af flyve- og rumfartsudstillingen Arlanda Aerospace Expo.

Udstillingen viser civilflyvningens historiske udvikling gennem det sidste århundrede i Sverige. Der er pga. den begrænsede gulvplads kun mulighed for at vise en del af samlingernes ca. 40 fly. Større fly som Caravelle, Metropolitan, DC-3 mfl., som indgår i samlingerne er der ikke plads til i lokalet, men de opstilles udenørs.

Fra damp- til jetdrevne fly

For at gøre udstillingen så levende som muligt er flere fly udstillet i deres daglige miljø. Ved indgangen er arrangeret fabrikant C. R. Nybergs værksted



Foto: Lars Lindén

fra slutningen af 1890-erne. Nyberg, opfinder af den verdenspatenterede blæselampe, eksperimenterede med fly med dampmaskinedrift. Her er der vist værkstedet anno 1897 med en replika af Nybergs biplan Flugan bygget af Göthe Johansson af flere originale dele, bl.a. motoren, en 10 hk dampmaskine, som dog var for svag til at få apparatet i luften.

Et af de ældste fly i samlingerne er det tyske Rieseler R III parasolvingede monoplan fra 1922 med en 28 hk 2-cylindret Haacke HFM 2a motor. Det hjemmebyggedes af svenskeren Filip Wendel og blev i 1922 prøvelføjet på Barkarby Flyveplads. En planlagt serieproduktion i Sverige blev opgivet. S-AAR er det eneste eksisterende eksemplar af type i dag.

Fabrikant Nybergs værksted i Spånga med biplanen Flugan med en 10 hk dampmaskine i replika med baggrund malet af Göthe Johansson - primus motor i Arlandagruppen.

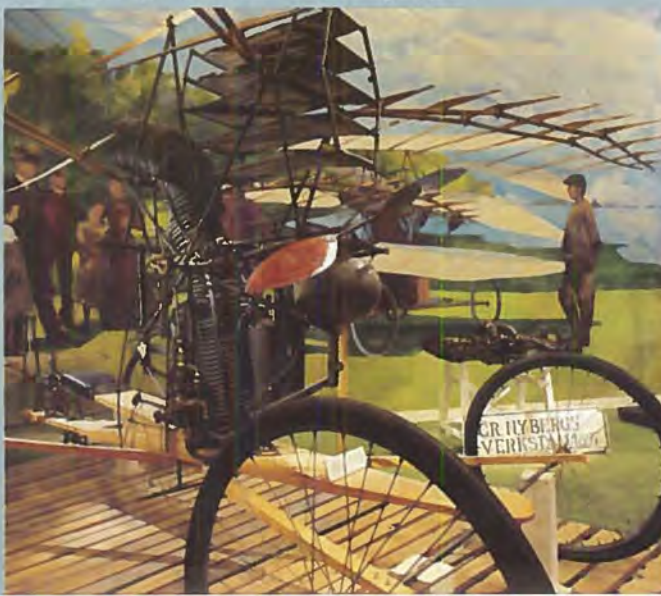


Foto: Thomas Wengström

To Junkers fly

Der er to Junkers fly repræsenteret. W 34 SE-BYA var det sidste fly, som byggedes på AB Flygindustri AFI, Limhamn i 1935. Det leveredes som ambulancefly til Flygvapnet, kom i 1953 til Svensk Flygtjänst, hvorpå flyet overtoges af Lapplandsflyg i 1956. Det er et af tre bevarede W 34.

Ju 52 SE-ADR's cockpit er udstillet. -ADR var det første Ju 52 hos ABA. Dele som vinger, krop og understel kom fra Junkers i Dessau, men flyet blev bygget færdigt hos AFI i 1932. ABA indsatte -ADR på Stockholm/Lindarängen-Helsingfors som søfly. I visse perioder under krigen var -ADR udlånt til Flygvapnet. Den anvendtes på pendulflyveruten Malmö/Bulltofta-Kastrup af Ahrenbergflyg 1952-1955.

Ikke kun fly

Ved indgangen er der bygget en lille Café Göthlandia som en kopi af stationsbygningen på Sundsvall/Härnösand flyveplads i 1950-erne. På platformen ses en Lockheed L 12A Electra Junior SE-BXU, anvendt til avistransport af Airtaco, under optankning fra en Shell tankbil - senere anvendt til at køre drikkevand til kørerne på en bondegård.

LFV viser i en historisk eksposé af flyveledelsen fra 1930-erne frem til dagens kontroltårn samt miljøarbejdet på de svenske flyvepladser.

SAS udstiller modeller, fotos og uniformer. Ved åbningen præsenterede stewardesser deres uniformer gennem SAS' 50-årige historie.

I samlingerne findes fly som Bücker Jungmann, Fairchild Forwarder, Götaverken GV38, Klemm 35, MFI 9 Junior og 10 Vipan, Noorduyt Norseman Nord NC 701, Piper J3 Cub, Pou-de-Ciel, Saab 35 Draken, Taylor J-2 Cub mfl., og glide- og svævefly som SG38, Bergfalke, Olympia, Weihe og Pilatus B4.

Hvornår ?

Museet er åbent kl. 12 - 16 alle hverdage undtagen mandag. Lørdag og søndag åbent kl. 10 - 16.

Telefon +46 (0)8 797 67 25, fax +46 (0)8 797 61 85.

Rejsetips: tag pendeltog Stockholm-Märsta og SL bus 583 til Arlanda, holdeplads Flygskolan. ■

På vej - jorden rundt i ballon

FLYV har i to tidligere artikler behandlet det igangværende race rundt om jorden i ballon. Her følger nu en opdatering. Kai Paamand har oversat John Christophers artikel fra oktober-nummeret af The Aerostat.

Solo Spirit - så nær!

Det var en utrolig flyvning - to tredjedele af vejen rundt om jorden. Men så, 29.000 fod over Stillehavet og 800 km efter Australiens østkyst fik Steve Fossett et rædselsvækkende elevatorstørt ned gennem mørket med over 2.000 ft/min ...uden at kunne bremse faldet.

Steve Fossett havde fløjet mere end 24.450 km, havde sat absolut distancerekord for ballonflyvning og tilbagelagt to tredjedele af turen jorden rundt. Det hele var begyndt så godt næsten ti dage før ...

- Jeg lå i jetstrømmen over koldfronten og fri af tordenbygerne. Men jeg tænker der var en slags interaktion mellem bygeskyerne og jetstrømmen så ballonen begyndte at falde. Til at begynde med sank den med 500 ft/min, men ved at tænde brænderne fik jeg den til at stige igen. Men da var jeg allerede påvirket af fronten og kom i synk med 1.500 ft/min. Så fyrede jeg igen og fik den i et modsat stig på 1.500 ft/min, og jeg tror at det var herunder at ballonen revnede (dvs. den indre helium-fyldte ballon revnede mens den ydre varmluft-ballon endnu var intakt/oversætterens bemærkning). Så vi sank og jeg ved ikke hvor hurtigt, fordi variometret maksimalt kan vise 2.500 fpm og det gjorde det under resten af styrtet fra 29.000 fod til havoverfladen.

På vej ned gennem bygen blev ballonen kastet fra side til

side og yderligere revet op og der kom enorme mængder hagl - haglene kom simpelthen i driver og dækkede mig til.

I forsøg på at bremse styrtet tændte jeg brænderne på fuldt blus lige som nogle kraftige hjælpebrændere også blev tændt. Og styrtet fortsatte med uændret faldhastighed igennem bygen og ballonen blev kastet voldsomt frem og tilbage. Brænderne smeltede ballonens munding bort, det dryppede med brændende varm polyester på mig, tovværk brændte omkring mig og imens kom dynger af hagl fra midten af bygen fejende ind over mig.

På det tidspunkt sagde jeg højt: "Nu dør jeg", fordi jeg ikke kunne afbremse faldet.

Før de sidste 2.000 fods fald skar jeg et antal gasflasker bort for at lette ballonen. Så lagde jeg mig på bænken i gondolen for at afbøde stødet med ryggen. Men det var stadig med mindst 2.500 fpm at jeg ramte vandet.

Jeg tror, at da jeg ramte vandet, blev jeg kortvarigt slået bevidstløs, og jeg vågnede ved at gondolen var halvt fuld af vand, flød med bunden opad og var i brand sammen med brændende propantanke - det brændte fra ydersiden mens røg fra brændende plastic trængte ind, så jeg måtte ud i en fart. Jeg tog min lille redningsflåde og radioen og svømmede ud af gondolens bund og prøvede at blive i nærheden af ballonen. Men det stormede og ballonehylsteret kom ned over mig og redningsflåden og jeg var ved at blive kvalt af røg og det tunge ballonehylster.

Fredag den 7. august 1998 - starten fra Mendoza

"Dette her er det farligste jeg har gjort i mit liv", siger Steve Fossett - en mand der ellers

burde have gjort nok af farlige ting - kort før starten fra Argentina i sit fjerde forsøg på at blive den første der flyver ballon non-stop rundt om jorden.

Solo Spirit stiger op fra et fodboldstadion i den argentinske by Mendoza tæt på Andesbjergene og indleder den lange færd mod øst. Starten forløber planmæssigt.

"Ballonen flyver allerede med 26 knob", siger chefmeteorolog Bob Rice. "Det er måske lidt hurtigere end forventet".

Om alt går vel, vil ballonen efter at have passeret Atlanterhavet dreje forbi sydspiden af Afrika og derefter krydse det indiske ocean mod Australien og New Zealand for efter en længere tur over Stillehavet at vende tilbage til Sydamerika. Den sydlige halvkugle er valgt af to årsager: For det første undgås politiske konsekvenser ved at flyve over visse lande og for det andet betyder den megen flyvning over vand mere ensartede forhold med færre temperaturvariationer.

Tidligere på året fløj Fossett 9.335 kilometer før han opgav sit tredje forsøg i en pløret russisk hvedemark - væsentligt kortere end hans forrige rekord på 16.670 kilometer, der havde ført ham halvvejen rundt om jorden. Med dette fjerde forsøg er hans nu erfarne hjælpehold (baseret på Washington universitet i St. Louis) optimistisk, og ved at flyve i den sydlige halvkugles augustvejr har han et forspring for sine konkurrenter på den nordlige halvkugle.

Lørdag den 8. august 1998 - brand!

Fossett ligger på kursen over det sydlige Atlanterhav trods mindre skader fra en brand om bord den første nat.

Lige fra starten var der problemer med vågeblus-regulatorerne på to af de fire brændere",

fortalte flyvechef Alan Blount til pressen. "Steve forsøgte at afhjælpe problemet ved at afmontere en vågeblusslange, og tilsyneladende lukkede kvikkoblingen ikke for brændstoffet, så det brød i brand". Flyvningen fortsætter med kun to af de fire vågeblus i gang.

Søndag den 9. august - over Sydatlanten

Ballonen er nu over Sydatlanten og kommer fortsat godt fremad. *Solo Spirit* flyver med ca. 40 knob og har tilbagelagt næsten 3.200 kilometer (kl 1300 UTC). Efter reparation er den tredje brænder nu i orden.

Mandag den 10. august - fjerde gang over Atlanten

Dag 4 og Fossett er mere end halvvejs over Atlanten. Det sker i 20-året for *Double Eagle's* historiske første overflyvning i 1978. Den gang forekom Atlanterhavet at være en uoverkommelig barriere for balloner - og nu er Fossett ved at sætte rekord med fire overfarter. Han får det næsten til at se ud som rutine.

Tirsdag den 11. august - Sydafrika

Solo Spirit passerer land for første gang - Sydafrika.

Onsdag den 12. august - Et afgørende øjeblik

Da Steve Fossetts flyvning går ind i sit sjette døgn, er *Solo Spirit* 1.300 kilometer sydøst for Cape Town i 25.000 fod, og Steve er på vej til at blive den første ballonpilot, der krydser det Indiske Ocean.

Han har allerede tilbagelagt over 11.300 kilometer og har sat en ny rekord: Den første person i ballon over Atlanten for fjerde gang.

Men der kommer en advarsel fra Bob Rice, som siger at der nu skal træffes en afgørende beslutning, idet ballonen er på vej ind i et område, hvor vindretningerne skifter. Hvis det går galt, ville *Solo Spirit* kunne blive ført for langt mod

syd ind mod det farlige Antarktis. Og for langt mod nord vil ballonen kunne komme ind i et smuktsvejsområde, hvor den vil miste fart og dermed muligheden for at gennemføre turen.

Fossett er forsat ved godt mod. Han har tilbagelagt en femtedel af den planlagte distance og regner med i løbet af et par døgn at nå vestkysten af Australien.

Torsdag den 13. august - over Det Indiske Ocean

En uheldsdato for visse personer, men *Solo Spirit* skyder stadig god fart og mangler kun 3.000 kilometer for at nå den australske kyst. (Australierne planlægger allerede en heltemodtagelse i anledning af overflyvningen. Det forlyder, at de vil vifte med hvide duge, hvis det sker i dagslys eller blinke med billygter, hvis det bliver i mørke).

Fredag den 14. august - første overflyvning af Det Indiske Ocean

På denne breddegrad er det indiske ocean lige så bredt som Atlanterhavet. Steve Fossett er den første som prøver at flyve over, og alt går godt. Ved hjælp af Comstocks autopilot lykkes det ham tilmed at få lidt søvn, mens computeren sørger for at ballonen holder sin højde.

Lørdag den 15. august - halvvejs - en ny rekord

Tidligt dag 9 når Steve Fossett til Australien og slår dermed sin egen distancerekord for balloner. Han er også halvvejen jorden rundt og den første, der har krydset Det Indiske Ocean i ballon. Tilbage på kontrolcentret i Washington universitet, St. Louis er der fest. Men ikke alt er idyl, fordi Fossetts iltbeholdning kun rækker til 4-5 døgn, og han mangler stadig at krydse Atlanterhavet og Andesbjergene for at komme tilbage til Argentina.

**"Vi er bekymret for ilt", siger kontrolcentret.
"Vi er i tvivl om, hvorvidt instrumenterne viser rigtigt".**

Hvis iltten slipper for hurtigt op, vil Fossett blive nødt til at flyve lavere, og de heraf følgende lavere vindhastigheder vil kunne forrykke den fine balance med at få den begrænsede brændstofbeholdning til at vare tiden ud.

Da ballonen passerer over havnebyen Geraldton 400 kilometer nord for Perth, flyver den med en hastighed af 220 km/t i 29.000 fod. Bob Rice foreslår at gå ned til 8.000 fod for at forbedre retningen og spare på den uundværlige ilt. "Lige nu ser det ud til at vi har en chance," lyder det fra kontrolcentret.

I virkeligheden lader Fossett ballonen fortsætte i 20.000 fod, mens han fortsætter hen over Australien. Det sætter farten ned til omkring 90 km/t. "Høj fart er vanedannende," siger Jim Mitchell i kontrolcentret. Senere på dagen er bekymringen om iltten overstået, da de sidste beregninger viser, at beholdningen vil række til mindst 6-10 døgn. Derfor tages ballonen atter op i 29.000 fod, mens den fortsætter over South Central Australia.

"Vi regner bestemt med, at vi vil nå frem til Sydamerika," siger Alan Blount, da det ser ud til at *Solo Spirit* vil forlade Australien en gang søndag eftermiddag.

Søndag den 16. august - Fossett mister kontakt

Over det sydlige Stillehav mister Fossett pludselig kontakt med kontrolcentret. Hans ELT sendte adskillige timer senere og opgav hans position til 800 kilometer fra den australske kyst. Færden er slut; eftersøgning går i gang.

Mandag den 18. august - nødforsyninger droppes

Steve Fossett lokaliseres drivende på sin redningsflåde kl. 0330 UTC. Han er i live, uskadt og ved godt mod. I virkeligheden lå han og sov, da det franske redningsfly ankom. Han får droppet en 15-mands redningsbåd med mad og vand. Den australske ketch *Atlanta* er den båd, der er nærmest og sejler til undsætning, men mørkets frembrud og farlige skær ser ud til at ville forsinke redningen til næste morgen.

Tilbage i kontrolcentret taler Bob Rice om de voldsomme storme, der har ramt området. "Der er blot for tidligt at sige hvad der er sket."

Eftersnak

"Det var en uhyggelig oplevelse," siger Fossett tilbage i land fire dage efter nedstyrtningen.

"Det er det nærmeste, jeg har været på at blive dræbt i hele mit liv."

Chancer for succes

"Vi startede dette i fuld forvisning om at have heldet med os denne gang, og så klarede jeg det alligevel ikke. Det er meget frustrerende. Nu har jeg gennemført de fire længste farter i ballonflyvningens historie, hvoraf denne var den længste.

Jeg havde nok af brændstof og andre forsyninger til at gennemføre rundt-om-jorden flyvningen. Vi regnede med 4-5 døgn til at nå Argentina. Jeg ville nok have brugt den sidste ilt 1-2 døgn før landingen. Men jeg var ret godt akklimatiseret, så jeg tror jeg ville have været i stand til at afslutte flyvningen i en højde af ca. 22.000 fod."

Og hans næste træk

"Vi er ikke i stand til at konkurrere mod de andre hold, som vil starte i december eller januar. Det stiller dem frit. Jeg

tror, at succesen er ved at være hjemme i dette rundt-om-jorden race, så derfor er der en god chance for at en af mine konkurrenter når at gennemføre i løbet af denne vinter.

Jeg talte netop med Richard Branson i går. Han ringede for at sige hvor glad han var for at jeg havde overlevet. Og jeg understregede, at dette er meget farligt og jeg var ikke sikker på, at vi skulle prøve på grund af faren.

Det er en skuffelse hele vejen rundt. Så er det bare med at være taknemmelig for det du har. Det gik op for mig, altså, glem bare skuffelsen over den mislykkede flyvning, - det er på tide vi tænker på at overleve. Jeg er ikke sikker på, at jeg skal blive ved med at gøre dette her hvert år og tage risikoen."

10. september 1998 - Fossett går med på Virginholdet

Ved en pressekonference i Royal Aeronautical Society i London bekræfter Steve Fossett, at han indtræder på *Virgin Global Challenger*-holdet og vil flyve med Richard Branson og Per Lindstrand under deres næste forsøg.

"Jeg tror at *Virgin Global Challenger* flyvningen har alle chancer for at lykkes - og jeg for min del kan næsten ikke vente med at komme derop igen!" ■

Fortsættes i næste nummer.



Fairey Swordfish med pontoner blev også med held benyttet til torpedo-angreb.

MODEL- SIDERNE

Af Wilhelm Willersted

Den legendariske sværdfisk

Indkøbsnettet, Old Faithfull, Taranto Tinfisher, Blackfish - kært barn har mange navne, som man jo siger - selv om den berømte, engelske u-båds- og slagskibsdreber fra Anden Verdenskrig - Fairey Swordfish - faktisk udviste alt andet end barnlige egenskaber i sin lange karriere som første-linie-kampfly i den britiske flåde.

Man kan heldigvis stadig opleve en flyvende sværdfisk ved opvisninger i England, når det store biplan med den karakteristiske, buldrende motor kommer langsomt sejlene ind over pladsen og majestætisk passerer mængden, mens besætningen står oprejst i det bagerste cockpit og gør stramt honnør under forbi-flyvningen.

Her er lidt om månedens model - den britiske sværdfisk, der altså stadig kan slå med halen.

Det langsomtflyvende biplan var et ideelt og stabilt observationsfly, der blev startet med katapult fra krigsskibene.



Fairey Aviation Company udviklede i begyndelsen af trediveerne et torpedobærende rekognosceringsfly til flådebrug, TSR I (Torpedo-Spotter-Reconnaissance). Den fløj første gang den 21. marts 1933 udstyret med en 625 hk Armstrong Siddeley Panther VI motor. Flyet fik senere en 635 hk Bristol Pegasus IIIM, men havarede allerede den 11. september samme år.

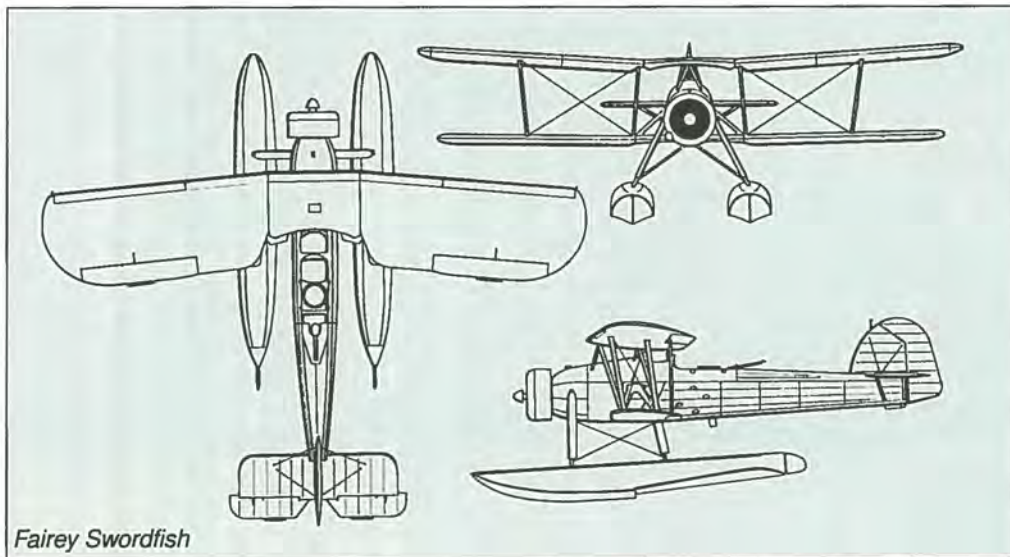
Heldigvis kunne Fairey tilpasse konstruktionen efter en revideret specifikation udfærdiget af Air Ministry. Resultatet blev TSR II, ikke at forveksle med nummerbroderen TSR 2, RAF jetbomberen, der faldt for den britiske Labour-regerings sparekniv adskillige årtier senere.

TSR II, der fløj første gang den 17. april 1934, mindede i det ydre meget om TSR I, men havde lidt længere krop og en 690 hk Bristol Pegasus IIIM motor. Den fik navnet Swordfish og tilfredsstillede i den grad Air Ministry og Royal Navy, at man året efter bestilte en første serie på 86 sværdfisk.

Swordfish blev foruden den normale udgave med hjulunderstel også bygget i en version udstyret med pontoner. Pontonflyet, som er lidt mindre



Flere af de Swordfish, der blev anvendt som spottere var ikke camoufleret men ofte malet sky-blue - svagt lyseblå - over det hele.



Fairey Swordfish

alment kendt, er afbildet her til artiklen. Swordfish med pontoner gjorde tjeneste ved de såkaldte Catapult Flights i Fleet Air Arm, hovedsageligt stationeret ombord på slagskibe og krydsere. Men lige som sine hjuludstyrede brødre eller søstre, som opererede fra hangarskibene, kunne søflyene som landkrabberne lige så effektivt også kaste bomber og affyre torpedoer.

Effektivt torpedo-fly

Det viste sig hurtigt, at alle sværdfiske-udgaver havde bemærkelsesværdige egenskaber. Blandt andet var flyet en meget rolig og stabil platform for såvel bombe- som torpedokast.

Det første bevis for alvor på disse evner fik man den 13. april 1940 under slaget ved Narvik, hvor en Swordfish med pontoner fra HMS WARSPITE sænkede den tyske under-

vandsbåd U-64 med en bom-befuldtræffer.

Det var også en Swordfish, der ledede kanonilden i den rette dødbringende retning fra det britiske slagskib, som derved kunne sende syv tyske destroyere til havets bund.

Den helt store succes scorede de britiske Swordfish ved angrebet på den italienske flåde, der havde søgt ly i havnen

Flyet blev nu baseret blandt andet på Malta, og herfra lykkedes det for briterne i årene 1941-43 ved hjælp af Swordfish-flyene at gøre det af med tyske og italienske skibe på til sammen halvanden million tons!

Foruden at bombe og affyre torpedoer var Swordfish en effektiv mineudlægger. Et Swordfish-fly satte i 1942 rekord ved at udføre 12 mine-togter på et enkelt døgn.

Bismarcks banemænd

Blandt de mere markante Swordfish-operationer skal naturligvis også nævnes, at flyet var stærkt indblandet i sænkningen af det tyske slagskib BISMARCK. Det var således torpedoer afsendt fra et par Swordfish-fly, der ødelagde roret på kæmpen, således at de efterfølgende britiske krigsskibe kunne gøre angrebet færdigt og sænke skibet.

Produktionen af Swordfish blev i 1940 flyttet fra Fairey-fabrikken i Hayes til Blackburn-fabrikken i Leeds. Det var i øvrigt derfor, at flyet fik kælenavnet Blackfish.

I alt blev der bygget 2.396 Swordfish. Sidste fly - en Mk. III - kom fra samlebåndet den 18. august 1944.

Historiens afsluttende operationelle flyvning med Swordfish, der også var den britiske flådes sidste med et biplan i førstelinie-tjeneste, foregik den 28. juni 1945.

En episode fra denne sidste flyvning fortæller lidt om, hvad man nok lidt uformelt - og en anelse respektløst - kunne byde den robuste sværdfisk. I et af de sidste fly, som landede for at takke af, medbragte piloten sin cykel, der var spændt fast under flyet i torpedo-ophængen. Efter landingen sprang han i sadlen og kunne køre over til messen på sin luftbårne tohjuler. ■

i Taranto - gemt væk i svangen på den italienske støvle.

I buldermørke natten til den 11. november 1940 startede første bølge på 12 Swordfish fra hangarskibet HMS ILLUSTRIOUS. Seks fly var udstyret med torpedoer, fire med bomber og de sidste to med kraftige lysbomber og flares. Italienerne blev bogstaveligt talt taget på vandsengen. Flådens stolthed, det nybyggede 35.000 tons tunge slagskib LITTERO, blev sænket ramt af de engelske torpedoer. Det samme var tilfældet med to andre, ældre slagskibe ude i bugten. En efterfølgende bølge af Swordfish tog sig af resten af flåden og bombede derudover depoterne i land. Angrebet, som i et sværdhug halverede bogstaveligt talt den italienske flåde, befæstede Swordfish-flyets ry.

Data for Fairey Swordfish

Type: To-tre sædet torpedo-, bombe- og rekognosceringsfly

Spændvidde: 13,87 m

Længde: 10,87 m

Højde: 3,76 m (landflyet) - 4,44 m (søflyet)

Tomvægt: 2.132 kg (landflyet) - 2.404 kg (søflyet)

Fuld-vægt: 3.406 kg (landflyet) - 3.679 kg (søflyet)

Max. hastighed: 222 km/t (landflyet) - 206 km/t (søflyet)

Tophøjde: 3.260 m (landflyet) 2.500 m (søflyet)

Rækkevidde: 1.658 km (landflyet) 1.350 km (søflyet)

Bevæbning: 2 stk. 7,7 mm maskingeværer, 1 stk. torpedo på 730 kg eller diverse miner og bomber på tilsammen 680 kg. Derudover 8 raketter på racks under vingerne.

Modellerne:

Landversion er udsendt i skala 1:72 fra Airfix

Søversion i skala 1:48 fra SMER.

Landingshastigheden til havs var nede på godt 80 kilometer i timen. Startstrækningen var fuldtlastet på under 200 meter.





Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Bent Holgersen (næstfmd.)	75 36 08 25	Teknik/lufttrum
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations
Vagn Jensen	86 44 11 33	Uddannelse

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdrageflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Poul Erik Nielsen
Ellesletten 12, Trørød
2950 Vedbæk
Telefon 45 66 12 21

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Smålovsvej 43
4100 Ringsted
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatservice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Tom Oxager
Månebakkens 5, Dalby, 4690 Haslev
Telefon 53 69 85 95
E-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Linestyrings-Unionen
Tove Bayer
Elmegade 10, 8200 Århus
Telefon 86 10 34 53
E-mail: tove.bayer@teliamail.dk

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

KALENDER

Svæveflyvning

- 24/4-2/5 International Svæveflyvekonkurrence, Hockenheim, Tyskland
- 13/5-23/5 DM 1999, chef
- 30/5-6/6 Italienske mesterskaber standard og 15m, Ferrara, Italien
- 5/6-12/6 Sjællandsmesterskab, Slaglille
- 3/7 - 9/7 Tour de Danmark for svævefly
- 5-10/7 Jysk-Fynsk Mesterskab, Christianshede
- 12/7-22/7 AÅ 1999
- 4/7-24/7 VM for juniorer i Holland
- 11-25/7 31. Coupe, Vinon sur Verdon - www.planeur.com/vinon
- 24/7-2/8 Italienske mesterskaber 18 m, Rieti, Italien
- 24/7-15/8 VM-FAI i Bayreuth
- 30/7-8/8 27. Internationale Vintage Glider Rally, Avenot, Tyskland (lige syd for grænsen)
- 3/8-14/8 Italienske mesterskaber åben klasse mfl., Rieti, Italien
- 7-8/8 Åbent hus, Lemvig - www.lemvig.com
- 15/8-24/8 Italiensk mesterskab Promozione (B) åben klasse, Rieti, Italien

Motorflyvning

- 24/4 DMU Repræsentantskabsmøde, Odense Lufthavn
- 13-16/5 Fællesnordisk træning og kursus i præcisions- og rallyflyvning, Ljungbyhed, Sverige
- 21-23/5 DMU-tur til De Frisiske Øer
- 29-30/5 DM i Præcisionsflyvning
- 25-27/6 Nordisk mesterskab i præcisionsflyvning, Sverige
- 25-31/7 Europamesterskab i præcisionsflyvning, Tjekkiet
- 7/8 Air BP rally

Faldskærmsspring

Ballonflyvning

- 3-6/3 CIA møde, Lausanne, Schweiz
- 14/3 Instruktørseminar, Nyborg
- 14/3 Generalforsamling, Nyborg
- 11-16/5 Danmarks mesterskab, Sorø
- 12-15/8 Ballonstævne, Skive
- 28/8-5/9 VM, Bad Waltersdorf, Østrig

Kunstflyvning

- 3-11/7 VM i Advanced (AWAC), Tjekkiet
- 10-11/4 Dommerkursus, København
- 8-9/5 Forårstræning, Tirstrup
- 11/6 Konkurrence ifm. KZ Rally, Stauning
- 23-25/7 Svenske mesterskaber, Skellefteå
- 5-8/8 Nordiske mesterskaber i Sigmarvi
- 4-5/9 Sæsonafslutning, Odense
- 2-12/9 Europæiske mesterskaber (EAC), Spanien
- august
- 2000 Nordiske mesterskaber, Odense

Flyvemuseets Venner

Der afholdes ordinær generalforsamling i Foreningen Flyvemuseets Venner *fredag den 23. april kl. 15.00* i Danmarks Flyvemuseums nye udstillingsbygning, Fabriksvej 25, Helsingør.

Mediekursus

Lær mere om nærkontakt til presen i forbindelse med kriser og ulykker. Kurset afholdes i perioden 23/4 kl 1700 - 24/4 kl 1600 på Nordjyllands Mediecenter, Aabybro. Forventet kursusgebyr ca kr 1000,-. Kurset henvender sig primært til bestyrelses- og udvalgsmedlemmer

Med venlig hilsen
KDA-uddannelsesudvalg

"Krisestyring"

Formand:	Ricard Matzen	57 61 52 50
Næstformand:	Peter Andersen	74 75 31 01
Kasserer:	Vagn Jensen	86 44 11 33
Sekretær:	Ove Dyvad Jørgensen	53 67 73 05
Bestyrelsesmedl.:	Bjarne E. Hammer	46 59 04 02
	Louis Røvs Hansen	98 42 15 99
	Kresten Dalum	97 18 20 50

Informations-møde

Registreret Flyveskole (JAR-FCL Registered Facility)

lørdag den 6. marts kl. 1300 på Odense Lufthavn

I forbindelse med den nye certifikatbestemmelse BL 6-09 bliver det muligt at oprette flyveskole i f.eks. klubregi. Der er tale om dels skole for teoretisk uddannelse og dels skole for praktisk uddannelse begge alene til privatflyvercertifikat (A-cert., herefter PPL).

Denne mulighed kunne være interessant for nogle af vore klubber, og derfor har vi besluttet at holde et informationsmøde herom. Der har været et par artikler i FLYV januar og februar 1998 om de nye regler, og nu er det kommet så vidt, at vi kan følge sagen op.

KDA og DMU har indgået en aftale med luftkaptajn Bjørn Hørner om, at han vil være konsulent på dette område, og vi kan tilbyde klubber hjælp ved opstart af registreret flyveskole, såsom: driftsbetingelser, ansøgningsformalia, løbende kontakt, støtte med undervisningsmaterialer, m.v.

De betingelser der skal opfyldes for at kunne virke som registreret flyveskole er endnu ikke fastlagt i detaljer, men der forudsættes at skolen har aftale med en eller flere flyvelærere og disse skal have instruktør-certifikat, men ikke nødvendigvis erhvervsflyvercertifikat. Registreringsgebyret er 1375 kr. og det løbende årsgebyr er ligeledes 1375 kr.

Hvilke krav der stilles er nedfældet i den nye BL 6-09, men den foreligger endnu kun som udkast. I denne BL er herved indholdet en henvisning til JAR FCL. SLV har lovet en dansk oversættelse af bestemmelserne vedrørende PPL, men denne foreligger mig bekendt endnu heller ikke, selvom ordningen skal træde i kraft per 1. juli i år.

Flere klubber har under nu gældende regelsæt drevet teoretisk, hvor eleverne i princip indstiller sig selv til prøve. Denne mulighed ophører, når de nye regler træder i kraft.

Vi vil gerne have kontakt med de klubber som ønsker vor hjælp i forbindelse med de nye regler og inviterer herved til møde på EKOD. Vi forestiller os 1 eller 2 repræsentanter for interesserede klubber. Bøje Dueholdt fra SLV vil orientere om de nye muligheder for skolelevirksomhed til PPL. DMU's bestyrelse/uddannelsesudvalg og Bjørn Hørner vil orientere om, hvorledes vi kan hjælpe.

Vi gør samtidig opmærksom på, at SLV vil afholde landsdækkende møder for certifikatindehavere i april og maj måned med henblik på konverteringer, nye helbreds-krav og PFT aflæggelse. Møderne vil forløbe som regionsmøder efter nogenlunde samme model, som blev anvendt da den nye luftrums struktur blev introduceret for nogle år siden. SLV vil informere bl.a. i FLYV herom.

p.u.v.
Ricard Matzen

DMU tur til De Frisiske Øer

Fredag den 21. maj 1999 arrangerer DMU en tur til TEXEL (EHTX) mm., som omtalt i december nr. Der var først i februar kun 5 fly, der havde vist interesse. Vi tror der er flere og har sendt en rundskrivelse til DMU-klubberne i begyndelsen af februar. Desværre ser det ud til at være svært at skaffe hotelværelser, så tilmeldinger efter den 1. marts må regne med camping, her er tilmelding indtil midten af marts.

Ønskes flere oplysninger, kontakt L. Røvs Hansen, Tel. 9842 1599 eller Fax 9841 0599.

PSI Assisterende havnemester på EHTX: N. Mulder ønsker at bytte Aviation Postcard. Er du interesseret i at bytte så er adressen er N. Mulder, Duinroosstraat 21, 1796 BJ De Koog, Holland.

Stafet flyveture Danmark rundt

DMU opfordrer klubberne til at deltage i en Stafetflyvetur rundt i Danmark 2. Pinsedag, den 24. maj i anledning af KDA's 90 års jubilæum for at samle underskrifter på en hilsen til KDA.

Det forventes at mange flyvepladser den dag, 2. Pinsedag, vil have åbent hus, hvor stafetflyvningen kan være et supplement til underholdningen og som PR for pladsen.

Flyvningen er tænkt starte fra Kløvermarken med to veteranfly, det ene med den nordlige og den anden med den sydlige stafet. De flyvertil hver sin plads, hvor et medbragt dokument underskrives af en ansvarlig på pladsen og et andet alm. fly står parat til videreflyvning med stafetten til næste plads. Her venter samme procedure, og det første fly vender tilbage.

Den enkelte distance vil typisk være 30 til 60 nm og den samlede distance på godt 500 nm for hver af de to stafetter.

Vi håber alle DMU klubberne vil deltage. Tilmelding kan ske til L. Røvs Hansen, med pilotnavn, flyveplads, DMU-klub samt oplysning om fly, hvis muligt. Tel. 9842 1599 eller fax 9841 0599 og gerne snart, dvs. inden udgangen af marts, så rute og tidspunkter kan fastlægges.

Nyt fra motor-flyveklubberne

Sæby Flyveklub holder i år igen syv PFT-teoriaftener, der som sædvanlig har god tilslutning: 17 af klubbens 24 medlemmer.

Søndag den 31. januar besøgte klubben Flyvestation Aalborgs ATC, der i efteråret havde fået installeret nyt udstyr i tårnet.

Det var meningen, at de der ønskede at komme til Aalborg flyvende ville kunne få en GCA anflyvning; men det tillod vejret ikke, men med 1000 m sigt og broken i 200 ft kunne det ellers have været god GCA-øvelse.

Det blev en tretimers spændende formiddag, hvor vor viden om flyvekontrol og det anvendte udstyr blev løftet meget. Vi blev opfordret til at bruge radio og transponder for at forøge flyvesikkerheden.

I flere år har Flyveklubben Aalborg ført en stille tilværelse med fem medlemmer. Formanden bor og arbejder i Portugal. Det blev i efteråret besluttet, at medlemmerne overføres til Sæby Flyveklub, hvor tre nu er blevet medlem.

Skive Motorflyveklub har afholdt den årlige generalforsamling. Bestyrelsen konstituerede sig derefter som følger: formand Johannes Pedersen, næstfmd. Erik Gjorup Kristensen, kasserer Tage Winther, sekretær John Pedersen og bestyrelsesmedlem Marie Søe-Knudsen.

Holbæk Flyveklub har haft klubaften med sognepræst og klubmedlem Carsten Barløse, der fortalte om sin tid som militærattaché i Polen, Litauen og Rusland. Både civil- og militærflyvning i de nævnte lande blev omtalt. En fin aften hvor medlemmerne fik indblik i dagliglivetovre øst på. Barløse krydrede arrangementet ved flittig brug af lysbilleder og video.

Mindeord

Flyveleder på Viborg Flyveplads Egon Nielsen er død.

Egon, som han blot kaldtes, havde passet flyvepladsen morgen, middag og aften bogstaveligt talt alle årets dage. Egon Nielsen var Viborg Flyveplads.

Ved Egons bortgang har flyvepladsen mistet ikke blot en unik personlighed, men også en del af pladsens sjæl. Æret være hans minde.

Tommy Rosenkilde
Christensen, tidl. formand
for Viborg Flyveklub

Dansk Kunstflyver Union

Referat fra bestyrelsesmøde den 3. januar 1999.

Tilstede: Poul Munsberg (PM), Søren Dolriis (SD), Søren Kjær (SK), Poul Nielsen (PN). Desuden som afgående medlem Lennart Wahl (LEN). Referent: Poul Nielsen.

NM i Danmark år 2000

Der var enighed om, at vi holder fast ved og gennemfører denne beslutning til afholdelse i august 2000. Stedet bliver Odense Lufthavn. Konkurrencen bliver åben og afholdes efter de retningslinier, der vedtages ved Nordisk koordinationsmøde (MANIAC). Når datoer er fastlagt og Allan Banke er hjemme fra rejse arrangeres NM-møde i Odense med lufthavn og flyveklub.

Planer for 1999

Dommerkursus søges afholdt den 10-11. april i København. PN skaffer fem sæt IAC-regler; SK skaffer FAI-regler og Aresti-katalog fra Internettet.

Forårstræning i Tirstrup den 8-9. maj med alternativ den 29-30. maj. SK organiserer.

Ståning konkurrence i forbindelse med KZ-rally fredag den 11. juni.

Der er stemning for at arrangere en træningstur til Rusland (Viborg nær Skt. Petersborg).

Foreløbig afrejsedato er den 21-22. maj. PN skaffer kontakter fra finnerne v. MANI-AC-mødet.

Sæsonafslutning i Odense den 4-5. september med alternativ den 11-12. september.

PR

Enighed om at få fremstillet en DKFU informations-folder til distribution med KZ-bladet, i flyveklubber og på flyvepladser. SK laver udkast med nødvendige billeder. DKFU skal have egen hjemmeside; SK prøver at skaffe navnet "kunst-flyvning.dk"

Der er brug for flere stofmærker, PN undersøger hos den forrige leverandør. Der afholdes introduktions-/informationsaftener for interesserede i forbindelse med forårstræningen i Tirstrup og NM-mødet i Odense evt. sæsonafslutning.

Diverse

PN deltager i Nordisk koordinationsmøde i Helsinki den 9-10. januar. Fremtidig deltagelse i CIVA-møder bliver hvert andet/tredje år. SK fortsætter arbejdet med at få etableret en permanent box i Tirstrup.

Næste bestyrelsesmøde: den 25. februar.



Fédération Aéronautique Internationale

Flytningen fra Paris til det nye domicil i Lausanne, Schweiz er nu tilendebragt. Tre medarbejdere flyttede med fra Paris og der er blevet ansat tre nye. Den nye adresse, tlf og fax er

FAI

Avenue Mon-Repos 24
CH-1005 Lausanne
tel: +41 21 345 1070
fax: +41 21 345 1077
e-mail: sec@fai.org
Web: www.fai.org

Flyvevej på Internettet

Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) har nu på sin Internet hjemmeside gjort oplysninger om flyvevej tilgængelige.

På adressen www.dmi.dk/ vej kan du nu udover radarbilleder, femdøgns udsigten mv. også finde flyvevejret. TAF og METAR for danske flyvepladser opdateres hver 15. minut. Det er også muligt at vælge VMC-udsigten, og når det bliver sæson er også svæveflyveudsigten på skærmen.

Telefonbåndoptager med VMC-udsigten og svæveflyveudsigten findes stadig på telefonnumrene 39 15 72 88 hhv. 39 15 72 89. Personlig betjening af en meteorolog fås på tlf. 39 15 72 72.

De to tjenester, der kræver adgangskode (Opmet og Fax Response), vil blive omlagt i løbet af første halvår 1999.



Meddelelser fra unionen

Nr. 05 af 14.01.1999:

Møde for S-kontrollanter og flyvechefer m.fl. 1999. Bilag: Tilmeldingsblanket.

Nr. 06 af 14.01.1999:

Kontingentopkrævning. Bilag: faktura, girokort, medlemsdage, medlemsliste.

Nr. 07 af 14.01.1999:

Efteruddannelse af instruktører - Kursus for "C-holdet". Bilag: indbydelse til kursus for C-hold.

Nr. 08 af 14.01.1999:

Breve, meddelelser og indberetninger i skemaform via e-mail/fax.

Nr. 09 af 14.01.1999:

Vagtplan for Unionens havariberedskab 1999. Bilag: Vagtplan havariberedskab 1999.

Nr. 10 af 14.01.1999:

Hjælpekemaer på materielområdet. Bilag: Tre skemaer.

SVENOR 1

SVENOR '99 - et nyt begreb indenfor svæveflyvningen.

Ta' med på Fjeldflyvningskursus i Norge

Drammen Flyklubb afholder sin 10. påskelejr på isen ved **Vågå** - stedet der har ry for både termik, hang og måske Europas bedste bølgeforhold.

Igen i år afholdes et SVENOR-kursus i *Fjeldflyvning*.

Formål: Grundlæggende kundskaber om at begå sig i fjeldterræn.

Tid: 28. marts - 4. april 1999.

Sted: Vågå ligger ca. 320 km NV for Oslo (ca. 6 timer i bil), ved foden af Jotunheimen og omkranset af Norges højeste fjelde.

Krav: Min. 50 timer.

Flyvning: Bla. Duo Discus med instruktør, og ensædet flyvning.

Teori: Fjeldvej, hang-, termik- og bølgeflyvning, at flyve højt, at bruge ilt-udstyr, kroppens reaktioner og om at begå sig i fjeldene.

Bøger: Bla. »Practical Wave Flying« (Mark Palmer). Kan købes på Vågå.

Logi: Teori er på Hotell Vågå, men indkvartering kan også foregå i lejligheder eller hytter på Smedsmo Camping. (5 min.'s gang)

Priser: Kursusafgift: 900 NOK

Flyvetid: 180 NOK/time

Flysløb: 25 NOK/100 m

Hertil: Lejr-afgift: 500 NOK

Helpension: fra 320 NOK/døgn i dobbeltrum

Alternativt: Lejligheder og hytter er billigere

Ta' gerne familien med, her er rigtig hyggeligt med mange familier og børn.

Der er gode ski- og kællemuligheder lige i nærheden. Her kan de, der ikke skal på isen for at flyve, fordrive tiden, og bagefter mødes vi alle på hotellet til en MEGET stor aftenbuffet.

Det er altså rigtig ferie. Prøv det !!

Kontakt mig, hvis du vil vide mere eller måske endda melde dig til med det samme.

Dan 7566 9262 eller e-mail: danfunch@post6.tele.dk

TERMIK-Ligaen

Den Danske Svæveflyver Turnering



TERMIK LIGAEN
D A N M A R K

I det forrige nummer af FLYV beskrev vi den nye konkurrence, der starter den 1. marts i år under navnet TERMIK-Ligaen. Denne artikel fortæller kort hvordan registrering og resultatformidling kommer til at foregå. Mht. introduktion, regler og en mere udførlig beskrivelse henviser der til vores web adresse <http://www.dsvu.dk/termikligaen>.

Behov for et bogholderi

Igenem det sidste års tid har vi arbejdet på det koncept, der skulle gøre det muligt for alle danske svæveflyvepiloter at deltage i en landsdækkende konkurrence.

Mange muligheder blev vendt - alt fra almindelig kongelig post til rene internet løsninger - før end en endelig løsning begyndte at tegne sig.

SoarTask

er det EDB-program, der på privat basis er blevet udviklet på igenem det sidste års tid og som vil blive anvendt i forbindelse med TERMIK-Ligaen. Programmet er gratis at anvende for medlemmer af Dansk Svæveflyver Union og vil i første omgang kun skulle benyttes af én repræsentant kaldet Konkurrencelederen fra hver klub som skal stå for opgave registreringen.

Data, der skal registreres på forhånd

For at SoarTask kan registrere en udført opgave skal der på forhånd være registreret følgende stamdata:

- ☐ Pilot, fly og anvendte vendepunkter.

Data der skal registreres for en opgave

De minimumsdata der skal registreres for at en opgave giver points er

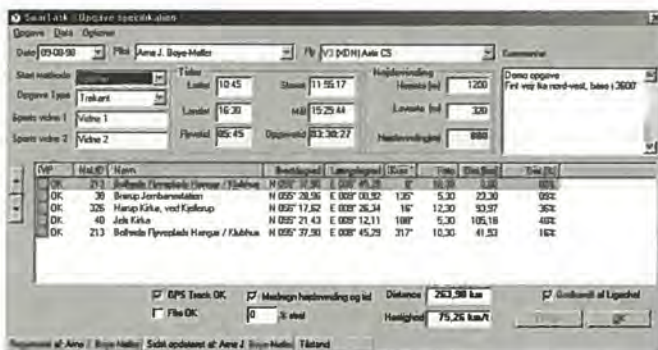
- ☐ Dato, pilot, fly, flyvetid, vendepunkter (evt. højdevinding afhængig af opgave typen)

Krav til dokumentation

Som omtalt i det forrige nummer af FLYV ønsker vi i TERMIK-Ligaen ikke at indføre yderligere krav om dokumentation end det som skal registreres i SoarTask. Dog stilles der krav om at man til enhver tid kan dokumentere sin flyvning ved en evt. stikprøve kontrol. Det er derfor den enkelte pilot og dennes Konkurrenceleder ude i klubberne, som må stå inde for de registrerede flyvninger.

Data kan kun ændres af den rette

En af de rigtig store udfordringer har været at designe en måde på udruste de enkelte data poster med en information om hvem der må redigere data. Dette er implementeret i SoarTask således at brugeren er beskyttet imod at begå fejl.



Opgave registrering (Demo!)

Den Nationale Vendepunktsdatabase

Niels P. Nørgaard fra Kolding Svæveflyveklub er Dansk Svæveflyver Unions ansvarlige for registrering og godkendelse af anvendte vendepunkter og refereres til som Vendepunktschef i TERMIK-Liga sammenhænge.

Alle vendepunkterne vil fremover blive vedligeholdt i SoarTask databasen, hvilket også er hvor man som bruger af systemet vil kunne registrere nye til godkendelse af Vendepunktschefen.

Det er muligt at eksportere vendepunkterne i databasen i f.eks. CSV fil format. Men det forventes også at vendepunktsdatabasen vil blive gjort tilgængelig til andre leverandører af programmet via DLL'ere.

Task	Date	Pilot	Club	Score	Points	Rank	Time	Alt	Dist	Time	Rank
OK 1999-07-25	Andersen	Vide Svæveflyveklub	LS 4	Standard-Klub	HS	108	207.81	02:26:00	028.79	103.62	
OK 1999-07-25	Jørgensen	Høng Svæveflyveklub	OK 1	Standard-Klub	HS	110	108.84	01:17:22	082.79	102.52	
OK 1999-07-25	Jørgensen	Høng Svæveflyveklub	OK 1	Standard-Klub	HS	110	108.84	01:17:22	082.79	102.52	
OK 1999-07-25	Jørgensen	Høng Svæveflyveklub	OK 1	Standard-Klub	HS	110	108.84	01:17:22	082.79	102.52	
OK 1999-07-25	Jørgensen	Høng Svæveflyveklub	OK 1	Standard-Klub	HS	110	108.84	01:17:22	082.79	102.52	
OK 1999-07-25	Jørgensen	Høng Svæveflyveklub	OK 1	Standard-Klub	HS	110	108.84	01:17:22	082.79	102.52	
OK 1999-07-25	Jørgensen	Høng Svæveflyveklub	OK 1	Standard-Klub	HS	110	108.84	01:17:22	082.79	102.52	
OK 1999-07-25	Jørgensen	Høng Svæveflyveklub	OK 1	Standard-Klub	HS	110	108.84	01:17:22	082.79	102.52	
OK 1999-07-25	Jørgensen	Høng Svæveflyveklub	OK 1	Standard-Klub	HS	110	108.84	01:17:22	082.79	102.52	
OK 1999-07-25	Jørgensen	Høng Svæveflyveklub	OK 1	Standard-Klub	HS	110	108.84	01:17:22	082.79	102.52	

SoarTasks hovedskærm med registrerede opgaver.

Point Beregning

SoarTask tilbyder umiddelbart indtil flere beregninger af point ud fra de indbyggede formler. Til TERMIK-Ligaen anvendes pt. 15 opstillinger som hhv. kan hhv. udskrives direkte til printer, CSV fil format og HTML (web) dokumenter.

SoarTask er designet således at det kan udbygges med flere formelsamlinger, således at de forskellige distrikter og klubber f.eks. kan udføre beregninger jvf. deres egne regler.

Hyppige resultat opdateringer

Hele TERMIK-Ligaens success afhænger af hyppige opdateringer af resultater.

En resultat opdatering foregår ved at den enkelte Konkurrenceleder udfører en eksport af de nye registreringer til en speciel SoarTask fil der så vedhæftes en e-mail til ligachefen@dsvu.dk.

Ligachefen kan efter modtagelse udføre en importering af SoarTask filen, hvor SoarTask analyserer de indkomne data og korrekt fordeler det ind i sin egen database. Herefter er Ligachefen opdateret.

Ligachefen kan så senere vælge, når tidsfristen for indrapportering er nået, at udføre en totalopdatering af DSVUs website og sende de nye opdateringer ud til de enkelte Konkurrenceledere og nyheds medier via internet.

Og så gentager historien sig nu blot med Konkurrencelederen som modtager osv. osv.

Det er målet fra sæsonstart at kunne formidle opdaterede resultater én gang om ugen - onsdag. Fristen for indrapportering af udførte opgaver er indtil videre den følgende uges tirsdag aften kl.2400. Dvs. flyvninger udført i tidsrummet mandag til søndag i f.eks. uge 30 har frist for aflevering tirsdag i uge 31. Der tillægges 1% straf per påbegyndt dag en indrapportering er forsinket.

Tilbagemeldinger udbedes !

Det er klart, at alt hvad der med rimelighed kunne gøres for at sikre SoarTask og selve konceptet mod fejl er blevet gjort. Ikke desto mindre kan man ikke vide sig helt sikker i en verden hvor selv det mest enkle program afhænger af tusindevis af andre parametre.

Ydermere har vi haft programmet ude i test i den 'virkelige' verden et par gange og fået os en del erfaringer og gode ideer.

Derfor - konstruktiv ris som ros modtages meget gerne på email adressen ligachef@dsvu.dk for at kunne forbedre programmet.

Der er nemlig nu kun én ting tilbage der kan få dette projekt til at lykkes - at I kan lide at være med !

På TERMIK-Ligaens vegne,
Arne J. Boye-Møller

Sætternissen

I dette nummer bringes svæveflyverekorderne igen, da der var byttet om nogle af tabellerne i sidste nummer.



A O P A
DANMARK

AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION

Vi varetager
General Aviation's interesser
i Danmark og internationalt

BLIV MEDLEM!

Roskilde Lufthavn
Hangarvej H4 . 4000 Roskilde
Telefon 4619 1155 . Fax 4619 1156
E-mail: <http://www.aopa.dk>

Besøg vores hjemmeside (web)
<http://www.aopa.dk>



TRAFIKFLYVERHOLD

Opstart: 15. marts 1999

Pris: Kr. 415.000,00

Tilmelding: NU



A-CERTIFIKAT

Start din skoling nu og undgå kø!



Hangarvej A4, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19

Hvordan opnår De den bedste forsikring?

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De automatisk professionelle rådgivere og konsulenter med i lasten.

Hertil kommer en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner!

Codan
Sådan!

Luftfartsafdelingen • Gammel Kongevej 60 • 1790 København V
Telefon 33 21 21 21 • www.codan.dk

To hangarpladser

med plads til fly i størrelse med Cherokee 140 og Cessna 172, sælges for 20.000 kr. pr. stk. Pladserne er placeret på Rolfsted Flyveplads. Henv. Ole Larsen. Tlf. 6592 0887 eller 4015 3887. Fax 6592 0787

Fly til leje / rundflyvning

1972 Piper Cherokee Six 300, 7 personers IFR, comm. LDB, based på EKAH. Pris pr. time kr. 700,- tårn/kr. 1.150,- incl. fuel. Henv. tlf. 6266 1359

EKGH



RW1000X18 ASPALT-LYS-FUEL AVJET VÆRKSTED og HANGARFACILITETER

GRØNHOLT AIRFIELD SERVICE A/S
Nordsjællands Flyveplads
Grønholtvej 16 • DK-3480 Fredensborg
Tlf. 48 48 11 70 • Fax: 48 47 67 54

Helikopter ønskes til leje

Evt. køb. Robinson 22 eller lignende ønskes til ca. 200 t. skole-/privatflyvning i 1999, med udgangspunkt fra Herning Flyveplads. Ring dit tilbud til Arne Thomsen.

Tlf. 9715 5111 - 4083 5111
Aften 9715 5119

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING - SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT

Skovvej 40 • 4622 Havdrup

Telefax 46 18 68 46

46 18 69 09

Sælges

Andel i flot/velholdt PA-28-161 fra 1977. Næsten ny motor. Flyet er stationeret i hangar på Gørlev Flyveplads. Pris kr. 30.000,-. Finansiering kan tilbydes. Henv. Jens Nielsen Tlf. 5853 2269 / 4025 8130

HELIO-COURIER H-295

Det bedste STOL observationsfly i verden 6-sædet. 1788 timer totalt, 610 timer på motoren. God til faldskærms- eller svæveflyveklub. OK registreret. Ring eller fax til Niels.

Tlf. 001 818 892 9546

Fax 001 818 366 1591

Fly til salg!

1999 Factory new Piper Malibu Mirage. klar til levering ultimo marts.

1998 Fabriksny Piper Archer III de-luxe King IFR, autopilot med højdehold, GPS m/mtc database, 1999 paint scheme.

1993 Piper Malibu Mirage. TT 1350 hrs since new, de-luxe leather interior, King EFIS EHI 40 system, altitude preselec, stormscope, moving map, color radar (simply loaded).

1967 Piper Cherokee 160. TT 4400, Eng. 400 hrs. SMOH, IFR avionics, GPS, autopilot w/altitudehold, new interior.

1969 Piper Cherokee Six. TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King Avionics, dual controls, cargo door.

1978 Piper Lance. TT 2550 hrs., Eng. 1791 hrs., Prop 97 hrs. (last OH Oct. 1996), King IFR avionics, Original P and I, last annual inspection performed Oct. 1998.

1975 Piper Navajo. TT 7762 hrs., Eng. 823/1718 hrs., Props OH 1997, New P & I 1992, RMI winglockers etc.

1962 Piper Colt. TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., ny lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.

1976 Cessna 414. TT 5010, Eng. 1560/1560 hrs., Props OH 1996, P & I new 1996, King Avionics, Trimble 2000 GPS, full de-ice, air conditioning.

1972 Cessna 340. 5300 hrs., Eng. 740/740 hrs., Props. 300/300, King avionics, known icing.

1973 Cessna 177. TT 2600 hrs., Eng. 600 hrs., Prop. 250 hrs., new paint 1997 Brandnew King IFR avionics package, new hoses, new magnetos etc...

1975 Cessna F 172 M. TT 4336 hrs., Eng. 1766 hrs., Prop 1630 hrs. IFR registreret med King og Narco avionics.

1980 Cessna 172 RG Cutlass. TT 5810 hrs., Eng. 410 hrs. SMOH, Prop 0 hrs. SMOH, Full IFR avionics, very nice...

1983 Rallye TB9. TT 180 hrs., Eng. 750 hrs., Prop 300 hrs. remaining, Avionics: Narco IFR digital, fresh annual inspection June 1998.

1978 Tockwell Commander 114. TT 2650 hrs. eng. 890 hrs. SMOH, Prop 158 hrs. since new, de-luxe leather interior, Collins avionics, HSI, GPS and autopilot w/altitudehold.

1989 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 2000/2000 hrs., 4 bladed ralsbeck props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Aveon Aerial Photohatch, Ralsbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.

1987 King Air B200. TT 4950 hrs., Eng. 2000/400 hrs., Props 250/250 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color radar, I tube EFIS, Aveon Aerial Photohatch, brake de-ice.

1986 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Aveon Aerial Photohatch, brake de-ice.

1981 King Air B200. TT 8500 hrs., Eng. 2000/2000, High flotation gear, New executive P & I, newly overhauled landinggear and components.

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn • 5270 Odense N

Tlf. +45 65 954 954 • Fax +45 65 955 476

Sælges

1/5 anpart i Piper PA-140.

Stationeret på EKNM.

Kr. 300,- pr. tachotime.

Pris kr. 30.000,-.

Tlf. 9792 6530

Sælges

Part i KZ III sælges. OY-DOZ, stationeret på EKMB.

Henv. Erik Holsko

Tlf. 5476 1111

Tosædet svævefly til salg

Pris kr. 220.000

Velholdt, privatejet Puchacz SZD 50-3, årgang 1984, 580 timer, 565 starter, inkl. instrumenter, radio, 5 pkt. seler, g-måler og lukket transportvogn.

Henv. tlf. 4919 1777 eller 4913 0773

Cessna 172N sælges

1977 IFR EPS, Long Range tanke, autopilot, meget velholdt. I hangar på EKRK.

Henv. Niels Kjær.

Tlf. 40 59 30 59 el. 40 33 88 22

Til salg

Becker Flyradio 760

FV 2720 c.

Bærbar jordstation.

Tlf. 7020 1927/2811 1923

TIL SALG

1 stk. total renoveret PA38-112 årg. 1978

Motor: 0 stillet Lyc. 0-235
Propel: NY • Nyt interiør • Nylakeret

Flyet kan leveres med nyt LDB den 15.3.1999.

Pris: Kr. 250.000,00

(Her kan flyves for småpenge)

Henvendelse til: Tekn. Chef Ole Larsen på tlf 97 96 53 22 for yderligere oplysninger og flyet kan besigtiges på Thisted Lufthavn.

Vi kan også ordne finansiering om nødvendigt.

North-West Air Service A/S

Thisted Airport • DK-7730, Hørsholm
Tlf.: 97 96 53 22 • FAX: 97 96 53 02

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures Inc. (HAI)

fra San Francisco, California:

- * Verdens største helikopterskole
- * FAR Part 141 skole
- * J-1 og M-1 Visa
- * Privat pilot - ATP helikopter
- * Høj kvalitet i uddannelsen
- * Ingen nødvendig forskudsbetaling
- * Fordelagtige priser
- * Udpræget skandinavisk miljø
- * <http://www.heli.com>

Comair Aviation Academy Inc

fra Orlando, Florida:

- * En af USA's ledende flyveskoler
- * Ejert og drevet af Comair Airlines, en "Delta Air Lines Connection"
- * FAR Part 141 skole
- * J-1 og M-1 Visa
- * Privat pilot - ATP fly
- * "Airline" orienteret uddannelse
- * Egne lejligheder for eleverne
- * Gode muligheder for instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- * <http://www.comairacademy.com>

First Officer Programs ved GTA

fra Miami, Florida:

- * Nr. 1 i verden på First Officer kurser
- * Kurser på:
 - Beech 1900C - Shorts 360
 - Boeing 727-200
- * Eleverne placeres i amerikanske passagerselskaber
- * Flyver internationalt og i USA
- * Eleverne må have CPL, 1 og ME fra tidligere

Skandinavisk repræsentant for HAI
Comair og GTA:

Tom Seglënd, Skytebaneveien 7 A
4300 Sandnes, Norge
Tlf. & Fax: +47 51 62 08 96
E-mail: seglend@online.no

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.

D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.

IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk

flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som

luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som

luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilfaldelse til at flyve i mørke.

GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist.

AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på

twin. INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-

LING=typeomskoling



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn

4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22

Bornholms Lufthavn, Rønne

Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannersedeb.

Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.

Teori: A/NVHF / IVHF / GEN Individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød

Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48

Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN, Morse.

CENTER AIR APS

Hangarvej 44, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 08 07, fax 46 19 08 37

Odense Lufthavn

A,B,I,Twin, instruktør. Omskoling, PFT-A,B,I, Twin. N-BEG/BEG-VHF, GEN, morse. Teori: A, B/I og D.

(koncessionshaver B/I og D: Center Air Ground School)

COPENHAGEN AIRTAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde

Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby

Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 66 72

A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Lufthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11

A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling jethelikopter, PFT-A, B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn

4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter, omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY APS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn

4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)

Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-VFR,

omskoling, simulator, bannersedeb. Speciale: US-konverteringer.

Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse. GEN gennem

Skolen for Civil Pilotudd.

RINGSTED FLYVESKOLE

Ringsted Flyveplads

Haslevvej 58, 4100 Ringsted

Tlf. 40 46 15 10

A-skoling, omskoling, kunstflyvning, A-PFT, halehjul- og spinkursus

e-mail: rf@aerobatic.com

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (koncessionshaver B/I og D:CAT)

Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine

Fundamentals, Konverteringskurser i forb.m. udenlandske

certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teori. Human

factors and limitations, PFT-kurser samt alle former for

fagkurser. Undervisning primært klasseundervisning. Enkelt

hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Lufthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn

4000 Roskilde

Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95

Ellehammers Allé, 2. sal

7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarerer, flyveinstruktør- og konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter aftale ATS-, AFIS- og radarkurser m.v.

Terminer og betingelser som angivet i skolens undervisnings-program.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Lufthavnsvej 136, 5270 Odense N,

Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, 1-motors omskoling

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Lufthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,

Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, Instruktør

PFT, omskolinger, Teori A, N-BEG/BEG-VHF

US konverteringer

Omskoling til bannersedeb/flysedeb

Basic Aerobic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn

6400 Sønderborg

Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85

Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85

Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse, Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,

9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Lufthavn,

8560 Kolind, Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.

Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.

Teori: A, N-BEG/BEG VHF

TRAINING CENTER WEST

Ståning Lufthavn, 6900 Skjern, tlf. 97 36 92 06

Karup Lufthavn

Viborg Flyveplads

Herning Flyveplads

Århus Lufthavn

Vamdrup Flyveplads

A, B, I, PFT til alle cert. Twin, instruktør, Teori: A, B+I, D. BEG/N-BEG - VHF, GEN bevis + teknisk og praktisk undervisning på flere turbo og jet typer. (koncessionshaver B/I og D: FTS)



Nu er det her!!! Avia2000 ENC Headset

Det nye **Electronic Noise Cancelling Headset** uden generende ledninger til batteri-box m.m. Batteridelen er integreret i selve headset'et, der med sine kun 480 gram (incl. batteri) er et af markedets letteste og yderst komfortabelt. Dæmpning uden ENC ca 27 dB, med ENC yderligere 15-17dB.

Og så er prisen et kapitel for sig:
Introduktionspris i April måned
Kun kr. 2.200.-

Har du brug for en Boeing 747-400?
Kan pt. lveres for ca 1.4 mia kr. incl. GPS

(Dog må nogen leveringstid påregnes)

Men vi sælger også GPS i løs vægt og har alle de populære modeller på lager:
GPS92, GPSIII Pilot, GPS195, og endnu et restlager af GPS89.

Husk altid at checke prisen med Avia - inden du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater. Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:

Cessna 172 - 1040,- incl. 25% moms pr. bloktime

Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning, eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 • E-mail: ikaros@inet.uni-c.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Seminole



Piper Malibu Mirage



Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!



AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn • 5270 Odense N

Tlf. 65 954 954 • Fax 65 955 476



Piper Seneca V



Piper Arrow



Piper Warrior III



**Den hurtigste
vej til toppen er
et trin ad gangen!**

**Ring og hør nærmere om
alle fordelene ved Piper's
Step-Up program!**



Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER, Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King.
Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Artikler

72. årgang nr. 4
April 1999

Kort sagt	4	8 13. Verdensmesterskab i Præcisionsflyvning
I øvrigt	5	12 Skærpede regler for firmaflyvning?
Oscar Yankee	29	13 Bliver Danmark igen en hvid plet på landkortet?
Navne	32	14 Rekordoverskud for SAS i 1998
Modelsiderne	34	16 Lindtorp Flyvecenter nu en realitet
Organisationsnyt	37	18 Yderligere reduktion af Flyvevåbnet?
Flymarkedet	43	19 Amerikansk almenflyproduktion i 1998
		20 SAS Cargos nye fragtterminal
		22 It's showtime
		24 Godtvejsflyvning om natten - 2. del
		28 Stort overskud i Københavns Lufthavne
		30 Veteransvæveflytræf i Finland

Herover

Thunder Mustang bygget af Tommy Rose. Motoren er en Falconer V12 på 640 hk.

Forsiden:

Kurt Gabs under landing over forhindring ved VM i præcisionsflyvning i New Zealand. Se også side 8.

Foto: Knud Larsen

Redaktion:

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:

Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kofoed

Abonnement og administration:

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Annoncer:

Jakob Tornvig, Sølfang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelse Tryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 330 kr. pr. år.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatters egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgående aftale!

ISSN 0015-492X

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie
Kontrol i perioden 1.7.97 til 30.6.98: 5.366 stk.

SAS lejer MD-11F

SAS Cargo har indgået aftale med Lufthansa Cargo om leje af et MD-11F fragtfly. Samtidig har SAS tilbageleveret den Boeing 747 fragter, man har lejet siden marts 1996 fra det amerikanske firma Atlas Air Corporation.

Mens 747'en blev fløjet af SAS besætninger, flyves MD-11'en af tyske.

Med indsættelsen af MD-11 fragteren har SAS Cargo forladt den portugisiske koloni Macau, som gennem de seneste tre år har været "drejeskive" for selskabets fragtoperationer på det sydkinesiske marked. Den er erstattet af den nye Hong Kong lufthavn Chek Lap Kok.

Med udgangspunkt i Göteborg flyves to gange om ugen til Hong Kong via Sharjah i De Forenede Arabiske Emirater.

Sådan gik 1998

Dassault solgte 99 nye Falcon jetforretningsfly. For 1997 var tallet 74. I år venter man at producere 90. Ordrebeholdningen er 120 fly til en samlet værdi af ca. tre milliarder USD.

Canadair (Bombardier) leverede 10 Global Express og 39 Challenger 604 jetforretningsfly i det regnskabsår, der endte 31. januar 1999.

Robinson betegner 1998 som det bedste år fabrikken har oplevet med et salg på 117 to-sædede R22 og 134 fire-sædede R44 helikoptere. Desuden blev 126 R22 og 10 R44 "remanufactured".

Schweizersolgte for ca. 39 mio. USD i 1998 og leverede 41 helikoptere, 38 Model 300C og CB (stempelmotor) og tre Model 330 (turbine-motor).

Bell afleverede 216 kommercielle helikoptere i 1998, heraf 50 Model 206B3 JetRanger og 96 enmotors Model 407.

2.000 Airbus vinger

British Aerospace fremstiller vingerne til samtlige Airbus, og den 8. februar markerede man på fabrikken i Broughton i det nordlige Wales afleveringen af sæt nr. 2.000.

Det første sæt blev leveret i november 1971, og nr. 1.000 forlod fabrikken 21 år senere, i maj 1992.

Den voksende efterspørgsel efter Airbus fly har medført næsten en tredobling af produktionstakten, og de næste 1.000 vingesæt tog knap syv år.

Med den nu planlagte produktion vil det vare næsten tre år af fremstille det følgende tusind.

Vingesæt nr. 2.000 skal installeres på en A340 til Gulf Air. Den skal have Rolls-Royce Trent motorer og udstyr fra en lang række leverandører i United Kingdom, så værdimæssigt bliver den 50% britisk.

F-16 MLU

Indfasningen af F-16, som har gennemgået Mid-Life Update (MLU) modifikationerne og den tilhørende operationelle træning m.v. blev indledt sidste år. På nærværende tidspunkt rådes der kun over et begrænset antal MLU-fly, ligesom uddannelsen af piloter og støttepersonel til operativ status på det opdaterede fly fortsat gennemføres.

Det har således hidtil ikke været muligt at operere med MLU-flyene som en enhed. Den aktuelle udsendelse af F-16 fly til NATO's indsats på det vestlige Balkan har derfor ikke kunnet baseres på MLU-fly.

Det skriver forsvarsminister Hans Hækkerup i et svar til folketingsmedlem Peter Skaarup, Dansk Folkeparti. Skaarup havde blandt andet spurgt ministeren om hvorfor piloterne i de danske fly, der var sendt af sted for at være klar til eventuel NATO-indsats i Kosevo, ikke er uddannet i de mest moderne fly inden for det danske flyvevåben.

Eskadrille 730, som er den eskadrille, hvori Flyvevåbnets internationale F-16 kapacitet er forankret, forventes at være konverteret til MLU med udgangen af år 2000, tilføjer Hans Hækkerup og slutter:

- Indtil eskadrillen på dette tidspunkt opnår fuld operativ status på MLU-flyet, vil det løbende blive overvejet, om det er muligt at udsende MLU-fly til internationale opgaver, herunder til indsats på det vestlige Balkan.

(Efter FOV Nyhedsbrev)

Flyveulykken ved Ringsted

SOCATA TB10 Tobago OY-CDH havarerede den 23. februar ved Ringsted. De to ombordværende omkom. Det var flyveinstruktør Jan Jørgensen (29 år) og flyveelev Ivar Beck (22 år).

Embraer ERJ-145 til Skyways



Skyways ERJ-145 nr. 1 på hjemmehavnen Landvetter/Göteborg.

Det svenske luftfartsselskab Skyways har købt fem Embraer ERJ-145. Den første blev indsat på ruten Göteborg-Helsingfors den 11. januar.

Skyways, der er baseret på Landvetter Flyveplads udenfor Göteborg, er et af Sveriges hurtigst voksende luftfartsselskaber med beflyvning på 28 destinationer, heraf fire uden-

landske, med en flåde på ni Saab 340 og ni Fokker 50.

Skyways i sin nuværende form dannedes i 1993 på basis af det Gotland-baserede Avia, som blev overtaget af Salenia. Salenia AB ejer 75 % og SAS 25 % af Skyways Holding AB - omfattende Skyways AB, Highland Air AB, Airborne AB og flyleasingforetaget Skyways Aviation UK Ltd.

Embraer ERJ-145

To Allison AE3007A turbofan motorer

Spændvidde: 20,04 m

Længde: 29,85 m

Max. startmasse: 20,6 t

Max. last: 5.410 kg

Rækkevidde: 2.511 km

Passagerer: 48-50

Paris Air Show

Det 43. Paris Air & Space Show afholdes fra søndag den 13. til søndag den 20. juni.

På det forrige, der afholdtes for to år siden, var der udstillet 230 fly, og der kom 286.037 besøgende, hvoraf 121.908 "professionelle" og 164.129 fra offentligheden. Af de professionelle kom de 30.087 fra 47 andre lande end Frankrig.

I år venter man endnu flere, både fly og besøgende, og har derfor udvidet friluft-udstillingsområdet med 15.000 kvadratmeter.

Mooney Eagle

FAA har typegodkendt Mooney Eagle, der blev lanceret i oktober i fjor på AOPA udstillingen i Palm Springs i Californien.

Eagle har den lange krop fra Bravo, "Continental 550" motor på 244 hk og en tobladet McCauley propel. Den rejser med 175 knob (324 km/t). stiger med mere end 1.150 fod/min. (5,8 m/s) og har en rækkevidde på 1.210 nm (2.240 km).

Leverancerne påbegyndtes medio februar, og fabrikken planlagde at levere 10 i løbet af de to følgende måneder.

LOT køber ERJ-145

LOT, det nationale polske luftfartsselskab, har skrevet kontrakt med Embraer om levering af seks 50-sædede ERJ-145 jettfly og har tegnet option på yderligere seks. Ordren, der er på ca. 200 mio. USD, blev vundet i konkurrence med Bombardier.

Leverancerne begynder allerede i juli.

LOT, der begyndte at flyve i 1929, har nu ruter til 38 byer i 30 lande og befordrer mere end to millioner passagerer årligt. Flåden er nu 100% vestlig: 15 Boeing 737, fem Boeing 767, tre ATR42 og otte ATR72.

Charterstatistik

Statens Luftfartsvæsen har opgjort antallet af personer, der i 1998 rejste med charterfly fra dansk lufthavn til udlandet til i alt 1.171.566, en nedgang på 5,3% i forhold til 1997.

22,3% rejste til Grækenland, 20,0% til Kanarie-øerne og 14,7% til det øvrige Spanien.

Statistikken dækker dog ikke helt det, der i almindelighed forstås ved charterrejser, idet passagerer, der har købt "pakkerejser" med befordring på rutefly, ikke er med.

Eurocopter i 1998

Eurocopter, der blev oprettet i 1992 ved sammenlægning af helikopterafdelingerne hos Aerospatiale og DASA (MBB) registrerede i 1998 ordrer på 272 nye helikoptere, nemlig 45 EC 120B Colibri, 93 AS 350/355 Ecureuil, 16 BO 105, 44 EC 135, 39 BK 117, 28 EC 155 og syv AS 332 Super Puma. Endvidere solgte man 60 brugte helikoptere.

Inclusive forsknings- og udviklingsordrer, kundetjenesteydelser og andre aktiviteter blev omsætningen 5.553 mio. DM, 10% mere end i 1997. 56% falder på det civile og paramilitære marked.

Flere fragtfrekvenser

Frekvensen på den fragtrute mellem Frankfurt, Göteborg, Fairbanks og Osaka, som drives af Lufthansa Cargo, Japan Airlines og SAS Cargo og åbnede den 21. september i fjor, er fra marts sat op til tre ugentlige flyvninger mod hidtil én. Den beflyves med Boeing 747F.

Dassault i 1998

Dassault Aviation havde i 1998 et resultat på 1.854 mio. Franske Francs (FRF) af et samlet salg på 22.572 mio. FRF. 45% af salget var civil, 41% militær eksport, 8% fransk militær. Eksporten andrager 83%.

Ordrebeholdningen var 32.977 mio. FRF, 48% civil, 44% militær eksport, 8% fransk militær.

I 1998 solgte Dassault 99 Falcon jettforretningsfly og skrev kontrakt med Forenede Arabiske Emirater om levering af 30 Mirage 2000-9 og opgradering af 33 Mirage 2000 til 2000-9 standard.

Den 30. december 1998 overdrog den franske stat sine aktier i Dassault Aviation til Aerospatiale, og aktierne i Dassault Aviation er herefter fordelt med 49,9% til Dassault Industries og 45,76% til Aerospatiale. De sidste 4,34% ejes af private.

ASRAAM til Australien

Matra BAe Dynamics, fransk-engelsk datterselskab af Lagardere Group og British Aerospace, har skrevet kontrakt med det australske forsvar om levering af et ikke specificeret antal Advanced Short Range Air-to-Air Missile (ASRAAM) til det australske flyvevåbens Boeing F/A-18. Leverancerne begynder i 2001.

Ordren, hvis værdi overstiger AUS\$ 100 mi. (ca. 395 mio. kr.), blev vundet i konkurrence med det amerikanske AIM-9X og det israelske Python.

DAT til Vojens

Selv om Maersk Air indstillede sin rute København - Vojens med vinterfartplanens udløb beholder den sønderjyske lufthavn sin rute til København-strup.

Den 29. marts overtog Danish Air Transportruten, der nu har 13 ugentlige afgang med Beech 1900. Der er to morgen- og en sen eftermiddagstur mandag, tirsdag og onsdag, mens der torsdag og fredag kun flyves den tidlige morgen- og eftermiddagsturen.

Flyvetiden er beregnet til 40 minutter.

Gebyrnedsættelse?

Det konservative folketingsmedlem Brian Mikkelsen har rejst spørgsmålet om størrelsen af de gebyrer, som de små luftfartsvirksomheder må betale til Statens Luftfartsvæsen for bl.a. AOC, Air Operators Certificate.

På et møde, han havde den 23. februar med trafikminister Sonja Mikkelsen, gav denne tilsagn om at SLV og Gebyrudvalget vil se på mulighederne for at lade antallet af indregistrerede fly indgå ved beregningen af gebyrets størrelse.

Endvidere lovede ministeren, at man vil analysere det registrerede timeforbrug til administrationen m.m. af de forskellige licenser for at se om der bør ske en korrektion af de gebyrer, der nu opkræves.

I ØVRIGT

København-Newcastle ruten genåbnes 2. maj. Ny operatør er Brymon Airways, datterselskab af British Airways.

Air Lithuania flyver fra 29. marts alle ugens dage på ruten Palanga-Billund mod hidtil de fem hverdage. Der anvendes Yak-40, men fra 1. juli indsættes ATR42.

Stockholm-Skavsta lufthavn (Nyköping) får til sommer ny passagerterminal, hvorved årskapaciteten øges fra 200.000 til ca. 750.000. Lufthavnen er nu privat, idet den i fjor blev solgt til et engelsk ejendoms-selskab.

Danish Air Transport har købt en ATR42 (brugt) til levering i april.

British Airways standsede den 28. marts ruten mellem London-Gatwick og København. Til gengæld er der nu fem daglige afgang på ruten mellem London-Heathrow og København mod hidtil fire. Hertil kommer datterselskabet go's lavpriserute mellem London-Stanssted og København.

SAS har den 3. maj premiere på nye uniformer.

MUK Air har pr. 28. marts overtaget SAS ruten mellem København og Kalmar, der hidtil har været beflyvet af SAS.

SAS program for ommaling af fly i de nye farver var oprindeligt 30 fly inden marts og 100 inden oktober, men af økonomiske grunde er det blevet strakt til ommaling af 55 fly i år og resten i 2000.

Finn Ytting er udnævnt til vicedirektør i Satair med ansvar for logistik, customer service og kvalitetsorganisation.

Morten Olsen er udnævnt til underdirektør i Satair med ansvar for de globale salgsorganisation.

Jens E. Pedersen er udnævnt til underdirektør i Satair med ansvar for business development og product marketing.

Carlson Wagonlit Travel lukker 18. juni sit kontor i Århus Lufthavn Tirstrup. Funktioner og personale flyttes til bureauet i Århus.



Røde, gule, grønne, blå

Sterlings fly i festlige farver

Tre af Sterlings farvestrålende Boeing 737 fotograferet en regnfuld vinterdag i Kastrup Syd.

Af Hans Kofoed

Det var ikke til at se, at Sterling i fjor fik sin første Boeing 737-800 New Generation, OY-SEA, for den var nemlig udlejet til det store engelske charterselskab Britannia Airways og blev leveret i dette selskabs farver. Første New Generation fly i Sterlings farver var derfor nummer 2, OY-SEB, der blev leveret lidt senere på året.

Og det vakte opsigt, for godt nok stod der Sterling på siden af kroppen, men flyet havde ikke de klassiske rød-hvide farver - det var mørkeblåt! Eller kongeblåt, som den nuance vist nok hedder.

Flot så det ud, men det var ikke sådan Sterlings fly skal se ud fremover.

De tre næste, OY-SEC, 'H og 'I, der blev leveret i årets første måneder, er nemlig henholdsvis gul, grøn og rød!

Vi har snart fly i alle regnbuens farver, sagde den administrerende direktør Lars O. Svenheim ved præsentationen af de farvestrålende fly. Der hvor regnbuen ender, ligger der som nogle måske husker, begravet en skat. Det her er vort bud på at få fat på den.

Sterlings Boeing 737-800 tager 189 passagerer på samme klasse, tre på hver side af midtergangen, og man indrømmer, at 10 sæder, forrest og bagest i kabinen, er en smule smallere end de øvrige. Der er en videoskærm til hvert tredje sæde (det nærmest midtergangen), tre toiletter og tre pantries.

For sommeren 1999 er Sterlings flåde placeret således:

737-800

OY-SEA	Göteborg	for Britannia
OY-SEB	Stockholm	for Destination Europa
OY-SEC	København	for Alletiders Rejser, Sunny Tours, Fortuna Rejser og Krone Rejser
OY-SEH	Billund	for Alletiders Rejser og Herning Rejser
OY-SEI	Amsterdam	for Transavia

737-300

OY-SEE	Malmö	for Britannia
OY-SEF	Oslo	for Fritidsresor-gruppen

727-200

OY-SEZ	København/ Billund	for Alletiders Rejser, Scandinavian Leisure Group, Bali Travel og Sunny Tours
--------	-----------------------	---

Boeing 727 er snart på vej ud af Sterlings flåde, på passagersiden. Fra september opererer selskabet kun med Boeing 737, fem stk -800, leveret direkte fra fabrikken, og to -300.

Vintersæsonen er den sværeste tid for et charterselskab, men for Sterling ser den kommende (1999-2000) nu meget godt ud.

To -800 er fuldt udlejet til den engelske Thomson-gruppens luftfartsselskab Britannia, en -800 er fuldt udlejet til SLG-gruppen i Sverige med base i Stockholm, og endnu en er fuldt udlejet til andre svenske rejsearrangører, STS Solresor og Destination Europa i Stockholm, og man forhandler med flere danske arrangører om den resterende del af flåden.

Billund-Paris

I Maersk Airs sommerprogram, der er gældende fra 28. marts til 30. oktober, er antallet af flyvninger på ruten Billund - Paris øget i perioderne 3. maj til 16. juli samt 30. august til 20. oktober. Her vil der være en middagsafgang fra Billund (kl. 1200) mandag og fredag og en eftermiddagsafgang fra Paris kl. 1435.

Den "faste" fartplan er en morgenafgang fra Billund mandag til lørdag kl. 0745 og fra Paris kl. 1000 samt en eftermiddags/aftenafgang mandag til fredag samt søndag fra Billund 1710 og fra Paris kl. 1935.

Fælles helikopter køb?

Danmark, Finland, Norge og Sverige skal have nye helikoptere til forsvaret.

Danmark skal have 10-12, dels redningshelikoptere til afløsning af Sikorsky S-61, dels taktiske transporthelikoptere til Hæren.

Finland overvejer anskaffelse af 20-30 (!) til taktisk transport, mens Norge og Sverige har behov for helikoptere til ubådsjagt, svenskerne også til taktisk transport. I alt drejer det sig om 50-80 helikoptere til levering fra 2001.

De fire lande undersøger derfor om de er mulighed for at finde frem til et fælles "grundfly", der kan udstyres efter de enkelte landes behov, idet man regner med at kunne opnå en betydelig besparelse ved et fællesindkøb. Der er derfor sendt en *request for information* (anmodning om oplysninger) til en række producenter, og man regner med at kunne fremkomme med en indstilling på de norske forsvarsministres møde den 3. maj.

Anmodningen er sendt til Agusta, GKN Westland, EH Industries, Eurocopter NH Industries, PZL Swidnik, Rusvertol (Mil og Kamov), Bell, Boeing, Kaman, Sikorsky og Kawasaki.

Danish Aviation Group

Fire danske flyvirksomheder har indgået en aftale om nærmere samarbejde og har dannet Danish Aviation Group.

Formålet med samarbejdet er at tilbyde internationale flyproducenter og -operatører komplette løsninger inden for vedligeholdelse og modifikation af civile fly og helikoptere. Desuden tilbyder gruppen udvikling og produktion af fx moduler og quick change løsninger til helikoptere og transportfly, som gør det muligt hurtigt at skifte konfiguration, så luftfartøjet kan anvendes til evakuering/transport af syge eller sårede personer, søredning, VIP transport, miljøovervågning, kommunikation og navigation.

Gruppen har endvidere ekspertise med hensyn til avionics, service- og overhaling af turbomotorer samt nyindretning og maling af fly.

De fire virksomheder er

- Danish Aerotech A/S, Karup, der udfører vedligeholdelse og modifikation m.v. af fly og helikoptere samt udvikler, producerer og sælger dele til fly- og helikopterindustrien.
- Scandinavian Avionics A/S, Billund, der udfører vedligeholdelse, modifikation, installation og salg af militære og civile avionics-, kommunikations- og navigationssystemer til fly og helikoptere.
- DAO Aviation A/S, Roskilde, der udfører vedligeholdelse, modifikation og salg af fly- og helikoptermotorer
- Danish Aircraft Painting A/S, Odense, der udfører opdatering af fly- og helikopterinteriører og eksteriører.

Samarbejdsaftalen påvirker ikke ejerforholdene i virksomhederne, som også fortsætter deres individuelle forretningsområder uændret.

Ubemandede fly til Hæren

Forsvaret har bestilt otte ubemandede fly, på engelsk Unmanned Aerial Vehicles, der er udstyret med moderne senso-

Forbedret Phantom



Den første McDonnell F-4 Phantom til det tyrkiske flyvevåben som IAI, Israel Aircraft Industries har moderniseret, fløj første gang den 11. februar.

Den har ny radar og ECM-avionik fra IAI's datterselskab Elta Electronics, og for integrationen står Elbit Systems.

IAI skal opgradere 28 fly og

levere de første sidst på året. Endvidere skal 28 moderniseres af det tyrkiske flyvevåbens hovedværksted i Eskisehir.

rer og kameraer, så de kan overvåge store områder både om dagen og om natten. Fx kan de på stor afstand registrere og følge kampvogne, køretøjer og andet udstyr på landjorden og transmittere høj kvalitets-videobilleder direkte tilbage til hovedkvarteret.

Udstyret skal anvendes af Hæren, men det er Flyvernaterielkommandoen (FMK), der står for anskaffelsen.

Der er skrevet kontrakt, i øvrigt den første større FMK har indgået i Euro, med det franske firma SAGEM om levering i 2001 af to komplette systemer af typen Sperwer, hver bestående af fire fly og to kontrolstationer.

Flyene er propeldrevne og kan fjernstyres ud til en afstand på 150 km. De startes med katapult, men lander med faldskærm. Flyvningen gennemføres efter en forprogrammeret flyveplan, som efter behov kan korrigeres af UAV-operatøren fra en almindelig computerskærm i kontrolstationen.

SAGEM er et højteknologisk firma, der fremstiller navigations- og kommunikationssystemer, computere og sensorsystemer til fly, helikoptere og UAV'er. Det samarbejder med Terma Elektronik om projektet.

Også Frankrig, Holland og Sverige har valgt UAV udstyr fra SAGEM.

Saab Malmö lukket

Den 19. januar blev det sidste "kabinerør" leveret fra Saab Aircrafts fabrik i Malmö. Det skal anvendes i Saab 2000 nr. 63, der skal afleveres "sidst på foråret" som det sidste Saab regionaltrafikfly.

Saab-fabrikken i Malmö er den direkte fortsættelse af Malmö Flygindustri (MFI), men i 1970'erne flyttedes produktionen fra den gamle lufthavn (Bulltofta) til lokaler i det nedlagte Kockum skibsværft i selve Malmö.

Den har bl.a. fremstillet kropsektioner til Saab 105 (SK 60) og dele til Viggen, men har siden 1990 hovedsagelig pro-

duceret kropsektioner, stabilisatorer, finner, haleplaner og elkabelbundter til Saab 340 og 2000 (dog ikke stabilisatorer og finner til Saab 2000, der bygges af Finnatech).

Men navnet MFI lever videre. Saab solgte i juni i fjor fabrikken, der da beskæftigede ca. 140 mand, og den hedder fra årsskiftet IMFI, Industrihuset MFI.

IMFI fortsætter som underleverandør til Saab Aircraft og satser ellers på kvalificeret kontraktproduktion for elektronik- og finmekanikvirksomheder.

FLYFORSIKRING

Tryg-Baltica

Klausdalsbrovej 601, DK 2750 Ballerup

Fax +45 44 20 66 55

e-mail: fly.industri@tryg.dk

Kontaktpersoner:

Henriette Olsen +45 44 20 38 54

Jesper Knudsen +45 44 20 38 57

Medlem af Nordisk

Flyforsikringsgruppe (NFG)



13. Verdensmesterskab i Præcisionsflyvning

æpyn umop

Tekst og foto: Knud Larsen

I en halv snes år har new zealænderne kæmpet for at få FAI's General Aviation Committees godkendelse til at afholde verdensmesterskabet i præcisionsflyvning. Nu var det lykkedes.

Da mesterskaberne normalt afholdes hvert andet år i sommerperioden var det naturligt at lægge konkurrencen i februar, hvor vi på den nordlige halvkugle ellers har vinterfrakkerne på. Lufthavnen i Hamilton 125 km syd for Auckland var hjemsted for aktiviteterne.

Deltagerne

Fra Europa er der meget langt til New Zealand, både i afstand og i flyvetid, hhv. 9.700 nm på GPS og ca. 30 timers transporttid. Men som det blev sagt: der er jo ikke længere fra Europa til New Zealand end omvendt, og da new zealænderne havde deltaget i mange verdensmesterskaber, bl.a. i Skive i 1989, var der da heller ingen problemer med at få tilmeldinger. 20 nationer deltog i mesterskaberne med 80 piloter. De fleste europæiske lande deltog, og for første gang var der deltagere fra

Lithauen og Rusland. Sydafrika og Canada var der også, men der var ingen deltagelse fra Sydamerika eller Asien.

Fra Danmark deltog Kurt Gabs, Lago Laumark-Møller, Johannes Slot, Dagmar Theilgaard og Allan Bonde-Hansen. Carl-Erik Mikkelsen deltog som dommer og Vagn Jensen var præsident for juryen.

Flyene

Piloterne skulle hente de indlejede konkurrencefly i de lokale flyveklubber. New Zea-



Det officielle program med en hilsen til Danmark på forsiden (Cessna 150 OY-CPR).



land er et stort land (seks gange større end Danmark), og det der på kortet kun er nogle centimeter bliver hurtigt til tre timers flyvning - hver vej.

De fleste fly blev delt af to piloter. Med 80 piloter i konkurrencen var der på forpladsen 50 fly. Der var stor efterspørgsel på Cessna 150/152, en del Cessna 172 og en enkelt PZL Coliber 150 Rallye, som Johannes Slot fløj. Polakkerne fløj som sædvanlig Wilga, som de også havde lejet lokalt.

Den danske hold foran Rally ZK-RTB. Fra venstre Dagmar Theilgaard, Johannes Slot, Kurt Gabs, Lago Laumark-Møller og Allan Bonde-Hansen.

Velkommen

Lørdag den 20. februar bød Competition Director Ross Scherer velkommen til piloter, jurymedlemmer, dommere, hjælpere og til de indbudte gæster bl.a. Governor General Sir Hardie-Boyes og frue.

Præsidenten for FAI/GAC Bill Ottley modtog på deltagerens vegne den lokale Maori velkomst - en velkomst hvor man ikke rigtig ved om man skal flygte, være bange eller glæde sig over modtagelsen. Men alt er oprigtigt og venligt ment.

Inden konkurrencen begynder for alvor er der øvelsesdage, hvor man kan øve teknikken i landingerne og gennemflyve en navigations-tur for at vænne sig til terrænet og flyvekortene.

Efter at piloterne havde øvet landinger kom den regerende verdensmester Mat Wakelin (New Zealand) hen til Johannes Slot, der slappede af på terrassen: -Er det dig, der flyver den der lavvingede? Det måtte Johannes jo indrømme. -Du har ellers lavet nogle meget fine landinger, sagde Mat og forudså allerede her en konkurrent til titlen. Som en ægte jyd underdrev Johannes sin indsats, men fakta var at han kun havde fået to strafpoint. Havde det været konkurrencedag havde han været verdensmester. - Men det var kun en øvelsesdag.



Den officielle velkomst. Det oprindelige new zealandske folk Maori'erne byder velkommen (powhiri).

Vejret

Arrangørerne var heldige med vejret. De fleste dage begyndte delvist overskyet, men op ad dagen havde solen opløst skyerne, og den skarpe sol skal man tage sig i agt for. Min medbragte solcreme med faktor otte forslog som en skrædder et vist sted, - næ, i New Zealand skal man bruge faktor 30 (!), hvis det skal give nogen beskyttelse. Temperaturen lå behageligt sidste i tyverne, så det var en fornøjelse at få lidt sommer i februar.

Konkurrencedagene

Men uheldet var ude den første konkurrencedag, hvor den

første af to dage med navigationskonkurrence skulle løbe af stablen - det var tåge i bjergene! Efter tre timers udsættelse kom konkurrencen igang. Med 80 piloter, der skal starte med tre minutters mellemrum er det en langstrakt affære at få sendt feltet afsted.

På navturen, hvor der kan være op til 10 vendepunkter, skal piloterne udover at overholde tiden på sekundet også finde de udlagte mærker samt indtegne placeringen af de udleverede fotos på ruten på flyvekortet.

Området omkring Hamilton er fladt landbrugsland (kvæg-avl), mens det ud mod kysten

er mere bjergrigt. Da jeg kommenterede udsigten mod bjergene (1.100 m) sagde en new zealænder: -"De der kalder vi kun bakker, ikke bjerge. På sydøen er der bjerge på op til 3.700 m". Så måtte jeg fortælle ham om Himmelbjerget og dets højde. Megen mor-skab.

De to delkonkurrencer var lagt over varieret terræn. Navturen på anden dagen var den vanskeligste, hvor et langt ben gik over bakket terræn med mange tværgående veje og udtørrede vandingskanaler. Der blev lavet mange strafpoint på det ben. Det var også på denne tur at Dagmar Theil-

Johannes Slot, der her sætter Rallyen på nul-linjen, blev en flot nr. 5 i landingskonkurrencen.



gaard først fik øje på startpunktet to minutter for sent - og deraf følger strafpoint ved hvert kontrolpunkt på resten af ruten.

Landing

Aftenen før bekendtgjorde competition director Ross Scherer, at edb-anlægget var gået ned, så der kunne ikke udskrives en startliste for næste dags landingskonkurrence. Startrækkefølgen ville derfor være den samme som for navturen. Det viste sig senere, at der havde været et fire-timers strømafbud.

Der fire typer landinger i konkurrencen, hvor det gælder om at få så få strafpoint

som muligt. Der gives strafpoint for at lande efter nul-linjen, men der gives ekstra mange for at lande før nul-linjen. Derfor skal der selvfølgelig landes på nul-linjen, hvor der gives 0 strafpoint.

I den første type landing er det tilladt at bruge motorkraft, flaps, sideglidning etc. Den anden type er med motoren i tomgang, men ellers det samme som den første. I den tredje type må man hverken bruge motorkraft eller flaps. Den sidste type er landing over forhindring, hvorefter en elastisk snor med vimpler er opspændt to meter over bane ca. 50 meter før nul-linjen. I denne type landing er det igen tilladt at benytte motorkraft, flaps etc.

Resultater

Individuel verdensmester: Janusz Darocha, Polen
nr. 2 Daroish Kraidy, New Zealand
nr. 3 Jiri Jakes, Tjekkiet

nr. 25 Kurt Gabs
nr. 34 Johannes Slot
nr. 45 Lago Laumark-Møller
nr. 62 Allan Bonde-Hansen
nr. 70 Dagmar Theilgaard

Vinder af landingskonkurrencen blev Z. Trifunovic fra Kroatien.

Holdkonkurrencen blev vundet af Polen efterfulgt af New Zealand og Tjekkiet.

Efterhånden som de danske piloter havde gennemført deres første landing varierede stemningen fra optimisme,

over håb til „så kan det også være lige meget“. Efter anden og tredje landing (dem uden brug af motor) var stemningen stigende mod det bedre efterhånden som konkurrenterne fik ringere resultater. De ellers så uovervindelige polakker havde ikke så meget styr på deres Wilga'er som de plejer at have.

Efter den fjerde landing med forholdsvis gode resultater var stemningen på det danske hold (udelukkende jyder) *ik' så ringe*. Men der var også andre deltagere der var gode til at lande deres fly.

Resultatet af landingskonkurrencen skulle have været klar kl. 19.30, men var end ikke klar næste morgen.

Resultatformidling

De new zealandske arrangører havde styr på aktiviteterne på nær en ting - resultatformidlingen.

FAI's General Aviation Committee har for flere år siden anskaffet det norsk udviklede edb-program CASPAR til at håndtere resultaterne, men diverse forviklinger mellem FAI/GAC og den new zealandske organisation, der havde fået indtryk af at de kunne benytte deres eget udviklede program, gav desværre en række problemer med resultatformidlingen. Et strømudfald hjalp jo heller ikke på sagen.

Men uanset disse ting kan det slås fast, at New Zealand Precision and Rally Flying Association med Ross Scherer i spidsen gennemførte et godt tilrettelagt og ellers problemfrit VM, som vi med glæde vil tænke tilbage på. ■



Brødre Mike og Ralph Wine sørgede for tankning fra Mobil Aviation's vogntog. Parasollen giver den nødvendige beskyttelse mod solen.

I forreste række fra venstre ses den individuelle vinder Janusz Darocha (med pokalerne), nr. 2 Daroish Kraidy og nr. 3 Jiri Jakes.





SENECA V



MALIBU MERIDIAN

At vælge er det sværeste

At vælge hvilket af disse fly man skal købe er noget af en udfordring. Uanset hvilken type man vælger, er det en uovertruffen nydelse at flyve i dem.

Vi gør dit valg lidt lettere, idet vi producerer flere forskellige fly, der giver mange forskellige muligheder.

En Malibu Mirage giver dig første klasses luksus og performance. En Seneca V giver dig to-motorers kraft til at gå op over dårligt vejr. Den turbo-chargede Saratoga II TC og Saratoga II HP'en giver dig god plads til at sidde og slappe af og strække ud - uanset hvilken højde du flyver i. En Archer III er ideel - både til personligt brug, skoling og opflyvning.

Skulle disse fly ikke give dig alt hvad du ønsker - så kommer den nye Malibu Meridian i år 2000.

Uanset hvad du vælger - Når du vælger en Piper - har du valgt godt



ARCHER III



SARATOGA II



MALIBU MIRAGE

Piper
THE NEW PIPER
AIRCRAFT, INC.

For yderligere oplysninger kontakt da din nærmeste Piper forhandler, Air Alpha Aircraft Sales A/S, telefon +45 65 955 454 fax +45 65 955 476 eller besøg os på vor internet adresse <http://www.newpiper.com>, 2926 Piper Drive, Vero Beach, FL 32960 U.S.A.

Skærpede regler for firmaflyvning?

Det foreslår en embedsmandsgruppe, nedsat af af trafikministeren efter flyveulykke med ni omkomne.

Af Hans Kofoed

Den 12. oktober i fjor havarede Cessna 402 OY-BHE i Norge. Alle ombordværende, pilot og otte passagerer, omkom.

Ulykken fik ifølge sin karakter stor presseomtale. Det blev stærkt insinueret, at der var tale om fiktiv firmaflyvning, og debatten om den såkaldte sorte taxaflvning tog et fornyet opsving.

Sagen blev også rejst politisk. I Folketingets Trafikudvalg sagde trafikministeren den 22. oktober, at ulykken gav anledning til en vurdering af det regelsæt, der gælder for den pågældende type flyvning.

Ministerens fik meget bred opbakning til en vurdering og eventuelt opstramning af reglerne for firmaflyvning.

Arbejdsgruppe nedsættes

Ministerens havde allerede umiddelbart efter ulykken besluttet at Trafikministeriet og Statens Luftfartsvæsen (SLV) skulle gennemgå reglerne på området, specielt vedrørende firmaflyvning, og der blev nedsat en arbejdsgruppe, bestående af kontorchef Niels Remmer, chefkonsulent Theo Rabenberg og konsulent Annette Thorup, alle Trafikministeriet, fra SLV vicedirektør Sven E. Andresen, kontorchef Hanne Skovsted, luftfartsinspektør Asbo Holse og fuldmægtig Susanne Jensen.

Ministerens havde på mødet med trafikudvalget lovet, at arbejdet ville blive afsluttet snarest.

Og det holdt stik.

Allerede midt i februar forelå Rapport om firmaflyvning m.m., 58 for det meste tætrykte A4 sider.

En væsentlig del af rapporten er en virkelig grundig gennemgang af de nuværende regler for flyvning med passagerer og af SLV's tilsynsaktiviteter (regelfastsættelse, tiltrædelseskontrol, funktionstilsyn, informationsvirksomhed, analysevirksomhed). Der redegøres for licens, bemanning, certificering m.v., men også for håndhævelse af reglerne, herunder et så trist emne som inddragelse af certifikat.

Og så er der selvfølgelig et kapitel med arbejdsgruppens vurdering og anbefalinger, og desuden forskellige statistikker, bl.a. over havarier og hændelser.

Arbejdsgruppens har ikke beskæftiget sig med den form for firmaflyvning, hvor der flyves med gods, fx. firmaets produkter eller reservedele.

Erhvervsmæssig eller privat flyvning?

Den erhvervsmæssige flyvning er undergivet en meget detaljeret regulering, der har baggrund i internationale normer.

Privatflyvning, herunder firmaflyvning, er ikke undergivet samme regelsæt og kontrol. Reglerne er mere lempe- lige, fx. stilles der mindre omfattende krav til flyet og til pilotens certifikat.

Noget tilsvarende gør sig gældende for andre transportformer, fx. bus- og godsområdet.

Og hvad forstås der så ved privatflyvning?

Det står der ikke noget om i Luftfartsloven!

Den anvendes udtrykket luftfart i erhvervsøj/erhvervsmæssig luftfart, men hvad det er, defineres heller ikke!

Af forarbejderne til loven fremgår det imidlertid, at der derved forstås befordring af

passagerer og gods mod betaling.

I loven reguleres luftfart/ flyvning generelt, og herudover er der i kapitel 7 fastsat særlige regler for erhvervsmæssig luftfart.

Man kan derfor slutte modsætningsvis, at ikke-erhvervsmæssig luftfart er privat luftfart.

SLV har udsendt en vejledning om afgrænsningen mellem privat og erhvervsmæssig luftfart. Heri anføres det, at erhvervsmæssig luftfart er flyvning mod betaling, medmindre der er tale om en ven-tjeneste, hvor piloten og passagererne kender hinanden i forvejen og deler udgifterne, eller at samtlige deltagere i flyvningen (herunder piloten) har et fælles formål og rejsemål, at udgifterne deles lige mellem alle deltagere (også piloten) samt at flyvningen ikke har været tilbudt offentligheden.

Firmaflyvning

Heller ikke begrebet firmaflyvning findes i luftfartsloven og de internationale normer, men i BL 5-9 står der:

Til privat- og forretningsmæssig flyvning henregnes i denne BL alle former for flyvning, som ikke udføres erhvervsmæssigt og for hvilke der ikke er udfærdiget særlige bestemmelser

Firmaflyvning – eller forretningsmæssig flyvning – hvor et firma flyver med egen ansatte, betragtes således som privatflyvning og kan derfor udføres uden særlig tilladelse (licens), såfremt firmaet enten er registreret som ejer af flyet eller har heltidsansat en pilot, der således vil kunne flyve med et lejet fly.

Definitioner bør med i loven

For at skabe større klarhed på området, herunder mulighederne for at få domstolene til sanktionere overtrædelser på

området og således at dette også bliver klart for luftfartsbranchen, anbefaler arbejdsgruppen, at begreberne erhvervsmæssig lufttransport og privatflyvning, herunder firmaflyvning, defineres direkte i Luftfartsloven.

Arbejdsgruppen mener ikke, at der er behov for at ændre reglerne for udførelse af erhvervsmæssig flyvning.

Licens til firmaflyvning

Med de nuværende regler er det firmaet, der bestemmer, om transporten af de ansatte skal foregå som firmaflyvning med det sikkerhedsniveau, der gælder for privatflyvning, frem for med et luftfartsselskab på et højere sikkerhedsmæssigt niveau. Det er ligeledes firmaet, der har den økonomiske fordel af at transporten foregår som firmaflyvning, hedder det i rapporten.

Den ansatte er i et afhængighedsforhold til arbejdsgiveren, der gør at den ansatte ikke frit kan vælge transportform, og det bør derfor efter arbejdsgruppens mening ikke have den konsekvens, at vedkommende bliver underlagt et ringere sikkerhedsniveau end det, der gælder for erhvervsmæssig flyvning.

Vilkårene for firmaflyvning med ansatte foreslås derfor skærpet meget betydeligt, faktisk op til det niveau, der gælder for erhvervsmæssig flyvning med passagerer.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at der indføres en særlig licens for firmaflyvning, at piloten skal have erhvervscertifikat og at firmaet har en fastansat flyvekyndig person, der er ansvarlig for firmaets flyvninger. Denne kan være virksomhedens pilot eller en deltidsansat med operationel erhvervsmæssig luftfartserfaring.

Fly, der anvendes til denne form for firmaflyvning, bør efter arbejdsgruppens mening have samme sikkerhedsstandard som fly til erhvervsmæs-

sig flyvning. Luftdygtighedsbeviset skal altså fornyes hvert år og flyet vedligeholdes af godkendt JAR 145 værksted. Kravene til sikkerhedsudstyr, præstationer og besætning skal ligeledes være de samme som ved erhvervsmæssig flyvning. SLV skal foretage tiltrædelseskontrol, inden der meddeles tilladelse til firmaflyvning, og løbende føre tilsyn med at betingelserne overholdes.

Det hedder videre i rapporten:

Endvidere vil der i lighed med alle andre områder skulle betales gebyr til SLV for det tilsyn, der udøves.

Overtrædelse af bestemmelserne for firmaflyvning skal kunne medføre straf (bøde

eller hæfte), og for at afskrække piloter, der er de nærmeste til at kende reglerne, fra at arrangere firmaflyvning uden om reglerne, bør sådanne piloter kunne straffes og få frakendt deres certifikat – ubetinget.

Vennetjenester

Privatflyvning med passagerer adskiller sig fra firmaflyvning ved at passagererne selv har valgt at flyve på det sikkerhedsniveau, der gælder for privatflyvning, og arbejdsgruppen finder derfor, at det fortsat bør være tilladt at flyve for personlige venner, men at det nærmere bør afgrænses, hvilke der kan blive tale om.

Bestræbelserne for at standse og retsforfølge de flyvninger, der ikke kan betegnes som reelle vennetjenester bør øges, mener arbejdsgruppen.

En øget indsats forudsætter dog, at SLV får tilført ressourcer, så der kan sendes inspektører ud til de mindre flyvepladser og foretage stikprøvekontrol af en række tilfældige flyvninger.

Det hedder herom:

Arbejdsgruppen anbefaler, at SLV's inspektioner "i marken" øges på dette område, og at de omkostninger, der er forbundet hermed, finansieres via højere gebyrer for de områder, som tilsynet dækker, dvs. gebyrer for privatflyvercertifikat.

For 50 år siden

1. april 1949:

Luftfyrrekkens Rødbyhavn – Vignæs – Stuby – Sjolte – Jernen nedlægges. Amager Syd beholdes som ledefyr for Københavns Lufthavn Kastrup.

5. april:

Herning Luftfart A/S overtager forpagtningen af Herning flyveplads. Den er anlagt af kommunen, der har ladet arealet planere og har opført en hangar til 6-7 lette fly samt en bolig til flyvepladslederen.

29. april:

Folketingets Finansudvalg bevilger et lån på 15 mio. kr. til Det Danske Luftfartsselskab mod pant i selskabets materiel og under forudsætning af at aktiekapitalen nedskrives.

Hvad andre skriver:

Bliver Danmark igen en hvid plet på landkortet?

Under denne overskrift skriver chefredaktør Volker K. Thomalla i den tyske aeroklubs medlemsblad aerokurier for marts måned:

Forestil Dem dette: Efter en alvorlig ulykke på en motorvej med ni omkomne forbyder forbundstrafikministeriet af sikkerhedsmæssige grunde kørsel med private biler på motorveje.

Ufatteligt? Ikke helt, for det, som den danske trafikminister Sonja Mikkelsen netop har sat i værk, kan absolut sammenlignes hermed.

På grund af en tragisk flyveulykke, hvor ni danskere mistede livet, arbejder trafikmi-

nisteriet nu på et lovforslag, hvis konsekvente gennemførelse vil bevirke, at det kun bliver muligt at udføre erhvervsmæssige executive charterflyvninger over Danmark.

Firmaflyvning, som den i dag udføres af danske virksomheder med verdensry, fx Lego-gruppen med Citations og en Falcon, bliver ikke mere mulig. Danmark bliver atter en hvid plet på General & Business Aviation flyvekortene.

Fakta og analyser af ulykker kan ikke have spillet nogen rolle ved minister Mikkelsens overvejelser, for sammenlignet med andre trafikformer ligger Business Aviation på europæisk plan på et sikrere niveau, – hvormed ikke være sagt, at man godt kan indstille anstrengelserne for at forbedre flyvesikkerheden yderligere.

Jeg kan ikke frigøre mig for en mistanke om, at i dette tilfælde skal de ni omkomnes tragiske død bruges til personlig profilering.

Hvad kommer det os ved?

Meget, for ikke blot på grund af sin liberale indstilling til General Aviation er Danmark et yndet land for privatflyvere fra hele Europa, skønt det i nogle år har gået enegang med hensyn til et krav om højere forsikringssummer for flyvninger over sit territorium.

Også Grønland hører til Danmark, og de fleste småfly og lette jeforretningsfly, som overføres ad luftvejen fra USA, må mellemlande i Grønland. Har de ikke denne mulighed, må de vejen om ad Azorerne eller spile poker med rækkevidden, hvad der dog ikke er nogen fornuftig pilot der vover. Bortfaldet af Grønland som

landingsmulighed vil betyde en betydelig forringelse af flyvesikkerheden. Tænk den danske trafikminister på det?

Det internationale AOPA/IAOPA løber stormløb mod den danske regerings planer. Danmark er jo nu engang medlem af EU, ICAO og JAA og vil med det planlagte quasi-forbud mod privat firmaflyvning støde mod adskillige internationale overenskomster, for ikke at sige noget om de harmoniseringsbestræbelser indenfor EU, som skal skabe ensartede konkurrencebetingelser og frie markeder.

Men hvad tæller det, når der appelleres til vælgernes gunst? Det kan ikke kun danskerne synge med om...

(Oversat af Hans Kofoed)

Rekordoverskud for SAS i 1998



- men i 1999 må der spares tre milliarder til køb af langdistancefly

Af Johannes Thinesen

Boeing 737-600 SE-DNM i den nye SAS bemaling.

Selv om SAS-chefen Jan Stenberg på presse-mødet i Stockholm den 18. februar kunne præsentere et økonomisk resultat for SAS-gruppen for året 1998 med et overskud på 2.829 mio. svenske kroner (2.231 i 1997), hvilket er det største i SAS' godt 50-årige historie, så bebudes alligevel et vanskeligt år i 1999.

Indledningen på 1998 var lovende, men strejker i Danmark og Norge blev dyre for SAS, protestaktioner fra de svenske flyveledere i september, omlægning af lufttrafiksystemet Airspace 98 i Skandinavien og flytningen fra Oslo/Fornebu til Gardermoen den 7. oktober resulterede i tab af størrelsesordenen 800 mio. svenske kroner.

Sidst på året 1998 konstateredes en trend til at forretningsfolk er begyndt at flytte fra Euro-class til den billigere turistklasse.

Spareprogram

SAS må i toårsperioden 1999-2000 bringe sine udgifter ned med 3 mia. svenske kroner med et spare- og effektiviseringsprogram. Om det betyder, at der skal foretages afskedigelse af personalet (ca. 24.000), ville Jan Stenberg ikke udtale sig om.

I Inside SAS nr. 3/99 udtaler SAS informationsdirektør Henry Stenson, at masseopsigelser ikke er aktuelle, men at der skal ansættes både piloter og kabinepersonale.

Iflg. de nye regler for kabi-

nepersonalebemanning skal der være mindst et kabinemedlem pr. 50 stole - tidligere var kriteriet et pr. 50 passagerer.

Det er sikkert, at der skal spares på en lang række poster. En spareplan skal nu drøftes med fagforeningerne.

777 eller A340

Den i mange kredse medspænding imødesete afgørelse om køb af et nyt langdistancefly ville Stenberg ikke komme ind på. Boeing 767 har ikke til-

strækkelig kapacitet, så SAS kan ikke imødekomme ønsket fra mange kunder med transport til fx. New York. Der er forlydender om køb af 10-15 Boeing 777-300 eller Airbus A340.

Virksomheden i 1998

SAS var udsat for hård konkurrence på Skandinavien fra europæiske operatører som Finnair, Braathens og Maersk. SAS har åbnet en ny rute Stockholm-Chicago. Samarbejdet inden for Star Alliance, specielt med Lufthansa, har bidraget positivt.

I Star Alliance indgår SAS, Air Canada, Lufthansa, Thai Airways, United Airlines og Varig Brazil. Der flyves til mere end 600 destinationer i 108 lande med 1.438 fly, 239.600 ansatte, 191,8 mio. passagerer og 6.700 daglige afgange.

I løbet af 1999 vil Ansett Australia, Air New Zealand og All Nippon Airways blive tilsluttet.

Trafikken udvikledes relativt langsomt, stigningen var 2,7 % sammenlignet med 1997.

Resultater for SAS-gruppen

Alle beløb i millioner svenske kroner

	1997	1998	ændring
Nettoomsætning	38.928	40.946	5,2 %
Resultat før skat	2.231	2.829	26,8 %
Driftresultat før afskrivning	4.118	4.115	-0,1 %
Resultat ved salg af fly m.m.	83	1.014	-
Antal ansatte	25.057	27.071	8,0 %

Ruten til Hong Kong blev nedlagt pga. dårlig belægning. Kabinefaktoren på de interkontinentale ruter var med 77,7 % (79,3 %) den højeste i SAS. SAS trafikstigning i Europa var på 3,3 % med en kabinefaktor på 59,2 %.

I januar købtes samtlige aktier i Air Bothnia AB, Finland. 25 % af Skyways Holding AB blev købt i april, og der blev indgået aftale om køb af 26 % af aktierne i Cimber Air samt 63 % af Widerøe's Flyveselskab AS Norge.

Med salget af 20 DC-9-41 har SAS nu solgt alle DC-9 fly og tilbagelejet den i 2-3 år. To Boeing 767-300 er solgt og tilbagelejet i fire år.

SAS International Hotels har haft en positiv udvikling med 233 (160) mio. svenske kroner i overskud før skat fra 113 hoteller.

Antal passagerer var 21.499.000 (20.608.000), passagerkilometer (RPK) 20.821 mio. (20.265), sædekilometer (ASK) 31.704 mio. (31.257), kabinefaktor 65,7 % (64,8). ■

Glæder du dig også til at flyve rusten af?

Der er forår i luften, og der skal luft under vingerne.

Det er svært at forestille sig, at en motors ædle dele kan blive angrebet af rust. Men kondensvand og syreholdige rester fra forbrændingen er en barsk cocktail.

Det bedste, du kan gøre for din motor, er at bruge AeroShell 15W-50. Ikke blot har den multigrade-fordelene med lettere og mere skånsom koldstart, men den har som den eneste olie på markedet

anti-corrosion additiver. Derfor reduceres korrosionen til et ubetydeligt minimum, og din motor får et bedre og længere liv.

Brochure og yderligere information kan fås hos Shell Aviation, tlf. 33 37 22 86.

Eller check www.shell.dk.

Bed dit værksted om AeroShell 15W-50, når du skal skifte olie.

Bemærk: AeroShell 15W-50 er blandbar med alle olietyper, så du vil ikke få problemer, hvis du skal efterfylde, og Shell evt. ikke findes på pladsen.



SHELL IS FLYING



Lindtorp Flyvecenter nu en realitet



Af Jørgen Nørris Jensen, formand for Lindtorp Flyvecenter

Holstebro - Struer Lufthavn I/S ved Holstebro og Struer Kommuner blev formelt nedlagt som offentlig lufthavn i foråret 1992. Flyvepladsen er beliggende ved Linde ca. 15 km nordnordvest for Holstebro.

Fra foråret 1992 til 31. marts 1998 har et privat konsortium Lindtorp ApS forsøgt at skaffe ressourcer til at etablere blandt andet et køreteknisk anlæg og gokart bane på flyvepladsens område og drive dette på kommerciel basis.

Konsortiet har primo 1998 måtte opgive at skaffe de nødvendige midler til de planlagte anlæg, hvorfor Holstebro og Struer kommuner ved bestyrelsen for Lindtorp Flyveplads opsagde aftalen med konsortiet. Man indledte derefter forhandlinger med de på Lindtorp Flyveplads værende fritidsklubber om fremtidig overtagelse og drift af flyvepladsen.

Fritidsklubberne bestående af Holstebro RC-modelflyveklub, Holstebro - Lindtorp Faldskærmsklub, Holstebro Ultraletklub, Lindtorp Motorflyveklub og Lindtorp Svæveflyveklub, indledte forhandlinger om overtagelse af flyvepladsen klubberne imellem primo april 1998.

Oprettelsen

Disse forhandlinger resulterede i oprettelsen af Lindtorp Flyvecenter, idet klubberne underskrev vedtægter, oprettede en fælles centerbestyrelse og intern driftsaftale den 15. juni 1998.

Lindtorp Flyvecenter repræsenterer fra de fem klubber sammenlagt ca. 290 medlemmer. De enkelte klubber ser nu frem til at den usikkerhed, som har hersket om pladsens fremtid de seneste seks år, definitivt er fjernet.

Låneaftalen, som er underskrevet den 24. august 1998 og efterfølgende godkendt i Holstebro og Struer byråd, er nu gældende indtil 31. marts 2018.

Der kan således igen investeres i fly, materiel m.m. så medlemsskaren kan udvides til glæde for klubberne og luftsporten som helhed. Låneaftalen indeholder desuden, at såfremt en eller flere af klubberne optager kreditforeningslån på op til 20 års varighed, kan låneaftalen forlænges tilsvarende efter ansøgning. Låneaftalen indeholder ikke aftale om vedligeholdelse af asfaltbanen.

Privat flyveplads

Oprettelsen af Lindtorp Flyvecenter og den fælles centerbestyrelse indebærer, at ovennævnte klubber kollektivt overtager driften af flyvepladsen, således at denne drives som privat flyveplads, med luftsport som de primære aktiviteter.

Jævnfør vedtægterne for Lindtorp Flyvecenter går formandsskabet, som indtil 1. april 1999 varetages af Lindtorp Svæveflyveklub, på skift mellem klubberne med et år ad gangen.

Centerbestyrelsen har den opfattelse, at alle skal være velkomne til at besøge pladsen, som har en 1.200 x 30 meter asfaltbane, idet vi dog opfordrer til at normale flyvepladsregler overholdes, da vi ikke har behov for at få miljømæssige problemer samt ikke ønsker at genere vore naboer mere end højst nødvendigt.

Vi har besluttet, at der indledningsvis ikke skal betales landingsafgift, idet vi dog forbeholder os ret til at indføre dette på et senere tidspunkt.

Vedrørende miljøgodkendelse har pladsen for nærværende tilladelse til 12.000 operationer pr. år, hvoraf 2 % må være med jet. Bestyrelsen an-

ser ikke, at vi får problemer med at overholde dette tal foreløbigt.

Aktiviteter

Vedrørende 1999 arbejdes der på at arrangere adskillige aktiviteter med luftsport som emne, herunder blandt andet et fælles flyvestævne sidst i august måned. Det kan ikke udelukkes, at pladsen vil være lukket på enkelte dage i week-ends, da flere motorsportsklubber har udvist interesse for lejlighedsvis at anvende hovedbanen.

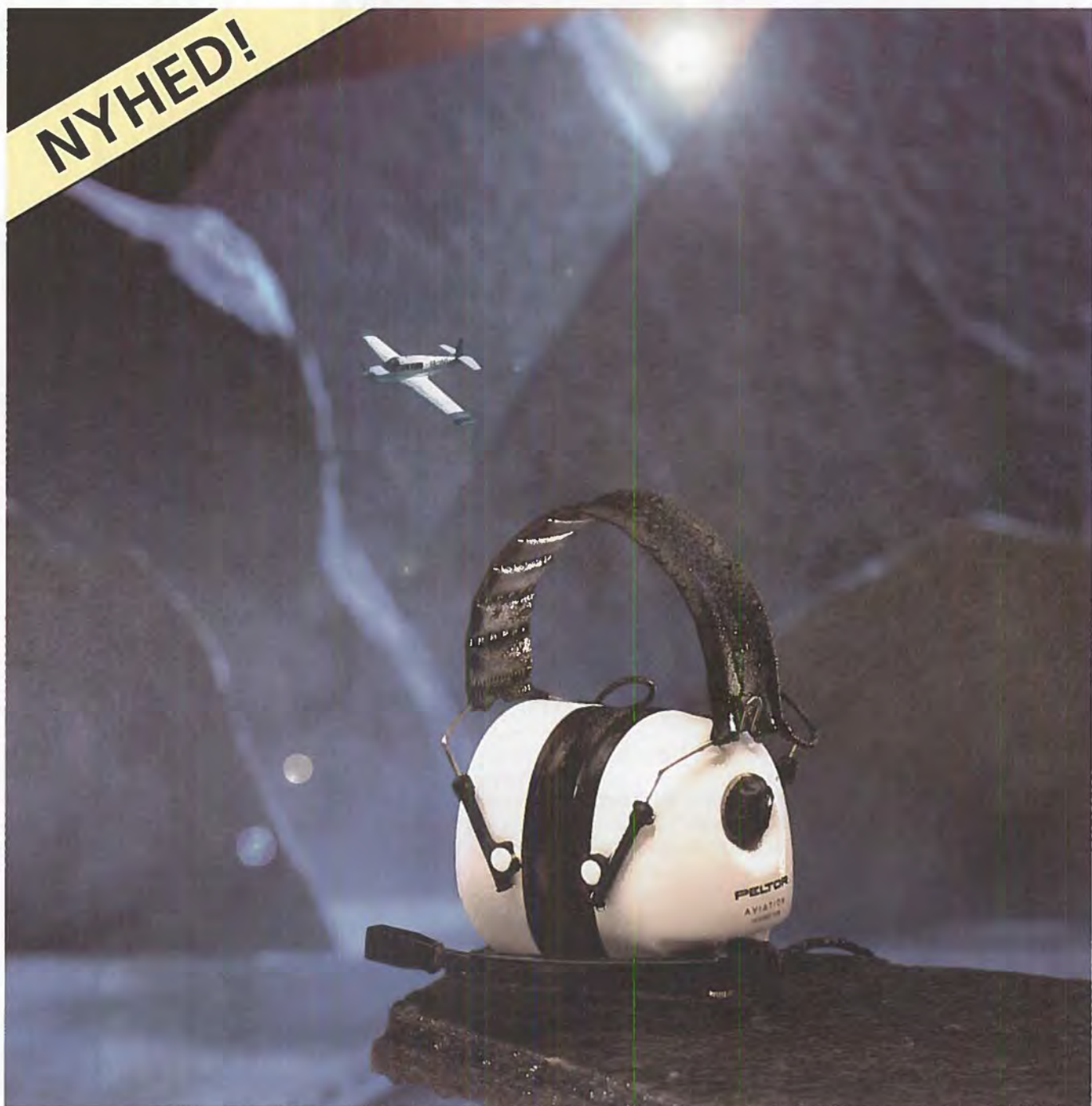
Der arbejdes også på at få genetableret benzinanlæg, således at pladsens piloter kan undgå at skulle flyve til Lemvig, Stauning eller Skive for at tanke.

Jævnfør centerets vedtægter er der også mulighed for at flere klubber end de nuværende kan få opholdssted på flyvepladsen. Der kan også efter forhandling etableres erhvervsflyvning fra pladsen. Begge dele dog kun såfremt pladsens kapacitet muliggør dette.

Lufthavnsbygning med tilhørende tårn er i øjeblikket ved at blive indrettet som klubhus m.m., primært for faldskærmsklubben, men også som opholdssted for øvrige klubbers piloter. Såfremt der er åbent i "klubhuset" vil der være mulighed for at købe en kop kaffe etc. Så skulle du have behov for en pause i flyvningen, er du velkommen til at besøge os på adressen: Lindtorp Flyvecenter, Donskærvej 4, 7600 Struer, tlf. 97 48 75 73.



NYHED!



P989501 Peltor Support

Aviation 7006 – En nyhed der kan høres

At konstruere et headset til flyvning er en udfordring. Alt skal være perfekt. Sikkerheden ombord må aldrig blive påvirket. For ikke at hænge fast i noget, kræves et design fri for udstående dele. En støjkompenseret mikrofon er nødvendig for en sikker kommunikation.

Hurtigt og let skal en mikrofonarm kunne flyttes fra standby til taleposition, både fra højre og venstre side.

Volumen skal være let tilgængelig og nem at justere for

hvert øre, afhængig af støjen eller nedsat hørelse. Desuden kræves der god plads til ørene, samtidig med at støjdæmpningen skal være optimal.

Alt dette har vi forenet i ét produkt. Aviation 7006 er navnet vi har døbt dette headset.

At vi derudover har bygget flere fordele ind i headsettet og opnået så lav en vægt som 375 gram, er vi bare stolte over.

Prøv Peltor 7006 hos KDA Service – Du bliver ikke skuffet.



Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Tlf. 4614 1500, Fax 4619 13
E-mail: kda@post8.tele.dk

PELTOR®

Yderligere reduktion af Flyvevåbnet?

Regeringens oplæg til forsvarsforlig vil i realiteten betyde lukning af Flyvestation Værløse og skære dybt på en række andre områder.

Regeringen offentliggjorde den 21. februar sit oplæg til de politiske forhandlinger om et nyt fire-årigt forsvarsforlig for perioden 2000-2003.

Udspillet lægger op til store besparelser på nærforsvaret af Danmark, men lægger samtidig vægt på, at dansk forsvar fortsat bidrager aktivt til fred og sikkerhed gennem FN, OSCE og NATO.

Her er hvad der står om den militære flyvning i regeringen oplæg. Det er barsk læsning, men glem ikke, at det er et forslag, og det endelige resultat af forhandlingerne med oppositionen kan meget vel betyde at det endelige resultat bliver væsentligt anderledes.

Regeringens forslag til forsvarsforlig

På baggrund af den sikkerhedspolitiske udvikling kan den umiddelbare kapacitet til at gennemføre luftforsvar i snæver tilknytning til dansk område reduceres bl.a. ved nedlæggelse af jordbaserede luftforsvarsenheder og faste installationer.

Flyvevåbnets transportkapacitet øges med henblik på støtte til landmilitære operationer og humanitær indsats.

Den allerede tilmeldte F-16 eskadrille (12 fly), suppleret med op til fire fly til rekognoscering, tilmeldes også NATO's reaktionsstyrker til luft-til-jord operationer.

Flyvevåbnets krigsstyrke reduceres fra ca. 14.800 til 11.600 personer, dvs. med ca. 3.200 personer.

Nedskæringskatalog:

Flyvevåbnet tilpasses i øvrigt således:

- Reduktion i flyvetimeproduktion for F-16.
- Rationalisering af den logistiske fredstidsstøttestruktur.
- Reduktion af bemanningen inden for Flyvertaktisk Kom-

mandos myndighedsområde.

- Flyvestation Værløse nedlægges som flyoperativ flyvestation, idet der opretholdes en Aerodrome Flight Information Service (AFIS). Eskadrille 722 og Søværnets Flyvetjeneste flyttes til Flyvestation Karup, mens Eskadrille 721 flyttes til Flyvestation Ålborg.
- F-16 flyene samles i tre eskadriller mod nu fire med to på Flyvestation Skrydstrup og en på Flyvestation Ålborg, samtidig med at vedligeholdelse på flyvestationsniveau for F-16 samles på Flyvestation Skrydstrup.
- Hærens Flyvetjeneste flyttes til Flyvestation Karup, og Flyvestation Vandel nedlægges.
- Samling af forsvarets helikoptertjenester under Flyvertaktisk Kommando.
- Justering af strukturen i det jordbaserede luftforsvar (HAWK og Stinger). Der oprettes seks ens eskadriller, hver med to fire units HAWK og et Stinger element. Der ved kan to HAWK-eskadriller nedlægges.

- Sammenlægning af Kontrol- og Varslingsgruppen og Luftværnsgruppen på Flyvestation Skalsrup.
- Teknisk betingede reduktioner i Kommando-, Kontrol- og Varslingssystemet.
- Centralisering af driftsstrukturen for visse flyvevåbenenheder.
- Reduktion af skolestrukturen

Projekter, som potentielt kan være af interesse i forhold til afløsning af F-16, følges nøje.

Danmark kan deltage i et eventuelt fælles NATO-projekt vedrørende Alliance Ground Surveillance.

Endvidere foreslår regeringen sammenlægning af Færøernes Kommando og Flyvestation Torshavn til én myndighed, som placeres i Mørkedal og at antallet af luftmeldeposter reduceres.

Materielanskaffelser

Som bilag til regeringsforslaget er der en materielkitse over større materielprojekter i perioden 2000-2003.

Til Flyvevåbnet er afsat i alt 3.818 mio. kr.:

- G-III erstatningsanskaffelse: 421 mio. i 2000.
 - Redningshelikoptere: 1.447 mio. i 2000, 325 mio. i 2001.
 - Anskaffelse af transportfly: 841 mio. i 2001.
 - Ammunition til F-16 (fase 3): 174 mio. i 2002.
 - Udskiftning af radarer: 420 mio. i 2002.
 - Natsensorer til F-16: 190 mio. i 2003.
- Endvidere er der under Hæren afsat 846 mio. i 2002 og 264 mio. i 2003 til helikoptere.

Flyverchefens kommentarer

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt

Ebbe Rosgaard, konstaterer i en kommentar, at oplægget indeholder flere forslag til reduktioner, som ikke umiddelbart fremgår af Forsvarskommissionens beretning.

Det vil medføre mindre operativ frihed, større sårbarhed i en given situation og en væsentligt indsnævret mulighed for at kunne modtage forstærkninger.

Kampflypiloternes operative kunnen og fleksibilitet vil give blive påvirket negativt ved en reduktion af flyvetimer, men det vurderes i øjeblikket ikke, at der tabes den absolutte minimum basis for optræning til et højere niveau.

Samlet set kan det konstateres at Flyvevåbnet ved en gennemførelse af oplægget igen vil blive en del mindre, med en bemanning på et meget lavt niveau med deraf følgende reduceret robusthed. Selv den mindste mangel på personel vil blive yderst mærkbar og dermed med det samme kunne påvirke opgaveløsningen.

Det betyder ikke, at det bliver umuligt at drive et lille, men effektivt flyvevåben, men det forudsætter absolut, at budgetterne ikke udhules, hedder det videre i generalens bemærkninger. I den sammenhæng er det tankevækkende, at uforudsete udgifter, som opstår i forligsperioden, skal udlignes ved tilpasninger i strukturen, reduktion i andre aktiviteter eller lignende og at alle udgifter til det fremtidige internationale engagement foreslås afholdt inden for forsvarsbudgettet.

Generalen fortsætter:

- Jeg noterer mig, at det beløb, man vil købe materiel for til forsvaret, også skal finansiere indkøb af de nye redningshelikoptere, der i overvejende omfang løser vigtige opgaver for den civile del af samfundet, herunder patienttransporter til og mellem danske sygehuse. ■



Amerikansk almenflyproduktion i 1998

2.220 fly, fakturering 5,9 milliarder Dollars

Medlemmerne af de amerikanske almenflyproducenters brancheforening General Aviation Manufacturers Association (GAMA) satte i 1998 produktionsrekord for fjerde år i træk.

Der blev faktureret 2.220 fly mod 1.569 i 1997, og det var første gang siden 1985, at den amerikanske industri afleverede over 2.000 almenfly.

Værdimæssigt blev der også sat ny rekord, for tredje år i træk, med et samlet fakturabeløb på 5.873.933.628 Dollars, mere mundret 5,9 milliarder Dollars. I 1997 var tallet 4,7 milliarder Dollars. Det kan mærkes at Boeing nu er med i GAMA, og da fabrikken først kom med fra oktober kvartal 1998, bliver effekten betydelig større i indeværende år.

Antallet af stempelmotorfly steg med 55,7 procent til 1.534, antallet af turboprop med 14,8 til 271 og antallet af jetfly med 19,3 procent til 415.

Næsten halvdelen af flyene, 48,3 procent, blev fremstillet af Cessna. Beech var en sikker nummer to med 17,8 procent.

535 fly blev eksporteret; det er 19,2 procent flere end i 1997.

Udover de nævnte fly blev der leveret fem almenfly til det amerikanske forsvar, alle af typen Cessna 560 Citation UL-

tra (militær betegnelse UC-35A).

Antallet af beskæftigede i GAMA steg med 11,5 procent i forhold til 1997.

GAMA rapporterer også at flyvesikkerhedsmæssigt var 1998 det bedste år siden man begyndte at føre flysik-statistik i 1938, og at antallet af flyveelever er steget med 12,0 procent i forhold til 1986.

Byggesæts- og helikopterproducenterne er ikke med i GAMA, og det er Fairchild tilsyneladende heller ikke.

American Champion

74 fly, beløb ikke oplyst

Adventurer 7GCAA	11
Aurora 7ECA	6
Super Decathlon 8KCAB	25
Citabria Explorer 7GCBC	18
Scout 8GCBC	14

Aviat

85 fly, \$10.425.000

S-1-11B Pitts	1
S-2B Pitts	3
S-2C Pitts	17
A-1A Husky	58
A-1B Husky	6

Bellanca

1 fly, beløb ikke oplyst

Super Viking 17-30A	1
---------------------	---

Boeing Business Jets

7 fly, \$227.500.000

737	7
-----	---

Cessna Aircraft

1.872 fly, \$ 1.536.136.362

172 Skyhawk	358
172S Skyhawk	64
182 Skylane	338
T206 Stationair	3
206 Stationair	12
208 Caravan I	22
208B Caravan IB	80
525 CitationJet	64
550 Citation Bravo	34
560 Citation Ultra	41
560XL Citation Excel	15
650 Citation VII	11
750 Citation X	30

Commander Aircraft

13 fly, beløb ikke oplyst

Commander 114B	8
Commander 114	5

Gulfstream Aerospace

61 fly, \$2.017.200.000

Gulfstream IV-SP	32
Gulfstream V	29

Learjet

61 fly, \$540.500.000

Learjet 31A	22
Learjet 45	7
Learjet 60	32

Aviat Aircraft har udviklet en ny udgave af Husky A1-A. Den har med pontoner en max. vægt på 2.200 lbs og har fået betegnelsen Husky A1-B.

Maule Air

63 fly, \$5.372.902

MXT-7-160 Comet	5
MX-7-180A Sportplane	1
MX-7-180B Star Rocket	4
MX-7-180C Millennium	6
MXT-7-180 Star Rocket	4
MXT-7-180A Comet	24
MT-7-235 Super Rocket	6
M-7-235B Super Rocket	6
M-7-235C Orion	5
M-7-260	1
M-7-260C	1

Mooney Aircraft

93 fly, beløb ikke oplyst

M20J Allegro	17
M20M Bravo	17
M20R Ovation	41
M20K Encore	18

New Piper Aircraft

295 fly, \$101.065.364

PA-28-161 Warrior III	20
PA-28-181 Archer III	90
PA-28R-201 Arrow	2
PA-32R-301 Saratoga II HP	27
PA-32R-301T Saratoga II TC	45
PA-46-350P Malibu Mirage	55
PA-44-180 Seminole	2
PA-34-220T Seneca V	54

Raytheon Aircraft

395 fly, \$1.435.734.000

Beech Bonanza A36	71
Beech Bonanza B36	22
Beech Baron 58	42
Beech King Air C90B	37
Beech King Air B200	45
Beech King Air 350B	42
Beech 1900D Airliner	45
Beechjet 400A	43
Hawker 800XP	48

SAS Cargos nye fragtterminal

Mere end 600 mio. investeret i højteknologi

Af Hans Kofoed

Den 7. december blev SAS Cargos nye terminal i Københavns Lufthavn Kastrup officielt indviet med taler af lufthavnsdirektør Niels Boserup, SAS koncernchef Jan Stenberg og SAS Cargos chef, vicepræsident i SAS Peter Grønlund, og der blev naturligt nok for sådan en lejlighed sagt mange pæne ord om det nye højteknologiske vidunder.

Fødselsvanskeligheder

Terminalen var dog vist ikke helt færdig, for produktionen kom først i gang den 29. december.

Det var bestemt ikke uden problemer, så det var næppe



Peter Grønlund, chef for SAS Cargo. Født i 1954, uddannet som speditør, ansat i SAS 1976-1985, derefter chefstillinger i rejsebureaubranchen. Genindtrådte i SAS 1989, i nuværende stilling siden 1996.

helt så venlige ord, der nu blev sagt om terminalen.

Medarbejderne med deres chef John Harpsøe i spidsen kom på deres "livs" prøve i relation til teknologien, der kræver en helt ny tænkemåde ved håndtering af fragt, fortæller Jens Nørgaard i en artikel i personalebladet Inside SAS.

På trods af problemerne kunne SAS Cargo mandag den 4. januar notere den største udleveringsdag i sin historie for importfragt til Danmark. Det blev til ca. 50 tons.

Nedbrud i IT-systemer, procedurefejl, menneskelig tilvænning gjorde sit til at fragten hobede sig op i terminalen i København, hedder det videre i Jens Nørgaards artikel. Terminalen står for 80 procent af transferfragten til og fra Skandinavien, og problemerne fik en afsmittende effekt på samtlige SAS-destinationer til skade for kunder og speditører.

Tre uger efter opstarten var man dog over de største "fødselsvanskeligheder" og nu fungerer teknikken i hvad der betegnes som en af Europas mest avancerede

Fuldautomatisk

Den nye terminal ligger i SAS hangarområde øst for passagerterminalen, der hvor Hangar 2 lå, og har, administrationsbygningen medregnet, et areal på 27.000 kvadratmeter. Den har kostet mere end 600 mio. kr. og har en kapacitet på 350.000 fragt årligt. Det er ca. 100.000 tons mere end den hidtidige, der snart skal rives ned for at give plads til endnu en udvidelse af passagerterminalerne.

Fragtterminalen har et fuldautomatisk håndteringssystem. Alle forsendelser forsynes med stregkode-identifikator og sendes derefter enten til en ULD, unit loading device (container eller palle), til højlageret eller til en af de 40



Lastbil i SAS nye farver foran den nye fragtterminal.

arbejdsstationer, hvor fragten omlades.

1.350 ansatte

SAS har gennem årene kun haft enkelte deciderede fragtfly og har for tiden kun ét, en indlejet McDonnell Douglas MD-11. Næsten al fragten transporteres med de ordinære passagerfly, men det blev alligevel til ca. 280.000 tons i 1998 (1997 270.000 tons).

Organisatorisk er fragtvirksomheden en forretningsenhed, SAS Cargo, med Peter Grønlund, vicepræsident i SAS, som chef. Fragtindtægterne for 1998 beløber sig til

2.053 mio. svenske kroner, 1,2% mere end i 1997.

Tilvæksten i det internationale luftfragtmarked var svagere end tidligere år, hvilket har medført overkapacitet og skærpet konkurrence samt pressede priser, hedder det i SAS regnskabskommuniké for 1998.

Antallet af medarbejdere i SAS Cargo er ca. 1.150 i de tre skandinaviske lande og ca. 200 i den øvrige verden.

Lettvægtscontainere

SAS Cargo benyttede indvielsen af den nye fragtterminal til at præsentere en ny letvægts-

Den nye letvægtscontainer har samme dimensioner som den gamle model.



Forsvarets piloter bliver yngre



Den nye containertype er udviklet af firmaet Ron Von Ruemsdijk i Rotterdam, og SAS har i første omgang bestilt 182 til en pris af ca. fire mio. danske kroner. SAS samlede behov anslås at ligge på knap 1.000 stk.

Efter FOV nyhedsbrev

Det sker i april og maj

11-17 apr	Sun'n Fun, Lakeland, USA.
21-25 apr	Aero 99, Friedrichshafen, Tyskland.
13-16 maj	IGM, International brugtflymesse, Speyer, Tyskland.
21-23 maj	Aerofair, North Weald, England.
24 maj	Åbent hus hos danske flyveklubber (KDA 90 år).
29-30 maj	Air Fete, Mildenhall, England.



It's showtime

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Sommeren nærmer sig, og mon ikke flere af dette blads læsere kunne gå hen og få den tanke, at det ville rart at se et luftshow inden årtusindet rinder ud?

Det vil der selvfølgelig være mulighed for her i Danmark - ikke mindst i den weekend, hvor vi både skal til KZ-rally og Flyvevåbnets åbent hus!

Denne artikel er dog tænkt som en appetitvækker og guide til årets shows i England, Europas absolut førende nation, hvad denne folkeforlystelse angår. Ønsker man en komplet liste over årets luftarrangementer er bladet *Aircraft Illustrated* et godt sted at orientere sig, og på adressen www.deltaweb.co.uk findes også en god oversigt foruden links til andre aviation sites.

Alle nærværende oplysninger er givet med forbehold for trykfejl, vejr, aflysninger og alskens dårligdom i øvrigt. Telefonnumrene er opgivet, som de skal drejes i England. Ringer man fra Danmark skal man først dreje 0044 og udelade det første 0 i det anførte nummer. God fornøjelse!

Duxford

Jeg plejer at hævde, at skulle det gå så galt, at man i hele sit liv kun får mulighed for at se ét engelsk air show, bør det være Flying Legends Air Show på Duxford syd for Cambridge. Det er Europas største warbirds-stævne, og lige præcis denne slags flyvemaskiner er vi alt andet end forvænt med herhjemme. Men det er nu sundt for sjælen at få serveret en stor

portion Spitfires, Mustangs, Hurricanes og en lang række andre eksotiske gamle krigsfly med store stempelmotorer.

Der afholdes også andre luftshows på Duxford, og ovenstående skal ikke misforstås derhen, at det ikke kan betale sig at se andre shows, hverken på Duxford eller andre steder.

Duxford har i øvrigt den fordel, at skulle hele eller (mere

sandsynligt) dele af et show være aflyst, er der stadig nok at se på i og uden for hangarerne, der både rummer museer og aktive warbirds fra forskellige operatører. En tur til Duxford vil aldrig være forgæves, da man uden problemer kan få en hel dag til at gå, selv om der ikke kommer et eneste fly i luften.

Duxford er i år vært for følgende airshows: Duxford May Air Display 2. maj, Flying Legends Air show 10./11. juli, Duxford '99 Airshow 12. september, Autumn Air show 17. oktober.

Oplysninger på 01223 835000 eller www.iwm.org.uk/special4.htm

Old Warden

Det var været sagt før i dette blad, men det kan ikke siges for tit: Shuttleworth Collection på Old Warden flyveplads er et museum med en helt speciel atmosfære, og også her kan man glæde sig over et spændende museum, hvis vejrguderne rotter sig sammen mod showet. Stedet specialiserer sig i fly fra tiden før Anden Verdenskrig, selv om man bl.a. også ejer en Spitfire VC og er begyndt at opkøbe engelske militære træningsfly fra tiden efter krigen. Stedet er også vært for modeltræf og arrangementer for veteranbiler. Old Warden ligger nord for Lo-

Miles Hawk Speed Six flyver stadig med sin originale Gipsy Six fra 1935. Her ses den ved Great British Picnic Flying Day 1998, hvor den sammen med seks andre fly deltog i et af sommerens air races. Old Warden har haft succes med at genskabe stemningen fra mellemkrigstidens air races ved flere shows.

ndon ikke langt fra byerne Bedford og Biggleswade. Stedet kan nås med offentlig transport, men det lettest med egen/lejet bil eller eget fly.

Sunset Flying Displays er mindre, men meget stemningsfulde, aftenluftshows, hvor der flyves med de ældste fly, hvis vejr og vind tillader. Ikke mindst vinden er det helt kritiske element, når "The Edwardians" - fly fra tiden før første verdenskrig - skal luftes. Disse shows afholdes 15. maj, 19. juni og 17. juli.

Ellers består programmet af Spring Airshow 2. maj, Great British Picnic Flying Day 6. juni, Summer Airshow 4. juli, Military Pageant 1. august, Shuttleworth Pageant 5. September, Autumn Air Day 3. oktober. De to pageants vil formodentlig være de shows, hvor flest fly forventes at flyve.

Den 21. august gentages et arrangement, der var en stor succes sidste år. Her er tale om en friluftskoncert på flyvepladsen, hvor musikken fra orkestret blandes med lyden fra antikke snurrende propeller over flyvepladsen. Sidste år var en Sea Hurricane og en Hawker Hind på vingerne. Ikke et decideret airshow, men et kulturelt arrangement i ordets bedste betydning!

Ankommer man med eget fly til Old Warden, bør man i forvejen kontakte stedet på tlf 01767 627288 for at sikre sig, at pladsen er åben. Museet har en 24 timers hotline linie på 0891 323310.

Old Wardens website har adressen www.shuttleworth.org

Warbirds m.m.

Nedenstående shows har rygte for at være gode underholdende shows, hvor man både

En af Shuttleworth Collections seneste udvidelser af samlingen er denne Sea Hurricane komplet med krog til at lande på hangarskibe!



kan se warbirds, aerobatics og andre numre fra den engelske air show scene. Det er alle shows af høj standard og med meget varierede programmer - måske mere velegnede til at tage familien med til end mere specialiserede arrangementer. Red Arrows er booket til både North Weald og Biggin Hill:

North Weald Air Display '99 afholdes på flyvepladsen North Weald 16. maj. Flyvepladsen kan nås med Central Line på undergrundsbanen fra London. Man kører til Epping, og der vil så være bus fra stationen. Oplysninger på 01992 524233 eller www.deltaweb.co.uk/intrepid

På Biggin Hill syd for London afholdes 37th International Air Fair d. 26-27 juni. Oplysninger på 01959 572277.

Cranfield i Bedfordshire er 15. august vært for Classic Jet Display - et show, der illustrerer trenden med at gamle jet-jagere i stigende grad har fået warbirdfolkets interesse og flyves til air shows.

I den gamle lufthavn Shoreham tæt ved Brighton på den engelske kanalkyst vil der også i år være RAFA Battle of Britain Airshow. Det holdes i weekenden 4-5 september. Oplysninger på 01273 441545.

GA

Året største GA-arrangement i England er PFA International Air Rally 2.-4. juli. Stævnet afholdes på Cranfield i Bedfordshire og det er i stil med vort eget KZ-rally, blot større.

Oplysninger på 01273 46 1616.

Popham Airfield nær Winchester vest for London er en hyggelig plads med græsbaner. Her er man altid velkommen til at slå sit telt op under

vingen, hvad enten der er fly-in eller ej.

Popham besøges af op til 50 fly til sine særlige arrangementer, der i år vil omfatte: Jodel Club Fly-in 11. april, Aero/Autojumble Fly-in & Classic Vehicle Rally 3. maj, Cheese & Wine Fly-in 9. maj, Pre-1939 Fly-in 13. juni, DH and Stampe Fly-in 11. juli, Vintage Piper Aircraft Meeting 8. august, Wings, Wheels Auto/Aerojumble & Auster Fly-in. Oplysninger på 01256 397733.

White Waltham i Berkshire vest for London har tre græsbaner og blev under krigen anvendt af Air Transport Auxiliary, hvis piloter af begge køn færgede fly fra fabrikker til aktive flyvepladser. I weekenden 17.-18. juli afholdes Festival Of The Air Air show på denne plads. Showet vil hovedsagelig have deltagelse af lette fly. Der forventes i alt omkring 300 fly (ikke alle deltager i opvisningen) og man er velkommen til at campere under vingen. Oplysninger på 01628 8232 72.

Heavy Metal

Air Fete '99 afholdes 29.-30. maj og er årets første store heavy metal show, og det eneste deciderede USAF show i Europa. Der forventes deltagere fra flere lande og årets tema vil være NATO's 50-års jubilæum. Dette show vil være det eneste i år i England, hvor man kan opleve det amerikanske F-16 opvisningshold The

Thunderbirds. Dette arrangement finder sted på luftbasen Mildenhall i Suffolk. Oplysninger på 01638 543341.

Royal International Air Tattoo afholdes 24.-25. juli og er den ultimative chance for at få eventuelle triste tanker blæst langt ud af hovedet af brølen efterbrænderne, militære opvisningshold, klassiske militærfly og andet isenkram i lange, lange baner. Som noget nyt åbnes der i år mulighed for at 7.500 specielt interesserede kan komme ind med kameraer og notesblokke allerede fredag d. 23. Billetter a' £19,95 til denne ekstra dag skal købes på forhånd - ring på 01285 713456 for nærmere oplysninger. Royal Inter-

national Air Tattoo afholdes på basen Fairford i Gloucestershire. Oplysninger i øvrigt på 01285 713000 eller på adressen www.rafbfe.co.uk

Solformørkelse

Det må siges at være et særligt 1999-fænomen, at der på kanalerne Alderney og Guernsey (01481 37766) samt på flyvepladserne Bodmin i Cornwall (www.cornwallflyclub.demon.co), Henstridge i Somerset (01963 364231) og Plymouth i Devon afholdes Fly-ins d. 11. august i anledning af solformørkelsen! Mine kilder fortæller ikke om der kræves IFR-instrumentering! ■

Er man heldig, giver de engelske shows sommetider mulighed for en snak med krigsveteraner, der fløj warbirds, dengang de var operative krigsfly. Her er en flok veteraner samlet foran Spitfire prototypen (replika) på Duxford i 1998.



Godtvejrskyvning om natten

2. del

Tekst: Henrik Værø
Foto: Knud Larsen

Gennemførelse af en natflyvning

For piloten er flyvning i tusmørke, i fuldmånens skær og i totalt mørke tre helt forskellige grader af natflyvning. Flyvning i totalt mørke er klart mest krævende og er det, der tages udgangspunkt i her.

BL 5-17 foreskriver, at man kun må flyve, når flyvesigten er mindst 8 km, og når man overholder lufttrafikkreglernes krav om mindsteafstande til skyer - 1500 meter vandret og 1000 fod lodret - undtagen i ukontrolleret luftrum under 3000 fods højde, hvor man bare skal være fri af skyerne.

Jeg har aldrig hørt nogen fornuftige anvisninger på, hvordan man bærer sig ad med at vurdere, om man er mindst 1500 meter fra en sky - om dagen - og på en mørk nat skal man være heldig hvis man overhovedet opdager skyerne.

Dybdevirkningen og dermed afstandsbedømmelsen er stærkt forringet i mørke. Så er der skyer i den højde du flyver, så gå under skyerne, og land snarest eller vend om, hvis der bliver trangt.

Mens en sikkerhedslanding

om dagen kan være noget med at krybe ned på en lang og forhåbentlig jævn mark, er en natlig sikkerhedslanding noget der foregår på en veludstyret flyveplads - ellers giver begrebet sikkerhedslanding ingen mening.

BL 5-17 fortæller også, at hvis man vil flyve højere end 3000 fod, skal man have transponder (mode A er nok), sende flyveplan og så bruge radioen. Nu kan jeg ikke se én eneste fornuftig grund til ikke at gøre alle tre ting, uanset flyvehøjden. Der skal ikke gå meget galt, før man kommer til at holde vældig meget af disse nemme sikkerhedsforanstaltninger.

Der er flere muligheder for at følge med i vejrudviklingen undervejs. Kastrup og Billund sender ATIS hele døgnet, og Kastrups VOLMET rækker langt og er god til at give et overblik over hele vejsituationen i og omkring Danmark. Den øjeblikkelige vejsituation på flyvepladserne og eventuelle pilot-rapporterede vejrphenomener kan oplyses af ACC (Control i Danmark) eller FIS (Copenhagen Information).

Minimumsflyvehøjderne er de samme som om dagen. Jeg

ved ikke, om der virkelig findes piloter der vælger at flyve i 500 fod om natten, men hvis der er, så håber jeg at de husker, at ubelyste master og andre forhindringer ikke kan ses i mørke! I Danmark er master normalt ikke belyste, med mindre de rager 500 fod op over *terrænet* - ved Skanderborg er der en ubelyst mast med top helt oppe i 785 fod MSL. Og forhindringer på under 300 fods højde over *terrænet* er normalt slet ikke registreret og dermed ikke markeret på ICAO-kortet. De mange basisstationer for mobiltelefon har efterhånden også tilført landskabet ret mange antennemaster, som ikke er registreret af luftfartsmyndighederne. Masterne siges at være tæt på 300 fod høje.

I nærheden af nat-godkendte *offentlige* flyvepladser vil alle kritiske forhindringer være belyste - men det gælder altså ikke nødvendigvis private flyvepladser. Skal man lande på en privat flyveplads om natten, er lidt lokalkendskab fra dagtimerne altså en god livsforsikring.

Umiddelbart er der altså fornuft i at vælge en relativt god flyvehøjde om natten. In-

den man skruer op for turboen og nærmer sig det ydre rum, bør man dog huske på, at nattesynet er det første, der lider i den tyndere luft. Allerede i 5000 fod vil de fleste mennesker opleve et forringet nattesyn - med mindre de ryger, for i så fald vil forringelsen måske starte allerede mens man læser sin *climb checklist* lige efter start.

Oven i dette kommer, hvad der ikke burde overraske, at træthed er et udbredt nat-fænomen. Det er en væsentlig grund til den større risiko ved natflyvning - især er det farligt som pilot at bilde sig selv ind, at man ikke er træt, når man er det.

Radio

Selv om andre fly er lette at se om natten, er en fornuftig afstandsbedømmelse til dem stort set umulig. Tag derfor forholdsregler - dvs. altid transponder og 2-vejs-radio også i lav højde (hvor det ellers ikke er påkrævet), så alle i luften ved så meget som muligt om hinanden.

Og apropos 2-vejs, så lukker Copenhagen Information

på et tidspunkt i løbet af aftenen - ifølge AIP er det ved VMC-periodens udløb, dog senest klokken 22 lokal tid. Til nat-VFR skal man regne med at bruge *Copenhagen Control* sammen med alle MD-80'erne til og fra Kastrup. Control har det med at snakke engelsk, så et internationalt radiobevis gør det nemmere at følge med. Control beskæftiger sig desuden 99% med IFR-flyvninger og skal af og til tænke sig lidt om for at huske hvordan VFR fungerer. Vis overbærenhed, og husk aldrig at acceptere en IFR-klarering. Hvis Control skulle sige „cleared direct Odin” eller spørge „what's your requested altitude?”, har de nok glemt, at vi som VFR-piloter ikke behøver klareringer i luftrumstype E (over 3500 fod udenfor Sjælland).

Nogle kunstige horisonter kan være flere minutter om at komme helt op i omdrejninger selv om vacuum-trykket er ok - og det er ikke rart hvis man for eksempel starter fortravlet fra Læsø, Ærø eller et andet mørklagt område en overskyet kulsort nat. Specielt bør man være opmærksom på, at mange gyroer ikke bryder sig om at starte efter et kortvarigt motorstop - ved benzintanken, for eksempel - uden at have haft tid til en fuldstændig *spin-down*. Så check ikke bare vacuum-trykket, men også *horizon steady* før start.

Før start

Apropos check før start: er de nødvendige checklister, kort, frekvenslister, driftflyveplan og en lommelygte anbragt indenfor rækkevidde? Et par kuglepenne i brystlommen? Selv har jeg også gerne en gummi-skive i lommen til at dække en eventuel defekt kunstig horisont. Det er ret imponerende, hvor desorienteret man kan blive af at sidde og se på en horisont, der hårdnakket viser 30 graders krængning, også selv om man prøver at ignorere den.

Som nævnt skal instrumentbelysningen kunne regu-

leres. Udnyt denne facilitet og sørg for, at lysstyrken er optimal - det vil sige svagest mulig! Det gælder om ikke at blive blændet. Af samme grund bør strobe lights ikke bruges på jorden - de kan være generende for andre. Husk til gengæld altid at bruge navigationslys om natten, og check at de virker, før du flyver.

Har du en bærbar radio, så tag den med. Flyets egen radio svigter sikkert ikke før den dag, du glemmer den bærbare i din bils bagagerum.

NAT-VFR i nabolandene

Der er påfaldende mangel på harmonisering landende imellem, når det gælder regler for nat-VFR. Mange lande, herunder Norge, Sverige og Tyskland, har i deres AIC en populær og kortfattet beskrivelse af hvordan man opfører sig VFR, herunder om natten.

I Sverige og Tyskland ligner reglerne de danske. Svenskerne har en interessant definition af, hvornår det er nat: når en markant ubelyst genstand mellem solnedgang og solopgang ikke kan ses på 8 km afstand. I Tyskland er der til nat-VFR altid krav om flyveplan, og transponder med højderapportering for flyvning i kontrolleret luftrum.

At vejkravene i Tyskland er mildere end i Danmark, kan vi danskere ikke bruge til noget,

for vi skal ifølge BL 5-19 også overholde de danske regler i udlandet. I Norge er nat-VFR i kontrolleret luftrum kun tilladt med særlig tilladelse fra ATC eller myndighederne.

Det værste - motorstop og andre nødsituationer

Danmark er så lille et land, at der heldigvis ikke kan laves en nøjagtig statistik over mørkeulykker. Men i USA er der flyvning nok og dermed uheld nok til med rimelighed at skønne, at mørkeflyvning med små fly er dobbelt så farligt som flyvning om dagen. Så ekstra forholdsregler er altså ikke rent hysteri. Det er desuden påvist, at det har betydning for risikoen, om der er måne eller ej!

Ligesom andre mennesker laver piloter flere fejl om natten end om dagen, og derfor er der lidt større risiko for motorstop på grund af betjeningsfejl om natten. Motorstop af rent mekaniske årsager er relativt sjældne, så det er ikke først og fremmest den risiko, der burde afskrække nogen fra at flyve om natten i énmotorede fly.

Men det skete faktisk i Danmark i november 1984, og jeg tror ikke, det er sket her siden: et vaskeægte mekanisk motorstop under nat-VFR. Piloten valgte at lande på en belyst vej i en landsby, og de ombordværende slap med førligheden i behold. Men det er meget sjældent, at en motor står helt af

uden varsel, og faktisk havde netop motoren på det nævnte fly vist tegn på problemer under den foregående flyvning - med den samme pilot. Så hvis de tegn var blevet taget alvorligt, kunne ulykken have været undgået.

Vand og land

I Danmark er landet fladt og vandet koldt, og derfor må det normalt også om natten foretrækkes at nødlande på land, hvis der overhovedet er en valgmulighed. Nødlanding på vand - *ditching* - er en meget omdiskuteret men heldigvis sjældent praktiseret øvelse, som jeg ikke skal ind på her.

Til nødlanding på land i mørke gælder det mest af alt om én ting: land med lav fart. Altså op mod vinden, sæt gerne lidt flaps og trim til den fart, du ville bruge over tærsklen ved landing. Et eventuelt optrækkeligt understel skal ud, for det tager noget af stødet.

Selv om flaps øger synkehastigheden, muliggør de en lavere fart *fremad*, og det er den, der for alvor kan gøre ondt. Bare 5 knob lavere beholden fart - *ground speed* - forbedrer chancen for at overleve med ca. 25%, hvis man rammer noget, der stopper flyet. Stram selerne godt til; amerikansk statistik understøtter, at det giver bedre chancer for at slippe med førligheden i behold.



Banesystemet set fra Roskilde Tower i måneskin og høje tyn-de skyer.

El-svigt

Elektriske fejl og gyrosvigt er meget hyppigere end motorfejl, men de kan være lige så kritiske, hvis man ikke er ordentligt forberedt og det er helt mørkt.

Den almindeligste el-fejl er at generatoren svigter. Det burde være let at opdage, for en rød batteriet-bliver-ikke-ladet-op-lampe hører til det obligatoriske udstyr for natgodkendte fly. Problemet løses ofte med nødchecklistens anvisninger - hvis ikke, slukker man i en fart for pitot-varmen og alt andet el-udstyr, man ikke bruger, og sætter kursen mod nærmeste flyveplads med lysanlæg.

Totalt elsvigt forekommer også, for eksempel som følge af et såkaldt sammenklappet batteri. Så opdager man om lommelygten er anbragt et fornuftigt sted og, med mindre man har en pandelampe, hvordan den er at have i munden i lang tid. Jeg har selv prøvet det engang da instrumentbelysningen svigtede.

Mange fly har ingen advarselsslampe til at fortælle at vacuum-pumpen ikke virker. Er der ikke en naturlig horisont udenfor, er det en rigtig god idé jævnlige at checke om trykket („suction“) er som det skal være.

Ellers opdager piloten måske først fejlen midt i et spiraldyk, hvorefter det omgående kan konstateres hvad han dur til på begrænset panel.

Og selv om teknikken virker - og det gør den ved flertallet af flyulykker - så er der i mørke større risiko end om dagen for at ramme forhindringer, terræn og uvenlige skyer.

I jorden før banen

Af de mange forskellige optiske bedrag, der kan forekomme om natten, vil jeg nævne et særligt lumsk fænomen med mange vrag på samvittigheden: *black hole*-syndromet. Et frustrerende antal fly er fløjet i jorden før banen under natlig anflyvning til en perfekt oplyst bane i tindrende klart vejr - og så store rute-fly med toprutinede piloter. Faren er tilsyneladende størst når området foran banen er mørkt. Modgiften består i: at være opmærksom

som på faren; at bruge højdemåleren hele vejen ned, selv om det virker unødvendigt; og at udnytte eventuelle glidebaneflyveinformationer som PAPI og ILS. Efter en masse forskning om emnet i 70'erne og 80'erne er problemet stort set forsvundet fra trafikflyvningen, men ikke fra almenflyvningen - og det er os!

Efter 4 år med nat-VFR

I min logbog er det blevet til 40 timers natflyvning på 4 år. Hertil kommer nogle timers tusmørkeflyvning, som jeg godt kunne have ført som nat-tid i logbogen. Timerne er mest gået med sightseeingture (omkring København) og med at komme sent hjem fra provinsen og udlandet.

Omkring halvdelen af de ud-og-hjem-ture, der er planlagt under forudsætning af, at der kunne flyves nat-VFR den ene eller begge veje, har jeg måttet aflyse på grund af en dårlig eller usikker vejrudsigt. Mens der om sommeren ikke er så meget mørke, er vejret om vinteren til gengæld jævnlige så ustabil, at det er svært at lave en pålidelig planlægning for en nat-tur.

Personligt har jeg netop taget konsekvensen og fået et instrumentbevis, men det er en helt anden og noget dyrere historie. Det kan være den kommer her senere.

Ro i sindet

Men så har jeg haft en væsentlig fordel af nat-VFR-muligheden, som ikke fremgår af logbogen: mange ture sidst på dagen er blevet gennemført med meget større ro i sindet, fordi der ikke var nogen grund til at flyve om kap med solen.

Og jeg vil da anbefale VFR-piloter at tage et nat-PFT. Man lærer noget nyt, og det kan være ret flot. Og til prisen er det bestemt også nyttigt. Mit første nat-PFT kostede mig ca. 4.000 kr., men så havde jeg også smugtrænet med instrumentflyvetræningen og været passager på flere nat-ture.

Så er der indtil videre kravet om 5 timers natflyvning de seneste 12 måneder. Mange privatpiloter med få årlige flyvetimer kan nok få problemer med

at holde de 5 timer, hvis de ikke gør noget særligt for det. Og selv om kravet afskaffes den 1. juli, vil der måske fortsat være fornuft i at overholde det.

Husk så, at de største problemer med nat-VFR opstår, når man

- * flyver uden at være veloplagt;
- * forbereder og gennemfører en natflyvning som om det var dag
- * tager chancer med vejret.

God fornøjelse.

Litteratur

Jeg kan anbefale *Night Flying* af Haines & Flatau (TAB Practical Flying Series, USA 1992), \$17,95. Kan man ellers leve med den let bedøvende virkning af alle de sætninger i bogen, der indledes med „It is of utmost importance ...“, finder man nyttig og spændende information i denne grundige bog, særligt om *Human Performance*-relaterede emner. ■

Erstatningsag mod SAS for Højesteret

En svensker, der var passager på det SAS fly, der for over 7 år siden havarede kort efter start fra Arlanda, har fået tilladelse til at appellere en erstatningssag mod SAS til Högsta Domstolen.

Ved de to lavere instanser, Tingsrätten og Hovrätten, tabte han.

Passageren vil have 1,4 mio. SEK i erstatning for depressioner, mareridt og muskelsmerter i ryggen, som han mener er skyldes havariet.

Årsagen til at der ikke er betalt nogen erstatning, er at SAS trods flere påmindelser først fik et erstatningskrav fra ham fire år efter ulykken.

To år – eller ti?

Retssagen skyldes uenighed om hvilken lov, der skal gælde, luftfartsloven eller den almindelige erstatningsansvarslov, skriver Ulf Thorné i personalebladet *Inside SAS*.

Ifølge luftfartsloven skal erstatningskrav afgives inden to år efter en ulykke, mens den almindelige erstatningsansvarslov har en frist på 10 år.

De to år, som luftfartsloven foreskriver, er en international bestemmelse (Warszawa-konventionen af 1929).

Ulykken indtraf den 27. december 1991 ved Gottröra. Ombord i MD-81 OY-KHO var 129 passagerer, der alle overlevede. De allerfleste klarede sig uskadede eller fik småska-

der, men der var dog et par, der kom alvorligt til skade.

Alle passagerer fik efter ulykken en personlig kontaktperson i SAS. De havde til opgave at løse praktiske problemer, som passagererne måtte have fået. Kontaktpersonerne skulle også informere om hvordan man skulle forholde sig med erstatningskrav mod SAS. Disse behandledes individuelt, da hver enkelt passager havde en unik skadesituation.

For at alle skulle få en retfærdig behandling, var det nødvendigt at alle indsendte hver sit erstatningskrav, bilag for lægebehandling, terapi m.v. Det skete også i de fleste tilfælde.

Fire år efter

Sagsøgeren deltog i februar 1992 i et møde, hvor SAS orienterede ved fremgangsmåden ved erstatningssager, og hans advokat fik nøje instruktion om de gældende regler, men trods gentagne påmindelser indkom der ikke noget erstatningskrav inden for de to år, som luftfartsloven foreskriver. Det gjorde der først fire år efter ulykken.

Allerede i 1992 fik han (og alle de andre passagerer) tilbudt billetter til en værdi af 12.000 SEK. SAS fik ikke noget svar.

I øvrigt har SAS i de fleste tilfælde udbetalt de begærede erstatningsbeløb.

**Now available:
FliteStar VFR Europe**

TEGEL (EDDT)

Runway Info

Runway	Length	Width	Surface
Runway 08L/26R	3000'	150'	Asphalt
Runway 09R/26L	7000'	150'	Asphalt

Airport Info

Category	Count
Runways	137
Airports	20
Taxiways	100
Gates	100
Parking Spaces	1000

Communications

Frequency	Service
113.28	ATIS
118.1	Tower
123.6	Unicom
132.42	Tower
151.26	Unicom
151.43	Unicom
151.60	Unicom
151.77	Unicom
151.94	Unicom
152.11	Unicom
152.28	Unicom
152.45	Unicom
152.62	Unicom
152.79	Unicom
152.96	Unicom
153.13	Unicom
153.30	Unicom
153.47	Unicom
153.64	Unicom
153.81	Unicom
153.98	Unicom
154.15	Unicom
154.32	Unicom
154.49	Unicom
154.66	Unicom
154.83	Unicom
155.00	Unicom
155.17	Unicom
155.34	Unicom
155.51	Unicom
155.68	Unicom
155.85	Unicom
156.02	Unicom
156.19	Unicom
156.36	Unicom
156.53	Unicom
156.70	Unicom
156.87	Unicom
157.04	Unicom
157.21	Unicom
157.38	Unicom
157.55	Unicom
157.72	Unicom
157.89	Unicom
158.06	Unicom
158.23	Unicom
158.40	Unicom
158.57	Unicom
158.74	Unicom
158.91	Unicom
159.08	Unicom
159.25	Unicom
159.42	Unicom
159.59	Unicom
159.76	Unicom
159.93	Unicom
160.10	Unicom
160.27	Unicom
160.44	Unicom
160.61	Unicom
160.78	Unicom
160.95	Unicom
161.12	Unicom
161.29	Unicom
161.46	Unicom
161.63	Unicom
161.80	Unicom
161.97	Unicom
162.14	Unicom
162.31	Unicom
162.48	Unicom
162.65	Unicom
162.82	Unicom
162.99	Unicom
163.16	Unicom
163.33	Unicom
163.50	Unicom
163.67	Unicom
163.84	Unicom
164.01	Unicom
164.18	Unicom
164.35	Unicom
164.52	Unicom
164.69	Unicom
164.86	Unicom
165.03	Unicom
165.20	Unicom
165.37	Unicom
165.54	Unicom
165.71	Unicom
165.88	Unicom
166.05	Unicom
166.22	Unicom
166.39	Unicom
166.56	Unicom
166.73	Unicom
166.90	Unicom
167.07	Unicom
167.24	Unicom
167.41	Unicom
167.58	Unicom
167.75	Unicom
167.92	Unicom
168.09	Unicom
168.26	Unicom
168.43	Unicom
168.60	Unicom
168.77	Unicom
168.94	Unicom
169.11	Unicom
169.28	Unicom
169.45	Unicom
169.62	Unicom
169.79	Unicom
169.96	Unicom
170.13	Unicom
170.30	Unicom
170.47	Unicom
170.64	Unicom
170.81	Unicom
170.98	Unicom
171.15	Unicom
171.32	Unicom
171.49	Unicom
171.66	Unicom
171.83	Unicom
172.00	Unicom
172.17	Unicom
172.34	Unicom
172.51	Unicom
172.68	Unicom
172.85	Unicom
173.02	Unicom
173.19	Unicom
173.36	Unicom
173.53	Unicom
173.70	Unicom
173.87	Unicom
174.04	Unicom
174.21	Unicom
174.38	Unicom
174.55	Unicom
174.72	Unicom
174.89	Unicom
175.06	Unicom
175.23	Unicom
175.40	Unicom
175.57	Unicom
175.74	Unicom
175.91	Unicom
176.08	Unicom
176.25	Unicom
176.42	Unicom
176.59	Unicom
176.76	Unicom
176.93	Unicom
177.10	Unicom
177.27	Unicom
177.44	Unicom
177.61	Unicom
177.78	Unicom
177.95	Unicom
178.12	Unicom
178.29	Unicom
178.46	Unicom
178.63	Unicom
178.80	Unicom
178.97	Unicom
179.14	Unicom
179.31	Unicom
179.48	Unicom
179.65	Unicom
179.82	Unicom
180.00	Unicom



- The *most intuitive, easy-to-use, graphic interface available*
- *Flexible routing* capability including great circle, airways, direct and plain language
- *Jeppesen NavData* including special use airspace, SIDs and STARs
- *Route-around* capability makes it easy to deal with today's complex airspace
- Displays infinitely scaleable *seamless* digital VFR+GPS, ONC and other VFR charts
- Compatible with JeppView Electronic Approach charts; Enhanced *airport information*
- GPS upload and download; *No charge* technical support
- Available *Coverages*: Europe, AustralAsia, North America, The Americas, Africa or Worldwide
- Upgradeable to *FliteMap*, Jeppesen's full function in-flight moving map

For further information
please contact:

**KONGELIG-DANSK
AEROKLUB**
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Denmark

Tel: +45 46 14 15 00

Fax: +45 46 19 13 16

E-Mail: kda@post8.tele.dk



Stort overskud i Københavns Lufthavne

Af Hans Kofoed

1998 var et godt år for Københavns Lufthavne A/S. Resultatet før skat steg med 8,3%, trafikindtægterne med 1,3%, nettoomsætningen med 7,2% og egenkapitalen med 16,6%. så bestyrelsen foreslår, at der udbetales et udbytte på 8,50 kr. pr. aktie à 100,00 kr. (i fjor var udbyttet 8,00 kr.).

Det er regnskabet for Københavns Lufthavne A/S i en nøddeskal.

Mindre trafik

Trafikken i 1998 var påvirket af en række særlige begivenheder som arbejdskonflikter i Danmark og Norge, arbejdsnedlæggelse hos SAS og Maersk, ibrugtagningen af den faste forbindelse over Store Bælt og indførelse af afgift på indenrigsflyvninger samt reduceret charterudbud.

Antallet af starter og landinger i Kastrup faldt som følge heraf i 1998 med 1% til 280.788, og passagertallet blev 16,4 mio. mod 16,8 mio. i 1997, en tilbagegang på 1,5%. Antallet af udenrigs rutepassagerer steg med 2,8% til 12,8 mio., hvormod antallet af charterpassagerer og indenrigs rutepassagerer var henholdsvis 1,5 mio. og 2,1 mio., et fald på henholdsvis 5,6% og 19,3%.

På trods af faldet i antallet af operationer og passagerer er den totale startvægt steget i 1998. Det skyldes bl.a. en positiv udvikling i fragtflyvningen, hvor antallet af operationer og afgående startvægt steg med henholdsvis 8,7% og 24,2%.

Større indtægter

Trafikindtægterne beløber sig til i alt 767,2 mio. kr., dvs. 9,9 mio. mere end i 1997, svarende til en stigning på 1,3%.

For koncessionsindtægternes vedkommende steg indtægterne fra lufthavnens forretningscenter med 7,0% til 548,9 mio., de øvrige fra bl.a. parkering, bankvirksomhed, biludlejning, reklame, restauranter m.v. med 8,0% til 90,3 mio.

Personaleudgifterne steg fra 396,5 mio. i 1997 til 446,1 mio. i 1998. En væsentlig årsag er at man har tilbudt samtlige fastansatte medarbejdere en hjemme-pc ordning og erhvervelse af pc-kørekort. Det har ca. 1.200 taget imod – udgift 21,0 mio. i 1998.

I 1998 var der i gennemsnit beskæftiget 1.378 medarbejdere i aktieselskabet Københavns Lufthavne, 22 flere end i 1997.

Investeringer

Investeringen i materielle anlægsaktiver (dvs især udbygningen af Kastrup) udgjorde netto 1.236,6 mio. kr. mod 1.257,7 mio. i 1997.

Der er endvidere investeret 218,2 mio. i finansielle/strategiske anlægsaktiver. I første halvår af 1998 stiftedes således Københavns Lufthavns Hotel- og Ejendomsselskab A/S, der primo november påbegyndte opførelsen af et firestjernet hotel med 373 værelser. Det skal drives af Hilton International og stå færdigt primo 2001.

Et andet datterselskab, Copenhagen Airport Development International, blev stiftet i andet halvår 1998. Det skal sælge ekspertbistand vedr. lufthavnsdrift.

Københavns Lufthavne har desuden investeret 202,8 mio. DKK i erhvervelsen af 25,5% af aktiekapitalen i ITA, der ejer 15% af aktiekapitalen i et

selskab, der har koncession til at drive ni lufthavne i Mexico i 50 år.

Regnskabet i hovedtal (i mio. DKK)

	1998	1997
Nettoomsætning	1.605	1.499
Indtægter i alt	1.657	1.533
Af- og nedskrivninger	305	286
Driftsresultat	626	561
Nettofinansieringsudgifter	92	71
Resultat før skat	530	489
Årets resultat	389	323
Anlægsaktiver	5.398	4.249
Omsætningsaktiver	404	257
Aktiver i alt	5.801	4.257
Egenkapital	2.192	1.880

Københavns Lufthavne i 1998

	1998	1997	Ændring
Kastrup			
Operationer			
Rute, udenrigs	208.900	202.694	+ 3,1%
Rute, indenrigs	49.283	58.453	- 15,7%
Charter	18.459	18.175	+ 1,6%
Anden trafik	4.146	4.309	- 3,8%
I alt	280.788	283.621	- 1,0%

Passagerer			
Rute, udenrigs	12.762.320	12.418.937	+ 2,8%
Rute, indenrigs	2.144.495	2.656.357	- 19,3%
Charter	1.452.569	1.539.179	- 5,6%
Anden trafik	8.654	8.931	- 3,1%
I alt	16.368.038	16.623.404	- 1,5%

Roskilde			
Operationer			
Internationale	4.983	4.909	+ 1,5%
Indenrigs	14.429	18.011	- 19,9%
Lokale	78.010	80.028	- 2,5%
I alt	97.422	192.946	- 5,4%

Passagerer			
Internationale	10.574	9.194	+ 15,0%
Indenrigs	19.804	24.688	- 19,8%
Lokale	4.516	6.176	- 26,9%
I alt	34.894	40.0586	- 12,9%

Kommentarer

Brasilia OY-JRT burde faktisk have været med for et år siden, for flyet blev indregistreret i fjor! Det fløj første gang de 1. april 1986 som PT-SIJ, var udlejet et par år til bl.a. DLT og blev derpå solgt i 1988 til Air Littoral som F-GFIN.

Sletningen af Newairs amerikansk-byggede Friendship OY-EBAer og en halvgammel nyhed – den fandt sted i for snart et år siden.

Og så har vi en rettelse til januar-nummeret, hvor under Tilgang anføres en Cessna 550 Citation II OY-TBA (Tango Bravo Alpha). Den korrekte registreringsbetegnelse er OY-TMA (Tango Mike Alpha).

Helikopterne på Oscar Yankee-siden i FLYV nr. 3/99 side 25 var fotograferet af Tavs Aaes Mortensen.

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dato	Ejer/bruger
JRT	EMB-120RT	120-014	3.3.1998	Danish Air Transport, Vamdrup

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
APB	Boeing 737-500	4.1.	Maersk Air	Udlejet til England
BLW	PA-34-200T	1.2.	Air Alpha, Odense	Solgt til Norge
BPM	Merlin IIIB	12.2.	Cimber Advisor, Hadsund	Solgt til USA
BYG	Cessna 340	26.2.	OY-BYG ApS, Løgstør	Solgt til Tyskland
EBA	FH-227B	16.7.*	Newair, Billund	Solgt til USA
HEB	Schweizer 269C	3.2.	Peter K. Hansen, Rødvig	Solgt til Sverige
POB	Beech 95-B55	8.2.	Fox Juliott ApS, England	Solgt til USA
XPR	Nimbus-3	29.1.	N.E. Skærlund, Egtved	Solgt til Tyskland

* 1998

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
BFL	Cessna 182P	5.2.	Fiberline Corporation Kolding	I/S BFL, Kolding
CAR	TB-10 Tobago	5.2.	Kastrup Luftfoto, Brønshøj	Copenhagen Airtaxi, Roskilde
XNF	ASW-20	9.2.	Svend Andersen, Holte	Ivan Laustsen, Holbæk +
XRO	ASW 24	2.2.	Ole Erik Pedersen, Greve +	Jan Schmeltz Pedersen, Allerød +
XSK	Ventus	26.1.	Jørgen Bruun, Fredericia +	Torben Friis, Vejle +

Danish Air Transport's Embraer 120 OY-JRT.





▲ En gæst fra Norge:
Scheibe Specht.

Prototypen til PIK-5
fremkom i 1946, og der
blev bygget 37 i Finland og
et i Sverige, dette eksem-
plar så sent som i 1967.

Den anden udenlandske
deltager, en polsk SZD-
24C Foka.

▼ Harakka II skoleglider under
samling. Dette fly blev
bygget i 1995 til Jämsis 60-
års jubilæum. Det deltog
ikke i konkurrencen!



Veteransvæveflytræf i Finland

Tekst og foto: Eino Ritaranta



Indenfor svæveflyvning er der voksende interesse for de gamle krydsfinersørne, og det er ikke underligt.

De er måske ikke så glatte og hurtige, men de har sædvanligvis smukke former, og det er en glæde at se dem, når de svæver mellem skyerne. For piloterne er de mere overbærende end disse moderne plastidrager.

I de senere år er der også i Finland mange gamle svævefly, der efter lang tids opmagasinering er blevet sat i luftdygtig stand. Siden 1991 er de gamle svævefly mødtes hver sommer på Kåmi, der blev etableret i 1935 som den første svæveflyveskole i Finland.

Nostalgiske vinger passer godt ind i disse nostalgiske omgivelser.

Dette arrangement er ikke beregnet for glasfiberfly, men selv blikørne som Blanik kan deltage, hvis de er over 25 år gamle. Formålet er at afvikle en let holdkonkurrence, hvis vejret tillader det. Hvis det ikke



▲ Schleicher K8B var den type, der var flest af. Dette fly er bygget på licens i Finland.

◀ PIK-16C Vasama fra begyndelsen af tresserne er helt af træ. Typen blev solgt til adskillige lande.

▼ Schleicher Ka 6CR med hajgab.

er muligt at flyve længere afstande, så kan man sædvanligvis i det mindste lave præcisionslandinger.

I 1997 var der nogle svenskere og nordmænd, der deltog på finske fly, fortæller arrangementslederen Risto Pykälä, og i 1998 kom de første udenlandske fly, en Scheibe Specht tosæder fra Norge og en SZD-24C Foka fra Polen.

I alt deltog 21 fly og mere end 50 piloter. Denne gang var der fem svenske og to britiske piloter, der fløj finske fly. Man håber, at de i år kommer med deres egne fly.

Også danske piloter og fly er meget velkomne! ■



Døde

Oberst T.P.A. Ørum



Oberst T.P.A. Ørum er død, 97 år gammel. Han var født i Aalborg den 12. juli 1901, blev premierløjtnant i artilleriet 1923 og fik i 1926 certifikat som militærflyver. Han studerede ved Polyteknisk Læreanstalt 1927-29 og ved Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique 1929-31, hvor han fik diplom som Ingenieur civil de l'aéronautique.

Han blev kaptajn i 1931 og oberstløjtnant i 1935. Han var chef for Flyvertroppernes Tekniske Tjeneste fra 1932 til den 1. april 1940, hvor han blev chef for Sjællandske Flyverafdeling.

Ørum var såvel af udseende som form den aristokratiske, akademisk uddannede officer. Han var perfektionisten, som med megen værdighed og intellektuel fasthed som en selvfølge stillede store krav både til sig selv og andre. Blandt de mange artikler af høj karat, som Ørum leverede til Det krigsvidenskabelige Selskabs tidsskrift, sluttede han i årgang 1937 på side 103 typisk en af sine artikler med ordene: "Gør, hvad der kræves, og kræ, hvad der evnes."

Hans konsekvente nationale holdning betød, at han straks efter den tyske besættelse gik uden for nummer for at forsøge at komme til Royal Air Force. Under påskud af forretningsrejse og familiebesøg i Brasilien lykkedes det ham at få de nødvendige visa, men under en mellemlanding i Berlin blev han den 7. december 1940 arresteret af Gestapo.

Han blev sigtet for spionage

mod de tyske besættelsestropper i Danmark, og efter at Rigsdagen i januar 1941 havde vedtaget et tillæg til straffeloven – Lex Ørum – kunne han med tilbagevirkende kraft idømmes livsvarigt fængsel. Den 21. oktober 1943 blev han befriet af Modstandsbevægelsen, mens han var indlagt på Militærhospitalet. Umiddelbart efter blev han sejlet til Sverige.

I december 1945 blev han udnævnt til oberst og generalinspektør for Hærens Flyvertropper. Fra 1947 til oprettelsen af Flyvevåbnet i 1950 var han tillige chef for Hærens og Søværnets fælles flyveledelse. Han sluttede sin karriere som flyverattaché i London og Paris og tillige forsvarsattaché i Haag, Bruxelles og Bern.

Med udgangen af september blev han afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed og bosatte sig i Frankrig, hvor han døde den 31. januar i år.

H.A. Schrøder

Direktør Ernst Schnoor

Ernst Schnoor er afgået ved døden, 66 år gammel.

Han var linkrainerinstruktør i Flyvevåbnet og senere i SAS, indtil han blev hentet over til Sterling Airways og blev direktør for datterselskabet Flight Training Center.

Det begyndte beskedent i lejede lokaler på Løjtegårdsvej med en enkelt Link, men under Schnoors dynamiske ledelse ekspanderede selskabet hurtigt og flyttede i 1971 ind i en til formålet opført og senere udvidet bygning lige ved Københavns Lufthavn Kastrup sydport.

Flight Training Center trænede ikke blot Sterlings piloter. Mere halvdelen af simulatorerne blev produceret af andre selskaber, der lejede sig ind.

Efter Sterlings kollaps blev Flight Training Center overtaget af Skolen for Luftfartsuddannerne, og i forbindelse hermed gik Schnoor på pension.

Kontorchef Hans Dahl

Fhv. kontorchef Hans Dahl, der afgik ved døden den 5. marts, 74 år gammel, blev i 1949 som nybagt cand. jur. ansat i Ministeriet for offentlige Arbejder, nu Trafikministeriet. I 1961 kom han til Statens Luftfartsvæsen, hvor han sluttede i 1974 som kontorchef og chef for Normkontoret.

Dahl var en lang periode år sekretær for Kontaktudvalget for General Aviation, og her lærte mange af den lette flyvnings folk ham at kende som ikke blot en kyndig jurist, men også som en meget venlig mand.

85 år Luftkaptajn Hans Venningbo

Hans Venningbo blev militærflyver i 1938, men den overvejende del af hans godt 9.000 flyvetimer har han logget som civil. Han fløj bl.a. for Zone-Redningskorpsets Flyvetjeneste fra 1946 til 1956, de sidste tre år som chefpilot.

Venningbo tog initiativ til at Anholt og Ærø fik flyvepladser og forestod en ganske vist kortvarig periode beflyvningen af øerne.

Som pilot har han oplevet mere end de fleste. Fx. måtte han i 1956 nødlande med en KZ VII på det tilfrosne Kattgat og tilbringe natten på en ubeboet ø, og i 1961 var han ude for at begge motorer satte ud – men Venningbo klarede en sikker landing på en mark ved London.

Fra de senere år huskes især hans ihærdige arbejde for sikre ambulanceflyet KZ IV OY-DZU til Danmarks Flyvemuseum.

Og så har han taget idrætsmærket i guld – 20 gange!

Den 13. april bliver han 85 år.

75 år Civiløkonom Ejvind Dyrberg

Ejvind Dyrberg, der bliver 75 år den 20. april, er ikke blot en dynamisk forretningsmand. I tresserne og halvfjerdserne var han en af dansk privatflyvnings ildsjæle og gjorde en meget stor indsats på det organisatoriske område.

Dyrberg begyndte at flyve i Skovlunde hos Sportsflyveklubben i foråret 1960 og gik solo på sin 13. flyvetime den 13. maj – og det var endda en fredag – så 13 er mit lykketal, siger han.

På Sportsflyveklubbens generalforsamling året efter tog han ordet og kritiserede bestyrelsen. Det førte til at den gik af – og så var jeg pludselig formand, fortsætter Dyrberg.

I hans formandstid fik klubben nyt materiel, tre Piper Colt, og der kom også lige som en ny ånd ind i klubben.

Dyrberg tog sig også tid til at være medlem af og senere formand for Motorflyverrådet, ligesom han i nogle år var medlem af aeroklubbens hovedbestyrelse. I 1968 blev han den første formand for Rådet for Større Flyvesikkerhed – det var i øvrigt ham, der fandt på navnet. I en periode var han også medlem af bestyrelsen i foreningen Danske Flyvere.

Dyrberg har selv været flyejer (KZ III, Colt, Tri-Pacer, Cherokee, Apache og Aztec foruden diverse Metroer) og erhvervede både instrument- og tomotorsbevis, men måtte af helbredsmæssige grunde kvitte flyvningen for nogle år siden. Han har fået SAS-pokalen (KDA's pokal for klubledere), Lindbergh Prisen, Flysikprisen og FAI's udmærkelse, Tissandier diplom.

Sammen med Peter Bohnstedt-Petersen oprettede han i 1980 firmaet Bohnstedt-Petersen & Dyrberg A/S, der forhandlede Fairchild (Swearingen) fly og drev værksted i Københavns Lufthavn Roskilde. Et par år senere år trak Dyrberg sig ud af firmaet, men fortsatte en tid med flyleasing fra Frederikshavn, hvor han har boet siden 1978 – jeg kunne ikke undvære Vendsyssel længere!

60 år

Personalechef Jørgen Raben- Korch



Den 3. april fylder Maersk Airs personalechef Jørgen Raben-Korch 60 år. Han er uddannet produktionsingeniør og HD og har tidligere været ansat i bl.a. SAS. Han kom til Maersk Air i 1990 som personalechef og blev i 1994 udnævnt til Vice President.

Udnævnelse

Oberst S.Ø. Nielsen



Flyvestation Karups nye chef, oberst Stig Østergaard Nielsen, pilotnavn SØL, har tilbragt det meste af sin tid i Flyvevåbnet på den midtjyske flyvestation. Som nyuddannet pilot fløj han Draken i ESK 729 fra 1982 til 1984 og derpå i ESK 725 som flight commander og næstkommanderende, og efter at han havde gennemgået stabskursus på Forsvarsakademiet, var han eskadrillechef fra 1989 til 1991.

Efter to år som sagsbehandler i Forsvarsstabens planlægningssektion blev SØL i 1993 oberstløjtnant og chef for operationsafdelingen på Flyvestation Skrydstrup, men i 1996 kom han tilbage til Karup, dog ikke til flyvestationen, men til Flyvertaktisk Kommando som chef for operationsplanlægningsafdelingen.

Ansættelse



Kommunikations- chef Jens Nørgaard

Jens Nørgaard, født 1946, er ansat som kommunikationschef i SAS Cargo. Han er uddannet journalist og kommer fra stillingen som chefredaktør for Danmarks Transport Tidende. Før da var han en år-række i Danmarks Radio, hvor han bl.a. stod for det meget aflyttede program "En arbejdsplads i Danmark".

Ny formand for DSvU

Jan Schmeltz Pedersen



Svæveflyvernes nye formand Jan Schmeltz Pedersen er 50 år. Han begyndte at svæveflyve i foråret 1964 på eksercerpladsen i Roskilde i den daværende Københavns Svæveflyveklub. Siden har han svævefløjet i Skrydstrup, Ålborg, Holbæk og fra 1976 i Nordsjælland, hvor han var bestyrelsesmedlem 1978-1982. Han har også været førsteinstruktør siden 1978 og er medejer af en Nimbus 4T.

Schmeltz har guld-C med tre diamanter, har deltaget 20 gange i DM og blev danmarksmester 1984 i standardklassen. Endvidere har han været med i NM, EM (4 gange) og VM (to gange), ligesom han var holdkaptajn ved EM 1994.

I alt er det blevet til ca. 1.950

svæveflyvetimer, 1.426 starter og 70.000 km stræk.

Jeg vil fortsat kæmpe for DM og en plads på nationalholdet, ligesom jeg vil vedligeholde mit FI-bevis, siger den nye formand, der fra 1966 til 1972 var pilot i Flyvevåbnet, hvor han havde pilotnavnet MEL. Han fløj Hawker Hunter i Esk 724 og F-104 i Esk 729 og loggede ca. 1.000 flyvetimer.

Siden 1973 har han været trafikflyver i SAS. Han begyndte på Caravelle, har siden fløjet DC-9, MD80 og DC-10 og har i de sidste 10 år været kaptajn på MD80. Han fungerer også som instruktør og type rating examiner. 1992-1994 var han på halv tid tilknyttet administrationen i SAS Flight Operations i Stockholm. Han har også fløjet forskellige typer almenfly, bl.a. været slæbepilot på Pawnee, og har i alt ca. 10.000 civile motorflyvetimer.

Samtidig med at Schmeltz fløjs som styrmand i SAS på fuld tid, studerede han jura og blev cand. jur. i 1982. I 1987 åbnede han advokatkontor, men har med udgangen af 1998 depoteret sin bestalling.

Direktør Jørn Eriksen



Kommerciel direktør i Maersk Air Jørn Eriksen kan den 6. april fejre sin 60-års fødselsdag. Han er uddannet i ØK, har HA fra Handelshøjskolen i København og MBA fra University of Wisconsin og blev i 1966 ansat i SAS, hvor han beklædte forskellige ledende stillinger inden for salg og markedsføring.

I 1983 blev Jørn Eriksen direktør i Time Manager International, og i 1987 kom han til Maersk Air. Året efter blev han administrerende direktør for det engelske datterselskab Maersk Air Ltd., tidligere Birmingham European Airways. I 1991 kom han tilbage til Maersk Air A/S som kommerciel direktør.

SAR-beredskabet i 1998

Flyvevåbnets Redningscentral (Rescue Coordination Centre, RCC) ved Flyvertaktisk Kommando modtog i 1998 i alt 1.156 alarmer, dels direkte, dels fra andre redningscentraler. Heraf var 116 nødmeldinger fra fly, fordelt med 72 i forbindelse med militær flyvning og 44 med civil.

Flyvevåbnets Redningstjeneste gennemførte i 1998 i alt 534 missioner mod 623 i 1997. Faldet (14,3%) skyldes især færre eftersøgnings og redningsmissioner i forbindelse med fritidsaktiviteter (106 mod 147 i 1997), samt færre patienttransporter mellem hospitaler, 178 mod 230 i 1997.

I forbindelse med civil og militær flyvning blev der udført 17 missioner, mod 16 i 1997.

Udover det permanente helikopterberedskab på Værløse, Ålborg og Skrydstrup var der i seks perioder stationeret helikopter på Bornholm, en periode pga. forøget militær flyveaktivitet i området, de øvrige p.g.a. vejrforholdene i Østersøen.

Der blev i 1998 anvendt 832 flyvetimer til løsning af SAR opgaver, heraf 803 med Sikorsky S-61. Til civile opgaver gik der 831:10 timer, til militære 1:35 timer.

Antallet af reddede personer var 49, og der blev opsamlet 12 omkomne. Der blev desuden afhentet seks patienter fra offshore installationer, 42 fra skibe og 59 fra øer og isolerede lokaliteter. Mellem hospitaler blev der befordret 181 passagerer.

MODEL- SIDERNE



Når Delmar Benjamin taxi'er med sin Gee Bee, bliver han ledet på rette vej af en ven på motorcykel. Den store stjernemotor spærrer nemlig godt af for udsigten - også på landjorden.

Data:

Gee Bee Super Sporster R-1
Motor: Pratt & Whitney T3D-1
på 730 hk
Spændvidde: 7,62 m
Længde: 5,41 m
Højde: 2,49 m
Tomvægt: 835 kg
Fuldvægt til race: 1.095 kg

Lunefuld tyksak

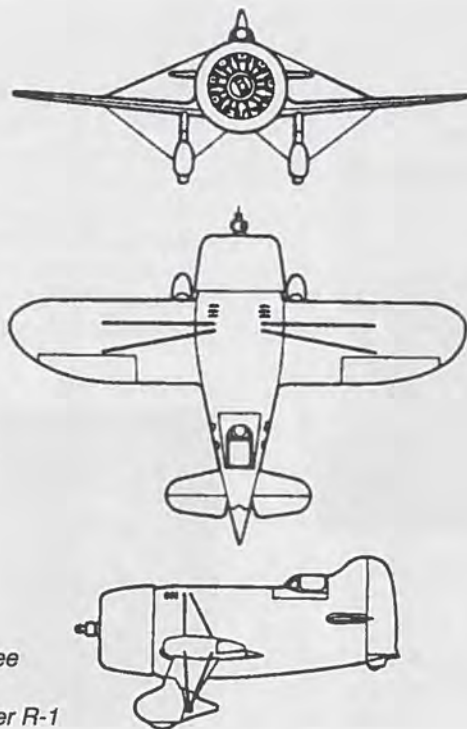
Af Wilhelm Willersted

I årene efter Første Verdenskrig, havde mennesket jo for alvor fået øjnene op for flyvemaskinerne - og især den hastighed, som man kunne bruge dem til at komme gennem lufthavet med. Amerikanerne var meget optaget af at anvende maskinerne til kapflyvning. En række hurtige, specialbyggede racer-fly så dagens lys i de år. Et af dem blev især kendt i offentligheden. Det var Gee Bee Super Sportster, som under sine rekordflyvninger bragte både triumf og tragedie i slipstrømmen.

Det siges som bekendt om humlebien, at den - med den tykke krop og de bittesmå vinger - bestemt ikke ser ud til at være skabt til at kunne flyve, men da ingen har fortalt den det, så flyver den jo ubekymret og sorgløst brummende videre!

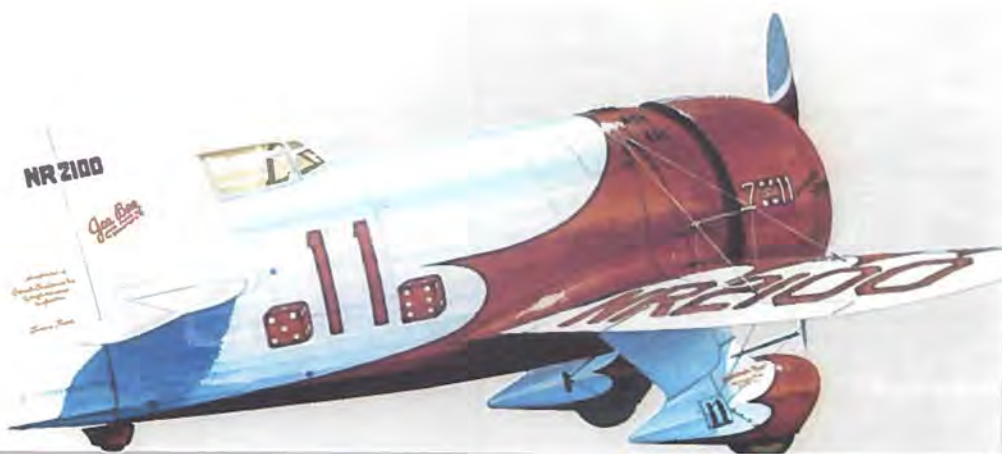
Det samme kunne man måske sige om de fem amerikanske Granville brødres klumpede og buttede flykonstruktion Gee Bee - hvor G'et og B'et hentyder til familieskabet.

Ligheden med en humlebi er slående. Racerflyet er oprindeligt bogstaveligt talt bygget op omkring den luftkølede Pratt & Whitney Wasp TD3-1 ni-cylindrede stjernemotor på 730 hk. Med en kropslængde på 5,4 meter og en spændvidde på 7,6 meter var Gee Bee mildt sagt en særde-



Gee Bee
Super
Sportster R-1

Her ses tydeligt den karakteristiske kropsprofil på Gee Bee med cockpittet placeret helt agter lige foran sideroret. Men der er trods det begrænsede udsyn fremefter rimelig god sigt bag vingerne, når flyet boltrer sig i luften, forklarer ejeren, Delmar Benjamin entusiastisk.





Den nu genskabte Gee Bee i den autentiske, oprindelige, rød-hvide bemaling bliver beundret på Sun 'n Fun udstillingen i Florida.



Modellen her af Gee Bee er i skala 1:48 - størrelsen fremgår af hobbyværktøjet.

les kompakt sag. Piloten sad helt agter i flyet umiddelbart foran sideroret placeret lige bag motoren og under et lillebitte cockpit-dæksel, som kun lige tillod hovedet at dukke op i lyset.

Lunefuld

Gee Bee var svær at flyve og var især lunefuld under vandret flyvning, hvor den foretrak - meget apropos sin statur - at gå ind i temmelig ukontrollerbare tønderulninger, når gashåndtaget var i bund. Det fik et par piloter at føle på egen

krop med tragisk resultat under rekordflyvninger og opvisninger i begyndelsen af trediveerne. Under et verdensrekordforsøg i december 1931 brød en Gee Bee således sammen i luften og styrtede ned for øjnene af en tusindtalling menneskemængde.

Men Granville-brødrene fortsatte med at bygge deres små, kompakte racerfly, og det blev den legendariske, amerikanske rekordflyver, major James H. Doolittle, der med den seneste version af „bien“ i 1932 ikke alene satte verdensrekord for landfly med en has-

tighed på 476,815 km/t, men et par dage efter suverænt besatte førstepladsen og vandt det eftertragtede Thompson Trophy under National Air Races i Cleveland med Bee Gee'en. Gennemsnitshastigheden var et godt stykke over 400 kilometer i timen ved de ti gennemflyvninger af banen mellem og snært ned i ultralav højde omkring de opstillede pylons.

Under et interview lige efter det vellykkede race indrømmede major Doolittle, at Gee Bee var et af de mest lunefulde fly, som han nogen sinde havde fløjet med!

Racerflyet levede op til dette noget blakkede ry, idet de to mest benyttede versioner af Gee Bee - Super Sporster R-1 og R-2 - et par år efter styrtede ned og begge piloter omkom. Dette temmeligt triste eftermæle er i løbet af de seneste år blevet revideret og i realiteten gjort til skamme.

Den amerikanske flyingeniør Delmar Benjamin fra Californien har nemlig efter tegninger erhvervet fra Granville brødrene bygget sin egen Gee Bee Super Sporster R-2, som han nu præsenterer ved blandt andet de populære Sun 'n Fun fly-træf i Florida.

Hans lille vævre Gee Bee bolttrer sig i luften som alt andet end en gumpetung humlebi. Det var især imponerende at opleve, hvorledes den dygtige, amerikanske pilot udførte perfekt kunstflyvning med tønderulninger og lave passager på ryggen i ganske lav højde med sit rød-hvidt bemalede miniracer-fly.

Modellen

Det siger nok sig selv, at den kompakte Gee Bee heller ikke modelmæssigt fylder særligt meget i landskabet.

Flyet er netop genudsendt i skala 1:48 fra Testor.

Deltids-inspektører i SLV

Det er ikke nogen hemmelighed, at Luftfartstilsynet har besvær med at tiltrække kvalificerede ansøgere til poster som operativ inspektør. De statslige lønninger ligger ikke på samme niveau som markedets nuværende kaptajns lønninger.

Luftfartstilsynet ønsker derfor, efter aftale med de store selskabers flyvechefer – at afprøve et koncept, hvor erfarne kaptajner deltidsansættes i Operativt Kontor, samtidig med at de beholder deres operationelle tilknytning til selskabet.

- Vi forestiller os en fifty-fifty løsning med skiftevis to ugers tjeneste som trafikflyver og som inspektør, siger chefen for Operativt Kontor, luftfartsinspektør Asbo Holse. Konceptet ligger på linie med både ICAO's og JAA's anbefalinger om operative inspektører og praktiseres allerede i England, hvor Holses modstykke flyver Airbus A320, og i Sverige.

Konceptet synes gavnligt for alle parter, ikke blot for det offentlige, mener Holse.

Deltidsinspektøren vil få et grundigt kendskab til det overordnede bestemmelseskompleks og den administrative praksis, myndighederne udøver. Desuden vil deltidsansættelse give mulighed for et mere regelmæssigt familieliv, og da ansættelsen af aktive kaptajner muliggør udbetaling af kaptajnstillæg oven i den normale løn, vil "resultatet efter skat" blive rimeligt.

Selskabet vil få tilført en viden om udviklingen i international regelfastsættelse, praktiske løsningsmodeller på operative spørgsmål og et indgående kendskab til det nationale bestemmelseskompleks.

Luftfartstilsynet vil få en ajourført viden om praktisk anvendelse af det operationelle regelsæt og ekspertise på områder som Fly-by-wire, FMS, HUD, ACAS etc.

Holse understreger, at man naturligvis vil være meget opmærksomme på habilitetsproblematikken. En deltidsinspektør vil naturligvis ikke blive sat på opgaver i sit eget selskab.

Flyforsikring

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De professionelle rådgivere og konsulenter samt en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner.

Codan

Luftfartsafdelingen
Gammel Kongevej 60
1790 København V.
Tlf.: 31 21 21 21

ER DU JAR KLAR?

I forbindelse med konvertering af danske certifikater til JAR-certifikater og -beviser, afholder Luftfartsskolen en række JAR-kurser i Roskilde og Billund i JAR-FCL og JAR-OPS efter følgende plan:

JAR-FCL:	Onsdag	den 21. april kl. 0900 - 1600 i Roskilde Lufthavn
	Lørdag	den 24. april kl. 0900 - 1600 i Billund.
JAR-OPS:	Onsdag	den 26. maj kl. 0900 - 1600 i Roskilde Lufthavn
	Lørdag	den 29. maj kl. 0900 - 1600 i Billund
	Onsdag	den 9. juni kl. 0900 - 1600 i Billund
	Lørdag	den 12. juni kl. 0900 - 1600 i Roskilde Lufthavn

Kurserne varer én dag og koster kr. 1.050,00 inklusive undervisningsmaterialer og lettere forplejning.

Tilmeldingsfrist: Ugedagen før kurset afholdes. Deltagerne vil efterfølgende få tilsendt deltagerbevis, der kan bruges i forbindelse med konvertering. **Tilmelding skal ske til Luftfartsskolen på tlf. 32 82 80 62.**



LUFTFARTSSKOLEN

Luftfavnvej 60 . 4000 Roskilde . Tlf 32 82 80 62

Andre relevante JAA-kurser vil blive udbudt i løbet af 1999.



Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Bent Holgersen (næstfmd.)	75 36 08 25	Teknik/luftrum
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations
Vagn Jensen	86 44 11 33	Uddannelse

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdirageflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Poul Erik Nielsen
Ellesletten 12, Trørød
2950 Vedbæk
Telefon 45 66 12 21

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Smålodsvvej 43
4100 Ringsted
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvercenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatservice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Tom Oxager
Månebakken 5, Dalby, 4690 Haslev
Telefon 53 69 85 95
E-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Linestyrings-Unionen
Tove Bayer
Elmegade 10, 8200 Århus
Telefon 86 10 34 53
E-mail: tove.bayer@teliamail.dk

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

KALENDER

Svæveflyvning

- 24/4-2/5 International Svæveflyvekonkurrence, Hockenheim, Tyskland
- 13/5-23/5 DM 1999, chef
- 30/5-6/6 Italienske mesterskaber standard og 15m, Ferrara, Italien
- 5/6-12/6 Sjællandsmesterskab, Slaglille
- 3/7 - 9/7 Tour de Danmark for svævefly
- 5-10/7 Jysk-Fynsk Mesterskab, Christianshede
- 12/7-22/7 AÅ 1999
- 4/7-24/7 VM for juniorer i Holland
- 11-25/7 31. Coupe, Vinon sur Verdon - www.planeur.com/vinon
- 24/7-2/8 Italienske mesterskaber 18 m, Rieti, Italien
- 24/7-15/8 VM-FAI i Bayreuth
- 30/7-8/8 27. Internationale Vintage Glider Rally, Aventoft, Tyskland (lige syd for grænsen)
- 3/8-14/8 Italienske mesterskaber åben klasse mfl., Rieti, Italien
- 7-8/8 Åbent hus, Lemvig - www.lemvig.com
- 15/8-24/8 Italiensk mesterskab Promozione (B) åben klasse, Rieti, Italien

Motorflyvning

- 24/4 DMU Repræsentantskabsmøde, Odense Lufthavn
- 13-16/5 Fællesnordisk træning og kursus i præcisions- og rallyflyvning, Ljungbyhed, Sverige
- 21-23/5 DMU-tur til De Friske Øer
- 29-30/5 DM i Præcisionsflyvning
- 25-27/6 Nordisk mesterskab i præcisionsflyvning, Sverige
- 25-31/7 Europamesterskab i præcisionsflyvning, Tjekki
- 7/8 Air BP rally
- 8/8 Åbent hus, Vestfyns Flyveplads
- 3-5/9 Oldtimer Fliegetreffen, Hahnweide, Tyskland

Ballonflyvning

- 11-16/5 Danmarks mesterskab, Sorø
- 12-15/8 Ballonstævne, Skive
- 28/8-5/9 VM, Bad Waltersdorf, Østrig

Kunstflyvning

- 3-11/7 VM i Advanced (AWAC), Tjekki
- 8-9/5 Forårstræning, Tirstrup
- 11/6 Konkurrence ifm. KZ Rally, Stauning
- 23-25/7 Svenske mesterskaber, Skellefteå
- 7-19/8 Europamesterskaber (WAC) i Frankrig
- 5-8/8 Nordiske mesterskaber i Sigmarvi
- 4-5/9 Sæsonafslutning, Odense
- 2-12/9 Europæiske mesterskaber (EAC), Spanien
- 4-6/8
- 2000 Nordiske mesterskaber, Odense

Bogholder

Kongelig Dansk Aeroklub søger en stabil og erfaren bogholder til varetægt af hele bogholderiet/regnskabet, herunder told- og momsregnskab, lønninger, debitor/kreditor-bogholderi samt regnskabsafslutning for vor forening samt salgsselskab.

Kendskab til Concorde XAL er en forudsætning samt et vist kendskab til engelsk og evt. tysk. Endvidere kendskab til regneark og tekstbehandling. Vi kan tilbyde et meget selvstændigt, afvekslende og interessant job i behagelige omgivelser. Arbejdstiden er anslået til ca. 20 timer pr. uge, som kan tilrettelægges efter eget ønske.

Er du interesseret så skriv til



Kongelig Dansk Aeroklub
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Att. Generalsekretær Henrik N. Knudtzon

Overvældende stor interesse for PPL i klubregi

Informationsmødet den 6. marts på Odense Lufthavn om de nye muligheder for under JAR-FCL regelsættet at drive flyveskole i klubregi (Registered Facility) viste en overvældende stor tilslutning.

Der var samlet ca. 40 medlemmer repræsenterende i alt 16 flyveklubber. Syv af disse klubber udtrykte positiv tilkendegivelse for straks at gå i gang med teoriskole alene eller både teori- og praktisk flyveskole.

Luftfartsinspektør Bøje Dueholdt gennemgik de nye regler, der knytter sig til BL 6-09, i et meget informativt og down to

earth foredrag - for nu at udtrykke det lidt efter de nye termer, der er en blanding af engelske og danske glosser, værre end vi har set det tidligere. I øvrigt nok noget vi kommer til at vænne os mere til fremover.

Luftkaptajn Bjørn Hørner, der er „vor mand“ i de nye aktiviteter, flugte sagen op med en redegørelse for hvordan DMU/KDA kan støtte klubberne, dels under opstarten, men også efterfølgende under skoleforløbet. Et udførligt referat kommer i næste FLYV.

P.u.v. Ricard Matzen

FAI AIR CREW CARD

Procedure ved udstedelse af AIR CREW CARD.

FAI AIR CREW CARD udstedes på følgende vilkår:

1. Du skal være medlem af DMU eller medlem i KDA og have certifikat.
2. Send et pasfoto med oplysninger om navn, adresse, certifikatnummer og type og KDA-nummer, (det står bag på FLYV), til:
Ove Dyvad Jørgensen
Åbakken 8, 4671 Strøby

Klubber er velkomne til at indsende samlet, men enkeltpersoner kan også få udstedt kortet. Leveringstiden er ca. 1 uge. Kortet koster kr. 100,- og gælder til udgangen af næste år. For medlemmer af DMU er kortet inkluderet i medlemskabet.

Kortet giver rabat på en række hoteller, AVIS biludlejning mm. og adgang til lufthavne o.lign.

Hele Norden på vingerne til Åland

Fredag den 28. maj til søndag den 30. maj 1999 er hele Norden igen inviteret til flytref i Mariehamn på Åland.

Arrangørerne, tre flyveglade nordmænd, samlede sidste år mere end 100 fly på Åland, heraf 17 fra Danmark, og i år forventes ligeså mange.

Der kommer masser af flyveaktiviteter, demonstrationer af nye fly, opvisning, præmier og underholdning. Man kan campere på lufthavnens græsarealer eller booke hotel eller hytte hos turistinformationen, Pipsan Carlson, tlf. 0035 8182 8040

Interesseret ? - ring til en af arrangørerne!

Jan Hansen Privat +47 6756 1136 Arb. +47 6780 1565
Frank R. Jensen Privat +47 6492 5269 Arb. +47 2270 5100
Per Julius Helweg Privat +47 2295 0260
eller e-mail jahanse@telepost.no.
Internet <http://home.sol.no/~jahanse/flytreff/flyteff.htm>

Nyt fra svæveflyveunionerne

For Silkeborg Flyveklub er der ingen tvivl om, at 1998 var et af de værste år vi nogensinde har oplevet rent vejrmæssigt, men lad os nu glemme det og lad os se fremad igen. 1999 bliver et meget spændende år for Silkeborg Flyveklub.

På den afholdte generalforsamling den 28. februar var der et meget stort flertal, der gik ind for at indføre et reservationssystem på klubbens fly for på den måde at give klubbens medlemmer mere valuta for pengene, når de er på flyvepladsen. Forslaget er en direkte udløber af det formandsmøde, der blev afholdt i Vejle i oktober 1998.

Sæsonen 1999 vil vise om dette brud med den institution i dansk svæveflyvning der hedder "fordeling af klubfly ved lodtrækning" er en gevinst indenfor sporten eller ej. I Silkeborg Flyveklub er vi meget overbeviste om, at dette er et skridt i den rigtige retning i bestræbelserne på at få vendt den negative udvikling i medlemstilslutningen på landsplan. Reservationssystemet er i princippet ikke noget nyt i Silkeborg Flyveklub, idet eleverne har haft mulighed for reservation i de foregående to sæsoner. Et tilbud der er blevet hilst velkommen af eleverne i klubben.

En stor indsats på PR-området kombineret med et forfinet uddannelsessystem, der som mål har at eleverne flyver solo efter tre måneder har medvirket til en fremgang i Silkeborg Flyveklub. I løbet af de sidste fem år har klubben oplevet et stigende medlemsantal fra 55 i 1994 til 71 i 1998. I løbet af de sidste to sæsoner er medlemstallet øget med 13 eller hvad der svarer til 22%. Med det nye reservationssystem ser klubben frem til en yderligere fremgang i medlemstallet.

1998 var et år hvor der blev arbejdet meget intenst på at forbedre vore bygninger. Klubben fik lagt nyt isolering på loftet i klubhuset, udvidet vores vognhangar med fem porte så der nu er plads til 14 vogne i alt, renoveret briefing lokalet, indrettet nyt kontor med gulvvarme samt udvidet den opvarmede og isolerede del af indhangaren med 25%. Af kommende projekter i 1999 kan nævnes at det nye diesel-elektriske spil forhåbentlig kan testkøres i løbet af vinteren 1999/2000, installation af 220 V i begge ender af flyvepladsen til brug for bl.a. on-line registrering af flyvninger samt en fortsat forbedring af bygninger og plads.

Mht. flyvning har klubben også mange planer med 1999. På konkurrenceområdet ser klubben frem til at kunne deltage i Termik-ligaen, der er et af de mest lovende initiativer der er taget indenfor DSvU i de seneste år. Klubbens talent Thomas Vestergaard skal deltage i det første VM for juniorer i Holland. Og endelig så skal 10-15 medlemmer afsted på klubbetur til Leszno i Polen.

Göta Pokalen

På Dansk Svæveflyver Unions årsmøde fik Carl Kristiansen, Midtsjællands Svæveflyveklub overrakt Göta Pokalen af den afgående formand Jens Børsting (th).



Carl Kristiansen, Midtsjællands Svæveflyveklub, modtager Göta Pokalen af afgående formand Jens Børsting.

GPS - nyttig - og risikabelt

- et norsk indlæg

"GPS er det beste som er skjedd seilflygerne siden pannekaker med blåbærsyltetøy ble oppfunnet" - replikk fra begeistret norsk seilflyger.

Af Raymond Dalen

Hovedinstruktør, Norges Luftsportsforbund

Joda, vi kan være enige om at GPS er kjekke greier. Den finner veien for oss. Den logger for oss. Borte er alt mas om so-tting av barografer, filmfremkalling og annet søl. Ja, hvordan klarte vi oss egentlig uten?

For ikke å snakke om de nye LNAV/VNAV. Fantastisk! De regner og dividerer, snakker med GPS'en, og når de to er enig er det bare å gjøre som man får beskjed om. Stikka frem, stikka tilbake. Gjør som jeg sier, da passerer du mål-linjen klokka 15:32:27 i 46,7 meters høyde med 241,65 km/t på fartsmåleren. Easy Match!

Og siste skrik i variometre: Bare følg pilen, så finner du sentrum av bobla. Kjekkere kan det nesten ikke bli.

Et øyeblikk!

Hvor hadde du øynene dine de to siste termikksvingene? De ti siste termikksvingene!!?

Stivt festet på instrument-brettet? Ned på kneet, der du var opptatt med å taste på "den derre GPS'en", fordi du ikke fikk til å skifte til det neste ven-depunktet? Åssen var dette egentlig igjen?

Oppmerksomheten er alle andre steder enn der den burde være – nemlig ut av cock-pit. Kollisjoner i luften er en av de aller største sikkerhetsut-fordringene i internasjonal seil-flysport.

De siste par årene har det skjedd en tragisk utvikling både i Storbritannia og på kontinentet med en betydelig øk-ning i antall "midairs". Årsa-ken ligger for det meste i manglende utkikk og mang-lende oppmerksomhet ut av cockpit. I flere av tilfellene er det påvist at bruk av GPS og annet avansert utstyr i cockpit har vært en sterkt medvirken-de årsak.

Spørsmålet var oppe til dis-kusjon på siste møte i OSTIV Safety and Training Panel i au-gust.

OSTIV frykter at uheldig konstruksjon og feil bruk av slikt utstyr klart øker risikoen for kollisjoner i luften.

Hovedproblemene med den typen utstyr er at:

- ☐ Behandling og bruk av utstyret ofte er komplisert.
- ☐ Dataene som presenteres er ofte kompliserte og i en form som krever stor oppmerksomhet fra piloten.
- ☐ Det er ikke bare nødven-dige data som præsente-res, men også data som er "kjekt å ha".
- ☐ Mange piloter har ikke nød-vendig opplæring og tre-ning i å bruke utstyret.

Spesielt kan mye av det håndholdte utstyret være inn-viklet å bruke og displayet vel-dig lite. Et eksempel kan være prosedyren for å forandre tracklog tiden når du nærmer deg et vendepunkt. For mange GPS'er må dette gjøres manu-elt gjennom menyene.. Ideelt sett burde dette skje automa-tisk, eller i hvert fall ved hjelp av bare én knapp.

I stedet blir piloten sittende og fikle. Og det som gjør det ekstra farlig, er at det trolig er flere piloter på vei mot *nøya-ktig* samme punkt. Og de sit-ter også og fikler...

Mange piloter har ikke satt seg grundig nok inn i hvordan utstyret virker, før de tar det i bruk i flyet. Det sier seg selv at dette ikke er bra. Da kan man fort bli meget konsentrert – inn i cockpit.

Nå vil vel noen hevde at de gode gammeldagse kartene og variometerne også trakk oppmerksomheten inn i cock-pit. Det gjør ikke saken bedre, men sannheten er vel at det

alltid er behov for å rette opp-merksomheten inn i cockpit fra tid til annen. Målet må være å lage utstyr som reduserer den tiden mest mulig, og å ar-beide for at pilotene skal bli klare over problemet.

Oppfordring

OSTIV ser såpass alvorlig på disse tingene at det nå er laget en egen anbefaling overfor konstruktører og produsenter av slikt utstyr for å oppfordre dem til å lage enkle og bruker-vennlige systemer, som ikke trekker oppmerksomheten unødvendig inn i cockpit.

Bernald Smith fra USA er medlem av IGC GNSS group, som står for godkjenning av slikt utstyr til bruk i seilfly. Ber-nald hilser utspillet fra OSTIV velkomment.

- Det er på tide vi tar denne siden av saken alvorlig, for ver-ken produsenter eller brukere har til nå ofret det særlig mange tanker, sier han.

Bernald kommer til å ta sa-ken opp i IGC GNSS group, og han ser ikke bort fra at dette er blant de tingene det etter-hvert kommer til å bli spurt et-ter når produsentene legger frem nytt utstyr til godkjenning.

GPS, LNAV, VNAV og an-dre computere er fantastisk ut-styr, men bruk det med vett!

Tips for sikrere bruk av GPS og computere

1. Sørg for å lære deg utstyret og få nok trening i bru-ken før du flyr.
2. Er det lenge siden du bruk-te utstyret sist, bruk litt tid på å friske opp kunnskape-ne
3. Klargjør mest mulig på for-hånd. (veipunkter, ruter etc)
4. Unngå håndholdt utstyr med små display. Hvis du bruker håndholdt utstyr så

monter det så høyt som mulig i cockpit, ikke på kne-et.

5. Unngå å aktivt betjene ut-styret når du sirkler ter-mikk, eller i områder med spesielt stor trafikk.
6. Betjen utstyret kun kort tid av gangen.
7. Begrens bruken til nødven-dig informasjon. Mye av det nye utstyret gir et vell av mer eller mindre unyttig infor-masjon. Ikke la deg friste.
8. Bare bruk utstyret når det har en hensikt. Det er *ikke* nødvendig å bruke GPS ved lokalflyging rundt fly-plassen. Skal du trene, så gjør det bevisst, gjerne i to-seter hvor det er to til å hol-de utkikk.
9. Tenk hele tiden på at din oppmerksomhet skal væ-re ut av cockpit, og vær klar over at slikt utstyr virker som en magnet på din opp-merksomhet.

OSTIVs anbefaling til produsentene:

OSTIV TSP fully recognize the needs for useful and advanced equipment in gliders, but will strongly urge the constructors and manufacturers to keep in mind the effects their equipment have on the pilot's concentration and awareness for the world outside the cockpit.

Output should be given in audio form when pos-sible, and visual output limited to essential data. The pilots must be given proper education and training before flying with the equipment and the TSP strongly recommends that manufacturers make some provisions for training, such as computer simulation programs.

Meddelelser fra Unionen

Nr. 11 af 28.01.1999:
Indkaldelse til repræsentant-
skabsmøde 1999 i Odense.

Nr. 12 af 04.02.1999:
Opgørelse af antallet af S-
piloter (certifikatindehavere)
over 65 år.

Nr. 13 af 11.02.1999:
Materiale til repræsentant-
skabsmødet (årsberetning,
årsregnskab, årsstatistik,
forslag fra Hovedbestyrel-
sen, Forsikringsklubbens
årsberetning m.v.).

Nr. 14 af 10.02.1999:
Klubtrænere. Bilag: Referat
af klubtrænerseminar
30.01.1999.

Nr. 15 af 10.02.1999:
Talentudvikling i 1999.

Nr. 16 af 10.02.1999:
Talentregistrering. Bilag: Re-
gistrerings- og statusblanket.

Nr. 17 af 10.02.1999:
Juniormesterskaber/
videregående talenttræning
1999.

Nr. 18 af 10.02.1999:
Talentkursus. Bilag: Indstil-
lingsskema.

Nr. 19 af 10.02.1999:
Tosædet træning i Janus
under DM og Årnborg Åben.
Bilag: Ansøgningsskema.
Brev til talenter.

Nr. 20 af 11.02.1999:
Referat af Hovedbestyrel-
sesmøde 21.01.1999.

Nr. 21 af 25.02.1999:
Hitlisten for 1994-1999.

Nr. 22 af 25.02.1999:
PFT/Teorispørgsmål for
1999.

Nr. 23 af 25.02.1999:
Hjælp til Livno's aeroklub.
Bilag: Kopi af telefax med
anmodning.



SVENOR 2

SVENOR '99 - et nyt begreb indenfor svæveflyvningen.

Ta' med på Strækflyvningskursus i Norge !

Dette kursus afholdes i et af nordens rigtigt gode termikområder. Fra pladsen i Elverum blev fx. sidste år afholdt: Nordic Open, hvor en del af opgaverne på 3-500 km blev fløjet med 110-140 km/t. Så hvis vejret arter sig, er mulighederne åbne for, under kvalificeret instruktion, at få nogle rigtigt gode strækflyvningsoplevelser.

Formål: Grundlæggende strækflyvningsuddannelse

Tid: 14. Juni - 19. Juni 1999.

Sted: Ole Reistad Seilflysenter ved Elverum er Norges nationalcenter. Ligger ca. 3 timers kørsel nord for Oslo.

Krav: Min. 35 timer og 60 soloflyvninger.

Flyvning: Flyvning foregår i Duo Discus og Twin II med instruktør, og 1-sædet flyvning fx. i medbragt fly.

Teori: Kursusplan udsendes. Kurset afsluttes med en skriftlig prøve.

Logi: I dobbeltrum eller telt på centret. Her er mulighed for madlavning i fuldt udrustet køkken.

Priser: Kursusafgift: 750 NOK
Flyvetid: 180 NOK/time
Flyslæb: 165 NOK/600m
Logi: 110 NOK i dobbeltrum

Kurset leder frem til strækflyvningsstilladelse efter svensk/norske uddannelses-regler, hvilket er fuldt på højde med danske, grundlæggende strækuddannelser. Glæd dig til oplevelserne med forhåbentlig god termik og højt kvalificeret undervisning. Kontakt mig, hvis du vil vide mere eller måske endda melde dig til med det samme. Dan 7566 9262 eller e-mail: danfunch@post6.tele.dk

Nyt fra Tour de Danmark for svævefly

Forberedelserne til det første Tour de Danmark for svævefly, der løber af stablen i peri-oden fra 3. - 9. juli, er i fuld gang.

Vi har fået den første håndfuld tilmeldinger i hus. Vi har også modtaget en del yderligere tilkendegivelser fra folk, der vil deltage. Et hjertesuk til de sidstnævnte: vi vil meget gerne have jeres egentlige tilmeldinger snarest, så vi kan komme videre med planlægningen.

Vi har rundt omkring hørt, at mange tror, at det ikke kan betale sig at melde sig til fordi der skulle være fyldt op. Vi regner med at kunne gennemføre Tour'en med op til 25 fly, så der er stadig masser af plads til flere fly og til piloter og hjælpere, der har lyst til at prøve en ny og sjov form for svæveflyvning i godt selskab. Det er bare med at komme ud af busken.

Hvis du har lyst til at delta-ge, så kontakt hurtigst muligt vores kasserer. Han sidder pa-rat og venter kun på at høre fra dig:

Claus Elmeros, Møllestien 24,
8000 Århus C, tlf. 86 13 63 62
Email: Elmeros@get2net.dk

Hvis du har lyst til at høre nærmere om arrangementet er du velkommen til at kontak-te Tour'ens formand:
Claus N. Jacobsen, Grøfthøj-
parken 18, 2 tv., 8260 Viby J,
tlf. 86 28 74 54
Email: CNJDK@altavista.net

Du kan også besøge vores hjemmeside på adressen www.aasvk.dk/tourdedanmark.htm, hvor du også kan finde tilmeldingsformular m.m. Husk at allerseneste tilmel-dingsfrist er 30. april - men lad os høre fra dig længe før da.

Vi glæder os til at se dig til årets svæveflyvebegivenhed: Tour de Danmark 1999.

Bo Brunsgaard

FAI Commis- sion de Vol Libre (CIVL)

Den internationale organisa-tion for hanggliding og paragli-ding afholdt med Dansk Dra-gerflyver Union og Kongelig Dansk Aeroklub som arrangør sit årsmøde i København den 5.-7. marts. Knap 80 delege-rede og gæster fra 30 lande deltog. På dagsordnen var em-ner som uddannelse, sikker-hed og internationale regler.

Danske deltagere var Scott Terkelsen (delegeret) og Tor-ben Taustup (alt. delegeret).

CIVL's præsident Olivier Burg-helle (stående) byder velkom-men.





Foreningen Danske Flyvere

Protokollør: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt
Generalsekretær: Luftkaptajn Erik Thirane
Sekretariat: Vester Farimagsgade 7 4., 1606
København V, tlf. 33 13 06 43

Det var et forrygende snevejr den 12. januar hvilket resulterede i at kun ca. 50 medlemmer nåede frem til aftenens arrangement, der var henlagt til Flyvevåbnets Officerskole og Bibliotek. Mange flere ville have nydt denne aften, hvis de kunne have fået bilen ud af garagen eller op af grøften - hvor en enkelt lå allerede om eftermiddagen.

Oberst Bjerger Pedersen som chef for FLV's Officerskole og oberstløjtnant Schrøder fra FLV's Bibliotek gav os en dejlig aften. Inspirerende og underholdende briefing fyldt med facts om deres respektive afdelinger, efterfulgt af en rundvisning i bygningerne - kun afbrudt af en kort visit i ølbaren.

Det var meget interessant for alle at høre om dagens uddannelse til officer og den virkelighed som man specielt forbereder piloterne på. Og de der troede, at de vidste noget om flyvelitteratur må revidere deres opfattelse. FLB ved noget! De abonnerer på ca. 100 flyvetidsskrifter.

Jonstruplejrens cafeteria var rammen om den hyggelige natmad, hvor stemningen som sædvanlig var god. Forhåbentlig kom alle godt hjem trods sne og glatte veje.

Foreningens ordinære generalforsamling blev afholdt den 16. februar med et ret beskedent antal deltagere. Formanden, General Chr. Hvidt, aflagde beretning for det for-

løbne år. Danske Flyvere havde i 1998 en nettotilgang på 22 medlemmer og dermed ved årets udgang i alt 833 medlemmer. Aktiviteterne i årets løb havde været meget velbesøgt, ikke mindst skovturen til FSN Værlose, hvor 159 deltog og årsfesten med 194 deltagere.

Kassereren Niels Birkemose Møller gennemgik de reviderede regnskaber for foreningen, for Blomsterfonden og for Danske Flyveres Fond. Alle blev godkendt. Fonden uddelte i 1998 legater på i alt 128.500 kr. og dermed til nu over 2,5 millioner. Bestyrelsen foreslog uændret indskud og kontingent, hhv. 300 kr. og 310 kr., hvilket generalforsamlingen godkendte.

Luftkaptajn Erik Bolvinkel, fabrikant Ole Brinckmeyer og luftkaptajn Per Schrøder var på valg og alle villige til genvalg - og det blev de. Det samme var tilfældet for de to revisorer, statsautoriseret revisor Henning Olsen fra revisionsfirmaet Iver H. Iversen og statsautoriseret ejendomsmægler Poul Daugaard.

Der var ingen forslag til behandling og under punktet eventuelt kunne formanden foreslå årets skovtur henlagt til Kastellet, hvilket alle fandt var et godt forslag. Deltagerne blev gjort opmærksomme på at Eva Kåås netop var kommet i besiddelse af en del effekter som i sin tid havde tilhørt hendes far, den legendariske løjtnant Knud Clauson-Kaas. Logbøger, certifikater - danske og franske - og søfartsbøger ville blive overgivet til Flyvemuseet, men var fremlagt til beskuelse på generalforsamlingen.

Næste arrangement: skovtur den 6. juni.

Orientering fra Statens Luftfartsvæsen

Luftfartstilsynets Certifikatkontor vil i april måned 1999 fire steder i landet afholde orienteringsaftener, hvor medarbejdere fra Certifikatkontoret vil orientere om de nye regler, som træder i kraft den 1. juli 1999. Da de nye regler vedrører alle nuværende og kommende indehavere af privat- og trafikflyvercertifikater er det håbet, at rigtig mange vil benytte sig af dette tilbud om information om, hvad de nye regler betyder for den enkelte, og hvorledes man skal forholde sig.

Orienteringsaftenerne afholdes således:

20. april kl. 1900-2200 Hotel Koldingfjord, Fjordvej 154, Kolding

21. april kl. 1900-2200 Hotel

Hvide Hus, Vesterbro 2, Ålborg
27. april kl. 1900-2200 Roskilde Universitetscenter, Store Auditorium.

* 28. april kl. 1900-2200 Hotel Maribo Søpark, Vestergade 27-29, Maribo
Deltagelse er gratis og tilmelding unødvendig.

Mediekursus

Lær mere om nærkontakt til pressen i forbindelse med ulykker og kriser.

Kurset afholdes fredag den 23. april kl. 1700 til lørdag den 24. april kl. 1700 på Nordjyllands Mediecenter, Aabybro. Kursuspris kr. 1.100 inkl. overnatning og forplejning.

Kurset henvender sig primært til bestyrelses- og udvalgsmedlemmer.

Tilmelding til KDA-huset senest den 15. april på tlf. 46 14 15 00 eller fax 46 19 13 16.



Formand: Kai Frederiksen
Generalsekretær: Niels Nørby Jakobsen
Sekretariat: Vester Farimagsgade 7, 4. sal
1606 København V
Telefon: 33 13 06 43 · Telefax: 33 13 06 58
e-mails: kl@naig.dk · nnj@sos.dk

Sø-, Luft- og Handelsretten

Retssager om luftretlige spørgsmål er relativt sjældne ved domstolene. Når der anlægges sager foregår dette ved de ordinære domstole, dvs. byretter, landsretter og Højesteret. En specialdomstol, som har kendskab til de særlige forhold som gælder i luftretten, har vist sig at mangle i nogle af de seneste års luftretssager.

Dette har betydet, at piloter og flyejere har følt at deres indlæg ikke har været fuldt ud forstået af rettens dommere. Det har ofte været nødvendigt at give særlig information for at opnå et vist niveau af forståelse af tekniske og operative forhold, og selv da har man ikke været sikker på at have rettens øre.

Når man nu kan se tilbage på næsten 100 års flyvning må tiden være kommet til at konstatere at flyvning ikke længere kan betragtes anderledes end anden transport. Derfor foreslog undertegnede for flere år siden Sø- og Handelsrettens præsident, at der blev taget initiativ til at ændre retten til Sø-, Luft- og Handelsretten. Imidler-

tid kræver dette en ændring i retsplejeloven, og dette er ikke sådan umiddelbart noget man gør. Dog Sø- og Handelsretten har mulighed for at arrangere sig med særlige afdelinger, som kan varetage specialsager.

Udnævnelse

Sø- og Handelsrettens præsident foreslog, at Rådet for større Flyvesikkerhed blev det institut, der udpegede et medlem, og dette gjorde Rådet på et møde i efteråret.

Rådet indstillede til retten, at man udpegede nu pensionerede overhavarinspektør Niels Nørby Jakobsen (NAK). Han er tillige generalsekretær i Rådet for Større Flyvesikkerhed.

Præsidenten har nu meddelt Niels Nørby Jakobsen at han er udnævnt til dommer. Her tøves så ikke længere med at foretage den uofficielle nævneændring af vor specialdomstol til Sø-, Luft- og Handelsretten.

Kai Frederiksen,
formand for Rådet for
Større Flyvesikkerhed

Dansk Kunstflyver Union

Interesseret i kunstflyvning?

I forbindelse med DKFU's forårstræning den 8-9. maj i Tirstrup vil interesserede kunne prøve lidt kunstflyvning lørdag eftermiddag mellem kl. 16 og 18. Tilmelding til forman-

den (tlf. 45 66 12 21) efter „først til mølle“ princippet.

Om aftenen vil det være muligt at få allehånde oplysninger om kunstflyvning som sport, formøjelse, sikkerhedsfaktorer mm. Interesserede er velkomne.

Deltids ansættelse som Luftfartsinspektør ved Operativt Kontor



Statens Luftfartsvæsen kan tilbyde erfarne danske luftkaptajner et interessant job ved Luftfartstilsynets Kontor for erhvervsmæssig flyvning. Vi vil gerne præcisere, at ovennævnte ansættelsesform kan være til stor gavn for dig, din nuværende arbejdsgiver og for os som myndighed.

Du opnår et grundigt kendskab til og indsigt i alle former for luftfartsbestemmelser og internationale aftaler samt administrationsrutiner.

Denne viden vil din nuværende arbejdsgiver få tilført som et godt supplement til den løbende kontakt til luftfartsmyndighederne og det kan have positiv betydning for din fremtid i selskabet.

Statens Luftfartsvæsen vil ved denne ordning få tilført aktuel operationel erfaring, der er værdifuld i forvaltningen af vores opgaver.

DINE PRIMÆRE ARBEJDSOPGAVER BLIVER:

- Kontrol af danske luftfartsselskabers kvalitets- og sikkerhedsniveau i Danmark og i udlandet, samt at sikre at nationale og

internationale bestemmelser bliver overholdt.

- Sagsbehandling af operativt relaterede henvendelser fra luftfartsselskaber og enkeltpersoner.
- Koordinering/fortolkning/evt. udarbejdelse af danske bestemmelser med tilsvarende internationale bestemmelser.

VI FORVENTER, AT DU:

- Har gode kommunikationsevner og vi lægger vægt på dine evner til at formulere dig skriftligt på både dansk og engelsk.
- Har stor erfaring i tung luftfart (flyvemaskine eller helikopter) og du må fortsat være ansat i et luftfartsselskab med mulighed for at kombinere din ansættelse i selskabet med tjenesten som luftfartsinspektør i Statens Luftfartsvæsen. Vi forestiller os en kombination med én schedule (14 dage) som luftfartsinspektør vekslede med én schedule med aktiv flyvning
- Har kendskab til EDB på brugerniveau og nogen administrativ erfaring er en naturlig forudsætning.
- Er i stand til at mødes og forhandle med luftfartspersonale på højt niveau.

VI TILBYDER:

Ansættelse på tjenestemandslignende vilkår med forholdsmæssig aflønning baseret på en fuldtidsstilling med begyndelsesløn på kr. 382.470 pr. år incl. kaptajnstillæg. Hertil kommer indbetaling af 10% af grundlønnen til din pensionsordning

YDERLIGERE OPLYSNINGER:

Har du behov for yderligere oplysninger, kan du kontakte chef for Operativt Kontor, Asbo Holse på tlf. 36444848, lokal 340 eller sektionsleder Gert Stryger på lokal 345.

Skriftlig ansøgning indsendes til Statens Luftfartsvæsen, Personalekontoret, Ellebjergvej 50, 2450 København SV. Vi skal have din ansøgning senest den 29. april 1999, kl. 12. Mærk ansøgningen TO

Da SLV går aktivt ind for ligestilling, opfordres begge køn til at søge stillingen.

Vil du vide mere om Statens Luftfartsvæsen, er du velkommen til at besøge vores hjemmeside på Internettet.

Adressen er <http://www.slv.dk>

Trafikministeriet

Statens Luftfartsvæsen (SLV) er en statsvirksomhed under Trafikministeriet. I SLV arbejder godt 1000 mennesker med at skabe sikkerhed og effektivitet for den civile luftfart i Danmark.

Statens Luftfartsvæsen

Vi holder Danmark på vingerne



TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures Inc. (HAI)

fra San Francisco, California:

- * Verdens største helikopterskole
- * FAR Part 141 skole
- * J-1 og M-1 Visa
- * Privat pilot - ATP helikopter
- * Høj kvalitet i uddannelsen
- * Ingen nødvendig forskudsbetaling
- * Fordelagtige priser
- * Udpræget skandinavisk miljø
- * <http://www.heli.com>

Comair Aviation Academy Inc

fra Orlando, Florida:

- * En af USA's ledende flyveskoler
- * Ejendommen af Comair Airlines, en "Delta Air Lines Connection"
- * FAR Part 141 skole
- * J-1 og M-1 Visa
- * Privat pilot - ATP fly
- * "Airline" orienteret uddannelse
- * Egne lejligheder for eleverne
- * Gode muligheder for instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- * <http://www.comairacademy.com>

First Officer Programs ved GTA

fra Miami, Florida:

- * Nr. 1 i verden på First Officer kurser
- * Kurser på:
Beech 1900C - Shorts 360
Boeing 727-200
- * Eleverne placeres i amerikanske passagerselskaber
- * Flyver internationalt og i USA
- * Eleverne må have CPL, I og ME fra tidligere

Skandinavisk repræsentant for HAI
Comair og GTA:

Tom Seglænd, Skytebanevejen 7 A
4300 Sandnes, Norge
Tlf. & Fax: +47 51 62 08 96
E-mail: seglend@online.no

TEGN EN

Individuel

CERTIFIKATFORSIKRING

(Loss of Licence)

og evt. LIVSFORSIKRING

Er du som pilot, pilotelev eller flyveleder ikke (længere) dækket af en obligatorisk ordning via din arbejdsgiver/flyveskole, eller ønsker du at supplere den obl. ordning - så kontakt DAA med det samme for et tilbud/introduktionsmateriale på ovennævnte forsikringer.

Dansk Assurance Agentur I/S

Højagervej 19
DK-2942 Skodsborg
Tel. & Fax: +45 66 38 78
E-mail: daa@pip.dknet.dk

"Vort forsikringsprogram giver mulighed for tegning af individuelle og gruppebaserede forsikringer og afvikles af anerkendte internationale foreningssekskaber"

1968 Travelair E-95

2 owners since new. TT 2400 hrs.
Engines: 200/200 hrs SMOH.
Props: 200/200 hrs SMOH. Full
deicing, full IFR, King Silver Crown,
Garmin 150 GPS, NDH. Below
2.000 kgs. Price: DKK 525.000
Alkair Aircraft Brokers.
Tel: 45-4580 2088
Fax: 45-4580 2488

Sælges PA 28-180 årg. 66

TT 3900, motor 2100 TT - 100 T
siden cylinderoverhaling - King's
avionic (760 kanaler), Transpon-
der mode c - Intercom 4 - NAT VFR
- ingen forældne LDD - LDB 2001.
Meget velflyvende - EKRK.
Kr. 175.000,-
Jørgen Brandt - Tlf. 2085 1214

Sælges

Bellanca Citabria 7GCBC,
meget velholdt, godkendt til
kunstflyvning, 150 hk, nyt
LDB, 720 kanal radio intercom.
H. Christensen - Tlf. 6259 1052

Sælges

Andel i flot/velholdt PA-28-161.
Fra 1977. Næsten ny motor.
Flyet er stationeret i hangar på
Gørlev Flyveplads. Pris kr.
30.000,-. Finansiering kan
tilbydes.
Henv. Jens Nielsen
Tlf. 5853 2269 / 4025 8130

Cessna 172 fuld IFR

Autopilot, GPS, Intercom. I hangar på
Roskilde Lufthavn. På grund af flytning
til udlandet sælger jeg min part i
ovenstående fly. Det drejer sig om en 10.
part i et velfungerende partnerskab, hvor
fælles flyveinteresse er det bærende og
timeprisen er non profit kostpris. Jeg er
i Danmark i hele maj måned og min part
vil blive solgt i maj for højest bydende.
Henv. Jan Due i april: Tel. 4035 9444.
Fax 0034 952 568644. Henv. i maj: Tel.
4636 0100. Fax 46 36 32 33.

EKGH



RW100018 ASFAFLYLS FUEL AVJET
VERKSTED- og HANGARFACILITETER

GRØNHOLT AIRFIELD SERVICE A/S
Nordsjællands Flyveplads
Grønholtvej 16 • DK- 3480 Fredensborg
Tlf: 48 48 11 70 • Fax: 48 47 67 54

PROFESSIONEL PILOT?

Kontakt piloternes fagforening, hvis du ønsker:

– optagelse i A-kasse.

– at være med i det gode selskab.

Er du under uddannelse, husk da indmeldelse i A-kasse
indenfor 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union →

Upsalagade 20, 4 th., 2100 Kbh. Ø, tlf. 35 38 46 65

Fly til salg!

1999 Factory new Piper Malibu Mirage. klar til levering ultimo marts.

1998 Fabrikny Piper Archer III. de-luxe King IFR, autopilot med højdehold,
GPS m/int.database, 1999 paint scheme.

1993 Piper Malibu Mirage. TT 1350 hrs since new, de-luxe leather interior,
King EFIS EHI 40 system, altitude preselec, stormscope, moving map, color
radar (simply loaded).

1967 Piper Cherokee 160. TT 4400, Eng. 400 hrs. SMOH, IFR avionics, GPS,
autopilot w/altitudehold, new interior.

1969 Piper Cherokee 235. TT 5000 hrs., Eng. 1266 hrs., Prop 100 hrs., King
IFR Avionics incl. GPS og Autopilot

1969 Piper Cherokee Six. TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King
Avionics, dual controls, cargo door.

1982 Piper Chieftain TT 4592 hrs., Eng. 607/199 hrs., SMOH, Prop. 199/199
hrs., King Avionics, Coleman Panther version. Known icing. Vortex gen. kit. Very
nice P & I, heavy duty brakes.

1969 Piper Navajo. TT 7762 hrs., Eng. 823/1718 hrs., Props OH 1997, New
P & I 1992, RMI winglockers etc.

1962 Piper Colt. TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., ny
lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.

1976 Cessna 414. TT 5010, Eng. 1560/1560 hrs., Props OH 1996, P & I new
1996, King Avionics, Trimble 2000 GPS, full de-ice, air conditioning.

1973 Cessna 172. TT 2600 hrs., Eng. 600 hrs., Prop. 250 hrs., new paint 1997
Brandnew King IFR avionics package, new hoses, new magnetos etc...

1980 Cessna 172 RG Cutlass. TT 5810 hrs., Eng. 410 hrs. SMOH, Prop 0 hrs.
SMOH, Full IFR avionics, very nice...

1978 Tockwell Commander 114. TT 2650 hrs. eng. 890 hrs. SMOH, Prop 158
hrs. since new, de-luxe leather interior, Collins avionics, HSI, GPS and autopilot
w/altitudehold.

1989 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 2000/2000 hrs., 4 bladed raisbeck
props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Aeron Aerial
Photoflash, Raisbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.

1987 King Air B200. TT 4950 hrs., Eng. 2000/400 hrs., Props 250/250 hrs.,
New P and I, Collins Avionics, Color radar, I tube EFIS, Aeron Aerial Photo-
hatch, brake de-ice.

1986 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs.,
New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Aeron Aerial Photoflash, brake
de-ice.

1981 King Air B200. TT 8500 hrs., Eng. 2000/2000, High flotation gear, New
executive P & I, newly overhauled landinggear and components.

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn . 5270 Odense N

Tlf. +45 65 954 954 . Fax +45 65 955 476

FLY MINI MARKED

Køb / Salg af fly 30/4
kl. 13-16 på EKHV
Der forsøges også med
Fly-Stumpemarked



FLYMØLLER HADERSLEV
Tlf. 74 52 86 40/Fax. 74 52 85 86

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅVING - SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46

46 18 69 09

Cessna 172N sælges

1977 IFR EPS, Long Range
tanke, autopilot, meget
velholdt. I hangar på EKRK.
Henv. Niels Kjær.
Tlf. 40 59 30 59 el. 40 33 88 22

Sælges

PIK 20 D (K7)

Fuld instrumenteret.

Lukket vogn.

Henv. tlf. 9752 7464

el. 9744 1154

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.
D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.
IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk
flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som
luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som
luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilladelse til at flyve i mørke.
GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist.
AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på
twin. INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-
LING=typeomskoling



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22
Bornholms Lufthavn, Rønne
Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannersedeb.
Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.
Teori: A/NVHF / IVHF / GEN Individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød
Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48
Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I. Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN,
Morse.

CENTER AIR APS

Hangarvej A4, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07, fax 46 19 08 37
Odense Lufthavn

A,B,I,Twin, instruktør, Omskoling, PFT-A,B,I, Twin. N-BEG/BEG-
VHF, GEN, morse. Teori: A, B/I og D.
(konseksionshaver B/I og D: Center Air Ground School)

COPENHAGEN AIR TAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, Instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-
A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.
Lolland Falster Airport, 4970 Rødby
Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 66 72
A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Lufthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11
A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling
jethelikopter, PFT - A,B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter,
omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning
som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY APS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)
Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-VFR,
omskoling, simulator, bannersedeb. Speciale: US-konverteringer.
Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse. GEN gennem
Skolen for Civil Pilotudd.

RINGSTED FLYVESKOLE

Ringsted Flyveplads
Haslevvej 58, 4100 Ringsted
Tlf. 40 46 15 10

A-skoling, omskoling, kunstflyvning, A-PFT, halehjul- og
spinkursus
e-mail: rf@aerobatic.com

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (konseksionshaver B/I og D:CAT)
Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine
Fundamentals, Konverteringskurser i forb.m. udenlandske
certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teori. Human
factors and limitations, PFT-kurser samt alle former for
fagkurser. Undervisning primært klasseundervisning. Enkelt
hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Lufthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde
Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95
Ellehammers Allé, 2. sal
7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveinstruktør, flyveinstruktør- og
konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter
aftale ATS-, AFIS- og radarkurser m.v.
Termin og betingelser som angivet i skolens undervisnings-
program.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Lufthavnsvej 136, 5270 Odense N,
Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, 1-motors omskoling

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Lufthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,
Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, Instruktør
PFT, omskoling, Teori A, N-BEG/BEG-VHF
US konverteringer
Omskoling til bannersedeb/flystøb
Basic Aerobatic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn
6400 Sønderborg
Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85
Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85
Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og
typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse,
Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,
9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Lufthavn,
8560 Kolind, Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør
Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6590 Vamdrup.
Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.
Teori: A, N-BEG/BEG VHF

TRAINING CENTER WEST

Ståning Lufthavn, 6900 Skjern, tlf. 97 36 92 06
Karup Lufthavn
Viborg Flyveplads
Herning Flyveplads
Århus Lufthavn
Vamdrup Flyveplads

A, B, I, PFT til alle cert. Twin, instruktør, Teori: A, B+I, D.
BEG/N-BEG - VHF, GEN bevis + teknisk og praktisk
undervisning på flere turbo og jet typer.
(konseksionshaver B/I og D: FTS)



- vi flyver videre ...



Nå, endnu en almindelig håndholdt GPS...

(Ja, ja - og en Pitts er bare endnu et helt almindeligt en-motoret fly!)

GPS-92 er ikke en helt almindelig GPS - års erfaring er sammen med høj ydelse med til at styrke Garmins ry som verdens førende fabrik af håndholdte GPS'er.

12 kanals parallelmodtager
Fuld world wide Jeppesen-database
20 flightplans med op til 30 way
points i hver Fuel- og Trip planning
255 gram incl. batterier
(4 stk. AA) o.m.a.

Ring
for en frisk
forårspris

Husk chek altid prisen med Avia - inden du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater.
Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:

Cessna 172 - 1040,- incl. 25% moms pr. bloktime

Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning,
eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 . E-mail: Ikaros@Inet.uni-c.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Seminole



Piper Archer III



Piper Seneca V



Piper Arrow



Piper Warrior III



Piper Saratoga II TC

Piper

Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder
behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele
og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder
den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn • 5270 Odense N

Tlf. 65 954 954 . Fax 65 955 476



Piper Malibu Mirage

*Flyet til den der ønsker
kvalitet ud over alle grænser!*

350 hp Lycoming motor, Trykkabine, known
icing, Bendix/King Avionics, fabriksinstallerede
speed brakes, King KFC 225 Autopilot, Argus
Moving Map med international database,
Miljøvenlig airconditioning system, Oxygen
system, Luksus læder interior til seks pers.

Flyet er klar til levering...
Ring og hør nærmere!

**Det er ikke en drøm
- det er en Mirage**

Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER,
Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King.
Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Artikler

72. årgang nr. 5
Maj 1999

Kort sagt	4	8 Helikopter-bryllup: Westland og Agusta
I øvrigt	4	10 Pilatus PC-12
Oscar Yankee	32	16 Jorden rundt i ballon
Navne	33	19 Cimber jumbo
Modelsiderne	34	20 MOTAT - Museum of Transport and Technology
Organisationsnyt	37	24 Richard William Pearse - fløj han før brødrene Wright?
Flymarkedet	42	25 Billund Lufthavn fik 17,4 mio. i overskud
		26 Jeg flyver med dragefly
		30 Åbent hus Flyvestation Karup 1999
		30 Cimber i Kastrup
		31 En canadier vender tilbage

Herover

Mandag den 29. marts var det meget tåget i Kastrup Lufthavn, så pludselig blev der fyldt på forpladsen i Roskilde Lufthavn i stedet. Fotografen Knud Larsen måtte hænge ud over kanten af Roskilde Tower for at dække hændelsen.

Forsiden:

Agusta producerer i samarbejde med GKN Westland EH101, der her ses over den italienske kyst. Se også side 8

Redaktion:

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:

Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kofoed

Abonnement og administration:

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Annoncer:

Jakob Tornvig, Sølfang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelsetryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 330 kr. pr. år.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatters egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgående aftale!

ISSN 0015-492X

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie
Kontrol i perioden 1.7.97 til 30.6.98: 5.366 stk.

Overskud i Atlantic

Atlantic Airways, Færøernes nationale luftfartsselskab, kan for fjerde år i træk notere overskud.

Regnskabet for 1998 viser, efter fulde afskrivninger på 10,2 mio. et overskud på 13 mio. For 1997 var overskuddet 8,6 mio. så der er altså en forbedring på 50%.

Omsætningen steg fra 102 til 118 mio., hvilket svarer til ca. 15%. Næsten samme stigingsprocent udviste passagertallet, der voksede fra 66.000 til 75.000.

Atlantic Airways egenkapital var ultimo 1998 58 mio. kr. mod 44 mio. ultimo 1997.

Vi kan være tilfredse med resultatet, siger selskabets direktør Magni Arge, der især hæfter sig ved forrentningen af egenkapitalen på knap 30% samt på indtjeningen i forhold til omsætningen.

Atlantic Airways flyver daglig mellem København og Færøerne med en BAe 146. Om sommeren opererer selskabet to fly og flyver to gange daglig fra Færøerne til København samt flere gange ugentlig til Jylland (Billund), Skotland, Island og Norge.

FLYFORSIKRING

Tryg-Baltica

Klausdalsbrovej 601, DK 2750 Ballerup
Fax +45 44 20 66 55
e-mail: fly.industri@tryg.dk

Kontaktpersoner:

Henriette Olsen +45 44 20 38 54
Jesper Knudsen +45 44 20 38 57

Medlem af Nordisk
Flyforsikringsgruppe (NFG)

Danish Aerotech: Frasalg

Danish Aerotech har solgt sin kalibreringsdivision til den svenske virksomhed Celsius Metech AB.

Kalibreringsdivisionen er en servicevirksomhed, som vedligeholder elektronisk og mekanisk måleudstyr for forsvaret og industrien. Opgaverne for industrien udgør nu en tredjedel af omsætningen, der ligger på ca. 25 mio. kr.

Divisionen har sit hovedsæde i Karup og en afdeling i Kiel.

Salget, der har virkning fra 1. april, begrundes med at kalibreringsdivisionens forretningsområde ligger uden for FLS Aerospaces langsigtede strategi.

Karup Lufthavn

Med undtagelse af busruten til og fra Silkeborg og Kjellerup standsede de hidtidige taxaruter til og fra Karup Lufthavn den 27. marts.

Dagen efter var der premiere på en limousinetaxa, der fungerer efter dør-til-dør princippet. Den skal bestilles tre timer før afgang og henter og bringer på privat- eller firma-adresse i "primære" byer. Prisen er ca. det halve af den ordinære taxameterpris, og der er højst tre stop mellem den bestilte adresse og lufthavnen.

Skipper SØS

Den 29-årige premierløjtnant i Flyvevåbnet Lotte Fredsø Pedersen, pilotnavn SØS, har den 10. marts erhvervet status som fartøjschef på Flyvevåbnets Sikorsky S-61 redningshelikopter og bliver hermed den første kvindelige fartøjschef i forsvaret nogensinde.

SØS er vokset op i et miljø præget af flyvning – hendes far Kaj Fredsø Pedersen var i en årrække formand for Herning Svæveflyveklub og hun har selv svæveflyet.

Hun blev indkaldt til Flyvevåbnet i 1989 som en af de første kvindelige piloter. Efter endt helikopteruddannelse og gennemførsel af Flyvevåbnets officersuddannelse har hun siden 1994 gjort tjeneste ved ESK 722, Flyvevåbnets redningseskadrille.

SØS vil som fartøjschef fremover stå med det fulde ansvar i forbindelse med gennemførsel af eftersøgnings- og redningsaktioner.

Mooney med trykkabine?

Mooney overvejer at føje et fly med trykkabine til sit sortiment af højtydende enmotors privatfly.

For en halv snes år siden prøvede man at markedsføre en lignende type, kaldet Mustang, men den slog ikke an. Mooney mener at det skyldes, at den gav for lille forbedring af ydelserne i forhold til den højere pris og kompleksitet.

Mooney regner med at den nye model skal have en rejsehastighed på 240 knob (445 km/t), 21 knob (39 km/t) mere end Mooneys nuværende topmodel Bravo.

Man regner med at træffe beslutning om den nye model sidst på året. Bliver den positiv, kan den nye model være typegodkendt og klar til levering omkring 2001.

Mooney planlægger i øvrigt at genoplive den to-sædede skoleversion Predator, men har henlagt planerne om at udvikle et enmotors fly med propelturbinemotor.

I ØVRIGT

Jørgen H. Ørستم tiltrådte 15. marts som chef for FLS Aerospace flyværft i København. Han kommer fra stillingen som teknisk direktør i Premiær og har tidligere været teknisk chef for Grønlandsfly, direktør for Danish Aerospace og for SAS Line Maintenance. Han afløser Jens Hedegaard, der er vendt tilbage til FLS Industries.

T-45 Goshawk nr. 100 blev afleveret fra Boeing fabrikken i St. Louis til U.S. Navy den 20. januar.

Claus Achton Friis, arkitekt, designer, professor, døde den 22. marts, 81 år. Han udformede over 150 heraldiske mærker, bl.a. mange af Flyvevåbnets.

Singapore har bestilt otte Boeing AH-64D Apache kamphelikoptere. Det samlede salg er dermed 337, heraf 232 til U.S. Army, 67 til United Kingdom og 30 til Holland.

SAS Commuters nye domicil i Københavns Lufthavn Kastrup, en hangar på 3.400 m² og en administrations- og lagerbygning på 6.000 m², blev påbegyndt lige efter Påske. Det skal afleveres til november. Hovedentreprenør er Skanaka, Byggesummen er 67 mio. excl. moms.

FLS Aerospace Ltd. er blevet eneleverandør af komponenter til det engelske charterselskab Air 2000's 13 Boeing 757 og skal også levere renoverede komponenter til selskabets to Boeing 767. Kontrakterne løber over seks år og har en værdi på ca. 430 mio. kr. FLS skal også i otte år levere alle komponenter til det spanske Air Europa's nye flåde af Boeing 737. Kontraktværdi ca. 195 mio. kr.

Flyvevåbnet, der fylder 50 år den 1. oktober næste år, vil udskrive en konkurrence om en jubilæumsmarch.

Lufthansa gruppens omsætning i 1998 voksede med 4,6%, resultatet før skat med næsten 700 mio. DM til 2,4 milliarder DM. I resultatet indgår en fortjeneste på 377 mio. ved salg af aktier i Hapag-Lloyd.



What the most successful people in the aerospace industry will be wearing this year



The 43rd Paris Air Show Le Bourget 13-20 June 1999

Your visitor's card to the Paris Air Show is your ticket to success in the aeronautics and space industries. In just one week, and all under one roof, you'll meet the people that will make a difference in your future. The world's No. 1 international aerospace event is dedicated to the full range of aerospace activities, from parts suppliers to aircraft manufacturers.

As a visitor, you'll have privileged access to the companies and decision-makers that count while discovering the new products and services

that are changing the face of the worldwide aerospace industry.

Reserve your visitor's pass for the Paris Air Show today—the place where people in the aerospace business always meet with success

SIAE: 4 rue Galilée, 75116 Paris, France

Tel. 33 (0)1 53 23 33 33 - Fax 33 (0)1 47 20 00 86

<http://www.salon-du-bourget.fr>

<http://www.paris-air-show.com>

Internet pre-registration : www.promosalons.com/registration

THE WORLD'S NUMBER ONE AEROSPACE EVENT



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Maersks udenrigsruter



Maersk Air åbnede den 28. marts en rute København-Athen: Fra åbningsceremonien ses fra venstre salgsdirektør Leif Rasmussen, SAS, flyets fører kaptajn Flemming Sørensen, administrerende direktør Ole Dietz, Maersk Air og administrerende direktør Niels Boserup, Københavns Lufthavne A/S.

Søndag den 28. marts, den dag da luftfartens sommerfartplan trådte i kraft, indledte Maersk Air et samarbejde med SAS, så passagerer med Maersk nu

kan optjene SAS EuroBonus points.

Det var også den dag, hvor Maersk åbnede to nye udenrigsruter mellem København

og henholdsvis Venedig og Athen. De har begge tidligere været befløjet af SAS.

Athen-ruten beflyves alle ugens dage med afgang fra

København kl. 1100 og ankomst kl. 1520; i modsat retning er tiderne kl. 1610 og kl. 1825.

På Venedig-ruten er der afgang kl. 1625 og ankomst kl. 1830 søndag til og med fredag. Lørdag er der forholdsvis tidlig afgang, kl. 0900 og så er flyet i København kl. 1105.

Søndag - fredag afgår flyet fra Venedig kl. 1910 og er i København kl. 2110. Lørdagstiderne er kl. 1105 og kl. 1400.

Fra den 10. april til 2. juli og igen fra 2. august til 30. oktober får ruten Billund-Frankfurt en middagsafgang og en morgenafgang lørdag.

På alle tre ruter flyves med Boeing 737-500 med plads til 104 passagerer, 45 på Business Class og 59 på turistklasse.

Endelig øges antallet af forbindelser på ruten Billund-Paris fra 12 til 14 rundture pr. uge, og på de tre daglige ture mandag-fredag på ruten København-Kristianssand afløses Fokker 50 af Boeing 737-500.



Kjeld Mahler Sasbye

160 siders dokumentation - A4 format 425 billeder om NORD-POLSFYLVNINGERNE især dem der aldrig nåede POLEN. Pris 225 kr.- hos boghandlerne eller forlaget tlf. 98 44 69 10 SKAGEN

Action 99

Hans Kongelige Højhed Prins Joachim åbner torsdag den 13. maj (Kristi Himmelfartsdag) Danmarks hidtil største totalforsvarsudstilling i Messecenter Herning.

Udstillingen er på over 35.000 m², og udover Hæren, Søværnet, Flyvevåbnet og Hjemmeværnet deltager det civile Beredskab, politi, redningskors m.v.

Af flyvemæssige indslag kan nævnes helikopteropvisninger og massespring med faldskærm fra Lockheed C-130 Hercules (over 35 mand).

Udstillingen er åben 13.-16. maj, alle dage mellem kl. 1000 og 1800.

Se også www.action99.dk.

København-Toronto

Søndag den 2. maj får København igen en direkte luft rute til Canada, idet SAS og Star Alliance partneren Air Canada åbner en rute mellem København og Toronto. Den beflyves fem gange om ugen af Air Canada med Boeing 767.

Med den nye rute skæres der tre timer af rejsetiden. Der er afgang fra København med ankomst i Toronto kl. 1310, mens afgangstiden fra Toronto er 1915 med ankomst til København kl. 0855.

Prisen på økonomiklasse er fra 3.780 kr., hvad enten man vil blive i Toronto eller vil videre til Montreal, Ottawa, Quebec, Halifax eller St. John. Går rejsen til Winnipeg, Thunder Bay, Edmonton, Vancouver og Calgary, er prisen fra 4.705 kr.



PIPER. - ALTID ET SKRIDT FORAN.



Pipers omdømme er blevet skabt af en lang række af top-præstationer, der uundgåeligt har revolutioneret GA flyvning. De fleste af disse banebrydende nyskabelser er nu standard indenfor flyndustrien. ■ Piper's initiativrige ånd ses i den nye Archer III, der nu kommer med så grænsebrydende egenskaber, at den endnu engang vil revolutionere GA flyvningen. ■ Her er der virkelig tale om en forøget situationsfornemmelse med GARMIN GNS 430, som har indbygget GPS og farveskærm med multi-funktion moving map og S-TEC's fremragende autopilot-controlsystem med futuriske egenskaber - alt dette indbygget i et enkelt integreret instrumentpanel

■ Fremtidens teknologi — til rådighed i dag — men kun fra Piper



En del af instrumenterne i det viste instrumentpanel kan være ekstraudstyr.
 For yderligere oplysninger kontakt da din nærmeste Piper forhandler.
 Air Alpha Aircraft Sales A/S, telefon +45 65 954 954, fax +45 65 955 476
 eller besøg os på vor internet sdrasse www.newpiper.com
 The New Piper Aircraft Inc, 2926 Piper Drive, Vero Beach, FL 32960, USA

Westland og Agusta

Af Hans Kofoed

Den engelske industrikoncern GKN og den italienske Finmeccanica har underskrevet en aftale om oprettelse af en 50-50 joint venture virksomhed, der forener deres respektive helikopterfabrikker, Westland og Agusta.

Det kommer ikke som nogen overraskelse, for Westland og Agusta har samarbejdet i efterhånden ganske mange år om udvikling og produktion af EH101 Merlin, og allerede i april i fjor meddeltes det officielt, at man var i gang med forhandlinger om en sammenlægning.

Det er hensigten at GKN skal bidrage med ikke alene GKN Westland Helicopters, men også med GKN Westland Aerospace's afdeling for transmissioner. Endvidere indskyder GKN sin 50% part i Aviation Training International og sin andel i et joint venture uddannelsesprogram med Boeing for den engelske hær Apache kamphelikoptere.

Finmeccanica kommer med Agusta, inklusive transmissions- og strukturaktiviteterne samt Agustas andele i det europæiske New Helicopter program (NH90) og i BA609 tiltroprogrammet.

Agusta A119 Koala.



EH101 Merlin HC Mk3 på sin jomfruflyvning den 24. december 1998 over fabrikken i Yeovil, England.

Bredt program

Den nye helikoptervirksomhed vil have helikoptere, eksisterende eller under udvikling, i næsten alle civile og militære kategorier.

Det vigtigste produkt er EH101, en tremotors, 15 tons mellemtung helikopter udviklet i fællesskab af de to firmaer. Den har en rejsehastighed på 150 knob og et 27,5 kubikmeter stort lastrum med rampe bagtil, så der kan medføres artilleripicer, køretøjer og andet pladskrævende materiel.

Eller op til 40 soldater med våben, der takket vær rampen kan komme ombord på mindre end to minutter, EH101 har en nyttelast på 5.000 kg og en aktionsradius på over 1.200 km.

Der er modtaget ordrer på i alt 98 til Royal Navy, Royal Air Force, den italienske flåde, de væbnede styrker i Canada og politiet i Tokyo. Det er en af de typer der er under overvejelse som afløser for Flyvevåbnets S-61 redningshelikoptere.

EH101 er i fuld produktion i England og Italien, og den er nu i eskadriljetjeneste i den engelske flåde. I fjor blev der bygget tre; i år skal der bygges syv og i år 2000 vil der være leveret 40.

GKN Westland

GKN Westland Helicopters er den eneste helikopterkonstruktør, -producent og systemintegrator i United Kingdom.

Fremstillingen af helikoptere og transmissioner foregår på fabrikker i Yeovil og Weston-super-Mare i det sydvestlige England og beskæftiger i alt 4.800 mand. Ordrebeholdningen for Westlands helikopteraktiviteter er 6,3 mia USD.

Udover EH101 er de vigtigste produkter Super Lynx og Apache.

Der er 400 eksemplarer af den tomotorede Lynx i tjeneste i 11 flåder. GKN Westland er i gang med et moderniseringsprogram for de danske og tyske Lynx til Super Lynx standard, og Sydafrika har bekræftet sit valg af Super Lynx til sin flåde.

Lynx har verdensrekord i hastighed for rotorfly.

I 1996 afgav Ministry of Defence en bestilling på 67 WAH-64 Apache kamphelikoptere til den engelske hær. De bygges på licens fra Boeing (ex McDonnell Douglas ex Hughes) med Westland som hovedleverandør og skal leveres mellem 2000 og 2003.

Kontraktsummen er ca. to milliarder GBP, men et joint venture makkerskab mellem Westland og Boeing har siden vundet en 650 mio. GBP kontrakt på 30-års leverance af "uddannelsespakken" for WAH-64.

GKN Westland har solgt mere end 300 Sea King (licensbygget Sikorsky S-61) til ni operatører verden rundt. Sea King er ikke længere i produktion, men mange af dem har 10-20 års levetid tilbage,



og opgraderingskontrakter på modernisering af avionics og missionsystemudstyr vil fortsat være en vigtig del af Westlands omsætning.

Agusta

Agusta har som Westland en lang og stolt anetavle.

Som Westland har også Agusta bygget Sikorsky S-61 på licens, men også en lang række Bell helikoptere og desuden Boeing CH-47 Chinook

Hovedkontoret ligger i Cascina Costa i det nordlige Italien og driften er baseret på et netværk af specialiserede fabrikker—"fortræffelighedscentre"—som leverer produkter til et integrationscenter, der er ansvarligt for slutproduktionen.

Der er har 5.200 ansatte og en ordebog på 2,2 mia USD, men beløbet ventes at stige markant, når nye helikoptere som NH-90 og AB139 kommer på markedet.

Agusta har et mangeårigt samarbejde med Bell og har bygget en lang række af den amerikanske fabriks typer på licens. Nu samarbejder man om det unikke BA609 tiltrotorfly.

Ud over EH101 er de vigtigste produkter nu A109 og A129.

A109 er en "familie" af tomotors civile og militære helikoptere. Mere end 600 er solgt til over 40 lande, og i november i fjor bekræftede Sydafrika en ordre på 40 militære A109.

A129 er en *multi purpose* kamphelikopter med avancerede avionics- og våbensystemer til operation ved nat og ved dag. 45 er i tjeneste ved den italienske hær, og en supplerende ordre på 15 er ved at være færdigforhandlet.

I produktion er også A119 Koala, en bredkroppet, højtydende enmotors helikopter til pilot og syv passagerer.

AB139 er en tomotors utility og transporthelikopter på seks tons til kommerciel og militær anvendelse. Den er under udvikling i samarbejde med



Agusta A109 POWER.

Bell og skal fra 2002 kunne erstatte Bell 412 (og den licensbyggede Agusta-Bell 412).

Italien er 30% partner i det multinationale NH-90 program sammen med Frankrig (32%), Tyskland (32%) og Holland (6%). NH-90 er en tomotors 19 tons mellem tung helikopter til taktisk transport og til maritime formål. De fire partnerlande anslås at have et behov på mere end 600.

Agusta, der er ansvarlig for hovedtransmissionssystemet og for avionics-udstyret, er også leder af arbejdet med flådeudgaven. ■



Royal Navy EH101 Merlin på øvelse med fregatten HMS Iron Duke.

Pilatus PC-12



Pilatus PC-12 med begge døre åbne.

Tekst og foto: Knud Larsen

Pilatus fabrikken i Schweiz har produceret fly siden 1939, hvor starten var træningsflyet P-2 til det schweiziske flyvevåben. Siden kom STOL-flyet med halehjul PC-6 Porter/Turbo Porter og de militære træningsfly PC-7 og PC-9.

Det sidste nye fra fabrikken i Stans uden for Luzern er Pilatus PC-12 - et fly, der er designet til at løse flere forskellige opgaver.

Forhandler i Norden er ExecuJet Scandinavia i Københavns Lufthavn Roskilde, hvor salgsdirektør Henrik Burkal foreviste flyet. Firmaets demo-fly OY-TUS er en PC-12 i executive-udgave.

PC-12 er et stort fly med én turbopropmotor. I standardudgaven er der plads til to piloter og sæder til ni passagerer samt plads til bagagen. Ved at udtage sæder kan flyet ændres til kombineret transport af passagerer og gods, evt. udelukkende gods.

Flyet kan også leveres i en executive udgave med seks lædersæder, borde, sofaer, toilet etc. Desuden kan det leveres som ambulancefly indrettet med plads til én eller to bårer og diverse hospitalsudstyr. I denne udgave anvendes flyet af bl.a. den australske

lægegruppe Royal Flying Doctors, der kommer helt derud, hvor kragerne allerede har vendt.

Flyet er konstrueret til at kunne flyves af en pilot, og der er i detaljerne gjort meget for at lette pilotens arbejde.

PC-12 prototypen fløj første gang den 31. maj 1991, og det første produktionsfly blev leveret i oktober 1994. I de forløbne fire år er der leveret ca. 150 fly til en lang række forskellige kunder med forskellige behov.

Slaget om kunderne udkæmpes med Cessna 208 Ca-

ravan, Aerospatiale TBM 700 og Beech King Air 200 som de største konkurrenter. Den sidstnævnte har dog to turbopropmotorer, men en kabine på omtrent samme størrelse som PC-12.

Konstruktionen

Flyet, der er helt bygget af aluminium, er designet til at være aerodynamisk rent og samtidigt have en stor kabine.

Flyet er lavvinget med høj T-hale. Spændvidden er 16,23 m, og vingetipperne har winglets. I den styrbord vingetip er



PT6A-motoren med udstødningsrør og propel

radarantennen bygget sammen med winglet'en.

Der er en passagerdør med indbygget trappe i bagbords side foran vingen og bag vingen en lastdør stor nok at at modtage gods på paller.

Flyet har optrækkeligt næsehjulunderstel dimensioneret til at operere fra græs- og grusbaner. Der er automatisk afisning af vingeforkanter og halefinnens horisontale forkant. Trods en startvægt på 4.500 kg kan PC-12 være i luften efter et startløb på kun 450 m.

Motoren er en Pratt & Whitney PT6A-67B, en af de aller mest anvendte turbopropmotorer med en meget stor driftsikkerhed. Den kan yde 1.605 shp, men er begrænset til 1.200 shp under start og 1.000 under rejsefart.

Propellen er fremstillet af aluminium med en diameter på 2,67 m. Den har fire blade, kører med en konstant omdrejningshastighed på 1.700 omdr./min og er fuldt reverserbar. Der er 32 cm frihøjde fra jorden.

Flyet har trykkabine, der giver mulighed for at flyve over det værste vejr i op til 30.000 ft.

Udvendig

Under rundgangen om flyet udpeger Henrik Burkal de steder der skal checkes inden start. Flere af inspektionsstederne sidder i nydelige små rum bag lemme med snaplås. Den indvendige side i rummene er malet hvid, hvorved eventuelle utætheder meget nemmere kan ses. Oliestanden på PT6A-motoren kan ses

gennem en lille rude, så det er ikke nødvendigt at trække en oliepind op.

De to vingetanke indeholder ca. 1.500 liter JET A-1 brændstof. Der skal drænes fire steder, ved tankene og ved brændstoffiltret, der sidder bag en lem ved den forreste indgangsdør. Isdannelse på motorens luftindtag under propelnavet forhindres ved at lede varm udblæsningsluft gennem indtagets forkant. Propellens fire blade afises ved elektrisk opvarmning.

Den forreste dør kan åbnes og lukkes både udefra og indefra. Døren har indbygget trappe og håndstøtte, der går på plads når døren åbnes. En gasfjeder gør det let at lukke



Den store lastdør lukkes elektrisk.



Set mod cockpittet. I højre side ses toilettets træpanelvægge.

døren igen. Når det er mørkt kan piloten tænde for lyset i cockpittet på kontakt under det øverste trappetrin. Den sørger for belysning i 45 sek. - tilstrækkeligt til at komme på plads i sædet. Og så behøver man ikke være besværet af en lommelygte i den ene hånd.

Lastdøren bag bagbords vinge måler 1,4 m i bredden og 1,32 m i højden. Døren er hængslet foroven og giver adgang til gods lastet på paller. Ved at placere halefinnen højt oppe (ca. 4 m) risikerer man ikke at en gaffeltruck eller lastbil beskadiger den under lastning. Ved et tryk på en udvendig knap lukker en elmotor døren. Fem grønne mærker bliver synlige i små inspektionsruder. De viser, at døren er korrekt lukket og at trykkabinen ikke er utæt. Hvis en dør ikke er lukket korrekt, lyser en lampe på piloten advarselspanel.

Inspektionslemme for brændstoftør mv.





Instrumentpanel i venstre side. Til venstre flyveinstrumenterne, i midten øverst med grøn skrift GPS'en og nedenunder motorindstillinger, propelomdrejninger, udendørstemperatur mv.

Indretning

Kabinen måler indvendigt 5,16 m i længden og 1,52 m i bredden. Det giver plads til 9,24 m³ last, der må veje op til 1.526 kg. Bagagerummet, der ligger bagerst i kabinen kan rumme 1,12 m³ med en max. vægt på 180 kg.

Kabinen kan indrettes til kundens behov. Ændringer i standard konfigurationen med passagersæder og/eller gods kan kunden selv foretage, mens Executive- eller ambulanceudgaven leveres færdig fra fabrikken.

OY-TUS er en PC-12 i executive udgave; dvs. kabinen er indrettet med seks lædersæder, foldeborde, belysning og friskluftdyser. Alle sæder har trepunktssikkerhedssele og hovedtelefoner, hvor man kan lytte på flyets CD-anlæg eller radioprogrammer. Sæderne kan indstilles i alle retninger, ryglæn og armlæn kan justeres.

Lige bag det højre pilotsæde findes et skylletoilet, der ved hjælp af foldedøre giver privatlivets fred, når man er trængende.

Og en anden ting der vil

glæde mange flyveinteresserede - man har adgang til sin kuffert i bagagerummet under flyvningen.

Cockpittet

Jeg tager plads i venstre sæde, men Henrik Burkal indta-

ger det højre. Der er masser af plads i det brede cockpit. Sæderne kan justeres i alle retninger og ved hjælp af to små sigtekugler, der bringes på linje, sikres at sædet er indstillet rigtigt.

Flyet er designet og godkendt til at flyves af én pilot. I

begge sider af cockpittet under sidevinduerne sidder sikringsboxe. Ved sæderyglæne hænger iltmaskerne klar til brug, hvis en nødsituation skulle opstå.

I venstre side sidder de let overskuelige flyveinstrumenter. I standard layoutet indgår to Bendix/King EHI-40 electronic flight instruments (EFIS) dataskærme, højdemåler og fartmåler etc. Under disse sidder kontakter til motorstart, tænding, brændstoppumper, afisning og håndtag til betjening af understel og tilhørende kontrollamper.

Midt i panelet sidder radio- og navigationsudstyr, transponder, autopilotens betjeningspanel, intercom og en Bendix/King KLN-90B GPS modtager. Her er også plads til et panel, der viser motorindikationer, el-systemets status, brændstofbeholdning og -forbrug og udendørs temperatur.

I højre side er der rigelig plads til co-pilotens instrumenter. Disse er ekstraudstyr, men de fleste købere får dem alligevel monteret.

Data

Pilatus PC-12

Motor: Pratt & Whitney PT6A-67B turbopropmotor flat-rated til 1.200 shp

Propel: Hartzell fire-bladet constant speed (1.700 omdr./min), reverserbar og el-afiset

Basispris: USD 2,5 mio.

Spændvidde:	16,23 m
Længde:	14,40 m
Højde:	4,26 m
Tomvægt:	2.600 kg
Max. startvægt:	4.500 kg
Max. rejsehastighed:	270 kt
Stallhastighed (flaps 40):	65 kt
Startløb:	450 m
Startdistance til 15 m:	700 m
Max. certificeret højde:	30.000 ft
Kabinehøjde i 25.000 ft:	8.000 ft
Rækkevidde i 30.000 ft:	2.200 nm
Driftomkostninger pr. flyvetime:	USD 261,00

Selv i executive-udgaven er der plads til store genstande i bagagerummet.

Håndtag

I panelet mellem sæderne sidder gashåndtaget (power control lever), condition lever (brændstofstyring) og flaps-håndtag. I tilfælde af fejl på den automatiske motorstyring findes et manuelt styret gashåndtag.

Power control lever indeholder flere funktioner end lige motor- og propelstyring. I venstre side af håndtaget sidder en knap mærket GA (Go Around), der automatiserer flere funktioner ved en overskydning af banen under landing. Midt på håndtaget sidder det elektriske siderorstrim og i højre side en kontakt, der skifter mellem den aktive frekvens og standby frekvensen indstillet på kommunikationsradio nr. 1. Disse funktioner kan alle foretages uden at flytte hånden fra gashåndtaget.

Opstart

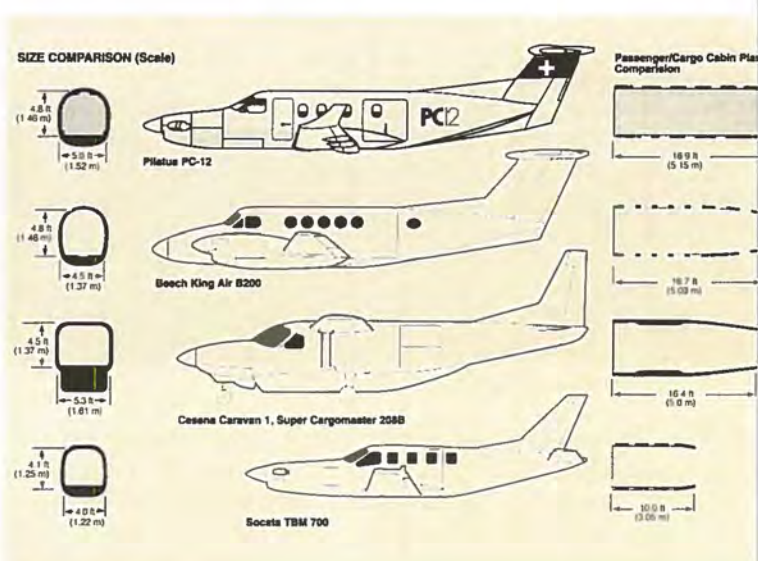
De pilotvenlige træk kommer også til udtryk ved den automatiserede start af motoren. Batterikontakten på, tryk på startkontakten og vent på at motoren kører op i omdrejninger. Når gasgeneratorens omdrejninger når op over 13 %, flyttes condition lever fra lukket til ground idle (tomgang). Efter 30 sek. sluttet startsekvensen automatisk.



Taxi foretages med gashåndtaget (power control lever) i tomgang. Dette giver en tilpas lav hastighed så brug af bremsen næsten kan udgås. Går det lidt for stærkt kan gashåndtaget løftes ud af en lås og føres bagud, hvorved bladvinklen på propelbladene mindskes og dermed giver bremsevirkning. Efter landing kan denne funktion (reverse) give stor bremsevirkning og dermed forkortet landingsafløb.

I luften

Vi sætter 15 grader flaps og tænder landingslyset. „Tag den af ved 80 kt“, siger Henrik Burkal „og hold 12 grader næse op på autopilotens flight director“. Gashåndtaget føres



Kilde: Pilatus

frem. Efter et øjeblik tager motoren ved og vi pisker ned ad bane 03 i Roskilde. De 1.200 shp kræver noget højre sideror for at holde flyet på centerlinjen. Gashåndtaget giver også styringssignal til propellen, der under flyvning altid roterer med 1.700 omdr./min. Stigning med 130 kt på fartmåleren giver i OY-TUS med fulde tanke og to piloter ombord 2.700 ft/min.

Kabinen set fra cockpittet. De forreste fire sæder vender mod hinanden. Der er udtrækkeligt bord mellem sæderne.





Højderoret sidder ca. fire meter oppe.

Vi er startet på en IFR-flyvning fra EKRK via ODN VOR og TU radiofyrrer til EKAH, hvor vi vil lave en afbrudt ILS-anflyvning for derefter at gå i landingsrunden for full stop landing.

Ruten er lagt ind i GPS'en, der styrer autopiloten. Den bringer os hurtigt op i flyveniveau 120, som er den tildelte højde. Vi har fået tilladelse til at lave *airwork* undervejs til ODN VOR. Autopiloten kobles ud, og vi laver drej med både 45 og 60 graders krængning. Krængerororerne føles noget tunge, men efter lidt øvelse alligevel nemme at håndtere og PC-12 ligger meget stabilt i drejene.

Langsomflyvning med efterfølgende stall er helt problemfrit. PC-12 er udstyret med både stickshaker og stickpusher. Stickshakeren begynder med rystelser i ratstammen og lyd ca. 10 kt før grænsen, og griber man ikke ind vil stickpusheren automa-

tisk skubbe ratstammen frem til en sikker indfaldsvinkel. Stall beskyttelsessystemet justeres automatisk i forhold til vægtændringer, idet data fås fra angle-of-attack (AOA) følere, der sidder på begge vingefor-kanter.

GA

Vi er etableret på ILS til bane 28L på Aarhus Lufthavn. Ved decision height (DH) 200 ft på radarhøjdemåleren simulerer vi at banelyset ikke er i sigte. På gashåndtaget indtrykkes knappen GA (go around) samtidig med at håndtaget føres frem. Næsen hæver sig til 10 grader og PC-12'eren ikke blot stiger, men accelererer under stigningen. Flaps og understel er taget op, og vi går ind i landingsrunden for en fuld stop landing. Finalen flyves med 85 kt og det kraftige understel af *trailing-link*-typen giver gode landinger - selv første gang.

Retur

Turen tilbage til Roskilde går via Trano VOR for en ILS til bane 11. Vi har valgt FL 70. I denne lave højde når vi hurtigt max. operating speed (V_{mo}) på 240 KCAS. Overskrides denne hastighed høres en advarselstone i højttaleren og gassen må reduceres lidt. I større højde er det temperaturen i turbinen, der sætter grænsen for motorens effekt. Temperaturen må ikke overstige 760 grader Celcius.

Allerede vest for Trano bliver vi af Roskilde Approach klareret til ILS bane 11 med cirkling til bane 03. Autopiloten holder os på centerlinjen og glidevinklen, og vi holder farten på de 240 kt indtil fire nm fra tærsklen.

Gassen tilbage, ved 177 kt

sættes hjulene ud, ved 163 kt sættes 15 grader flaps og vi er på venstre base til bane 03 med 100 kt. Finalen flyves med flaps 30 og 85 kt, og da hjulene er på banen, sættes gashåndtaget (power control lever) i reverse. Med motorbremsningen kan vi uden brug af bremsere køre af ved første taxivej til parkering. 23 minutter fra Aarhus til Roskilde - ikke ilde.

Salget

Pilatus havde næppe forventet at flyet vil kunne anvendes i så forskellige erhverv som det er blevet til. Blandt kunderne er ejendomsmæglere i USA, taxifylselskaber i Canada, The Royal Flying Doctors i Australien, Royal Canadian Mounted Police og andre der bare vil have fart, højde og god økonomi.

Det eneste der pt. forhindrer et større salg er, at det i mange lande er forbudt at flyve kommercielt med passagerer i enmotorede fly (SEIFR).

Canada var det første land der gav tilladelse til denne form for flyvning. Senere er det blevet tilladt i Australien og USA. I Europa er det endnu ikke tilladt, men flyfabrikanter og forhandlere har etableret en organisation, der skal fremme sagen over for bl.a. JAA (se FLYV nr. 1/99 side 4).

Når det forhåbentlig inden længe bliver tilladt at flyve SEIFR, vil fabrikken i Schweiz få rigtig travlt med at producere PC-12'eren, der kan klare et utal af opgaver. ■

Den gennemskårne PT6A-motor. Luftindtaget er i højre side ved nettet. Propellen monteres i venstre side på billedet.



Glæder du dig også til at flyve rusten af?

Der er forår i luften, og der skal luft under vingerne.

Det er svært at forestille sig, at en motors ædle dele kan blive angrebet af rust. Men kondensvand og syreholdige rester fra forbrændingen er en barsk cocktail.

Det bedste, du kan gøre for din motor, er at bruge AeroShell 15W-50. Ikke blot har den multigrade-fordelene med lettere og mere skånsom koldstart, men den har som den eneste olie på markedet

anti-corrosion additiver. Derfor reduceres korrosionen til et ubetydeligt minimum, og din motor får et bedre og længere liv.

Brochure og yderligere information kan fås hos Shell Aviation, tlf. 33 37 22 86.

Eller check www.shell.dk.

Bed dit værksted om AeroShell 15W-50, når du skal skifte olie.

Bemærk: AeroShell 15W-50 er blandbar med alle olietyper, så du vil ikke få problemer, hvis du skal efterfylde, og Shell evt. ikke findes på pladsen.



SHELL IS FLYING

Jorden rundt i ballon



Foto: Lindstrand Balloons.

Så lykkedes det! "Breitling Orbiter III" ført af Bertrand Piccard og Brian Jones afsluttede i marts i år den første non-stop rejse rundt om jorden i ballon. Hermed fik vi en foreløbig afslutning på det kapløb, hvori seks andre mand-skaber siden 1996 har udført tilsammen 16 forsøg med større eller mindre held.

FLYV har tidligere bragt den dramatiske beretning om amerikaneren Steve Fossetts fjerde solo-forsøg. Kort efter at Fossett i august var styrtet i havet øst for Australien inviterede hans konkurrenter Per Lindstrand og Richard Branson ham med på deres næste forsøg i denne vinter.

Kai Paamand opsummerer her vinterens begivenheder og retter blikket fremad mod hvad vi nu kan vente os.

ICO GLOBAL

Uddrag af Per Lindstrands dagbog (følg med på en globus):

Marrakech, 18.december

Efter en måneds venten på godt vejr og et sidste døgn hektiske forberedelser står ballonen endelig klar til at drage østpå. Samtidig er krigen i Irak begyndt. Vor meteorolog, Bob Rice har foreslået, at vi skal flyve nord om krigszonen og syd om Rusland. For de øvrige cirka 90 lande, der ligger på kursen, har vi allerede tilladelse til overflyvning.

Kl. 0922 udløser vi de eksplosive bolte, som holder os fast til terra firma. Den indre heliumballon behøver lidt varme fra brænderen, før vi når op på marchhøjden, 29.000 fod.

Den libyske ørken dukker frem i et svagt orange skær efter den første nat. Selv om vi medførte en skriftlig tilladelse til overflyvning af Libyen, blev dette i første omgang nægtet os, medens vi sejlede frem over det sydlige Alger med 95 knob.

Richard havde oprindelig sikret tilladelsen ved at bede kong Hussein af Jordan personligt tale med oberst Gadafi. Undervejs forsøgte han forgæves flere gange at få fat i både Hussein og i Nelson Mandela, som også havde direkte kontakt til Libyens leder. Endelig sendte Richard en personlig e-mail til Gadafi og en time senere havde vi tilladelsen.

Over mellemøsten

Efter passage af anden verdenskrigs slagmark ved Tobruk går vi ind i nat nummer to med 120 knob over Cypren. Lynene fra et voldsomt tordenvejr oplyser skyerne under os, men vort følgefly melder om fri bane.

Det er nu at vor meteorolog, Bob Rice viser hvad han er værd: Lodser os nord om Irak mellem Tyrkiet og Iran og kun tolv kilometer syd om Rusland. Så er der fri bane vi-

dere frem over Armenien, Turkmenistan og Kasakhstan.

Himalaya

Den fjerde dag går det ret mod Everest. Vi forsøger at styre mod højre for at fange jetstrømmen over Indien, men tvinges til at ligge på maksimal højde for at undgå de skræklindjagende bjergtoppe.

Ifølge vor GPS er mindste sikre højde 32.000 fod. Da vi kun kan styre ved at søge forskellige vindretninger i forskellige højder, er vi henvist til at følge en kurs, der uundgåeligt fører os ind over Kina.

Kina

Vor kommandocentral havde på et tidligt stadium adviseret Peking om vor forventede flyverute. Alligevel må Richard nu i gang med intensive forhandlinger med kineserne. Han taler med Downing Street 10, Tony Blair og skriver en personlig fax til den kinesiske premierminister. Sidst på dag fem har vi tilladelsen. Med max 42 knob er vi tre døgn om at passere dette vældige rige. For det meste ser vi kun bjerge, - af og til skimtes den uendelige kinesiske mur.

Korea

Så højt og længe havde vi måttet flyve over Kina, at isdannelse - hidrørende mest fra vanddamp fra brænderne - på op til en ton måtte fjernes ved at vi gik ned i lavere og varmere luftlag over havet på vej mod Korea.

Vort kontrolcenter kontaktede først Nordkorea, som til vores overraskelse straks faxer: "Pyongyang FIR tillader hermed ICO Global at overflyve Nordkorea som besætningen måtte ønske det". Men så finder ballonen på at svinge til højre mod Sydkorea, som er mere mistænksom. Heldigvis opsnapper et amerikansk AWACS-fly korrespondancen og melder: "Her er US Air Force AWACS 143. Bliv på frekvensen, så skal vi lodse jer gennem koreansk luftrum". Fine fyre ...

To juleaftener

Syvende dag, Japan. Passerer øen Fukuoka, hvorfra starten på Stillehavsflvningen foregik i 1991.

Via Hiroshima, Osaka og Tokyo udover oceanet ret østover, endelig i jetstrømmen igen, fart 150 knob øgende til maximum, 172 knob. Livet er skønt, - Bob regner ud at vi vil kunne nå Europa den 28. eller 29. december. Vi har stadig over halvdelen af vort brændstof.

Datolinien passeres (juleaften nummer to) med 160 knob i kurs 100 grader uden andre problemer end et forstoppet toilet.

Fuldt stop?

Dag otte, mellem datolinien og Californien. Bob Rice oplyser om et lavtrykstrug, som kan tvinge os enten sydover eller stoppe os helt. Efter nogle timer går farten fra 150 knob ned til 90, senere til 50 og slutelig 20 knob.

En C-130 fra den amerikanske kystbevogtning forsøger at hjælpe os tilbage i jetstrømmen ved at rapportere vindhastigheder og -retninger i forskellige højder foran os, men rapporterne er nedslående. Jeg går og lægger mig. Steve tager over.

Slut?

Dag ni. Jeg vågner til Steve og Richards sure miner. Vinden har vendt; først til nord og kommer nu fra øst. De sidste fire timer har vi fløjet baglæns. Kommandocentralen giver os intet andet valg end at gå ned i vandet ud for Hawaii. Ellers kunne vi blive hængende i dagevis, medens truget udvikler sig til et stormcenter. Set i bakspejlet var det allerede over Kina, at det gik galt. Det var der det gik så langsomt, at vi nu ikke var nået over Stillehavet, før truget stoppede os.

Landing på havet

Hjælp er der overalt. To Dauphin helikoptere, en kutter og C-130-eren, som også var

med os i går. Desværre kan vi ikke få sprængt ballonhylsteret af på mindre end en halv time og det har helikopterne ikke brændstof nok til at vente på. Så vi går ned i 20 knob og 3 meter høje bølger.

Fint for surfing, men for os en temmelig hårrejsende færd mens kapslen pløjer sig frem, sommetider over og sommetider under vandet. Men skal man endelig i vandet, er det svært et finde et bedre sted end Hawaii.

Dagen derpå

Ærgerligt! Vi havde alle forudsætninger for at gennemføre. Ballonen var fuldt funktionsdygtig (jo, jeg havde også repareret toilettet). Vi havde halvdelen af brændstoffet i behold. Vi var ved godt mod. Vi havde klaret 60% af rejsen og fløjet 20.000 kilometer over 21 lande. Som ekstra bonus havde vi haft nogle af de flotteste udsigter, noget menneske har set. Desværre mistede vi ballonen. Den sank på over 2.000 meters dybde. Coast Guard redder liv, ikke materiel, fik vi at vide.

Vi forsøger igen!

Til sommer ligger jetstrømmen på den sydlige halvkugle, og så vil vi være klar igen. For Lindstrand Balloons betyder det, at vi skal fremstille et nyt ballonhylster og en ny gondol inden udgangen af maj. Og holde øje med konkurrenterne ...

CABLE & WIRELESS

Et nyt sponsornavn tog udfordringen op og stod klar til at følge i ICO Globals kølvand. Piloterne var Andy Elson og Colin Prescott. Andy havde konstrueret de to tidligere Breitling gondoler, som var specielt udstyrede til at forbrænde petroleum i stedet for propan. Andy blev på en gang berømt ved for øjnene af en million tv-seere at klatre ned under gondolen i 4.000 fod over Adriaterhavet for at reparere en utæt luge.

Cable & Wireless ballonen, indregistreret i England, var imidlertid en konventionel propanfyret Roziere, udført i sølv- og guldfarver. Starten foregik 17. februar fra Almeria i Spanien og gik den traditionel-

le rute østover, dvs. via Ægypten, Saudi Arabien og Indien.

Det gik langsommere end planlagt, om end støt og roligt, og da ballonen omsider blev tvunget ned af uvejr over Japan, måtte også den lande i Stillehavet ud for den japanske kyst. Selv om kun 41% af jordens omkreds var tilbagelagt, kunne Andy og Colin (for en kort tid) trøste sig med at have sat ny varighedsrekord med næsten 18 døgn i luften.

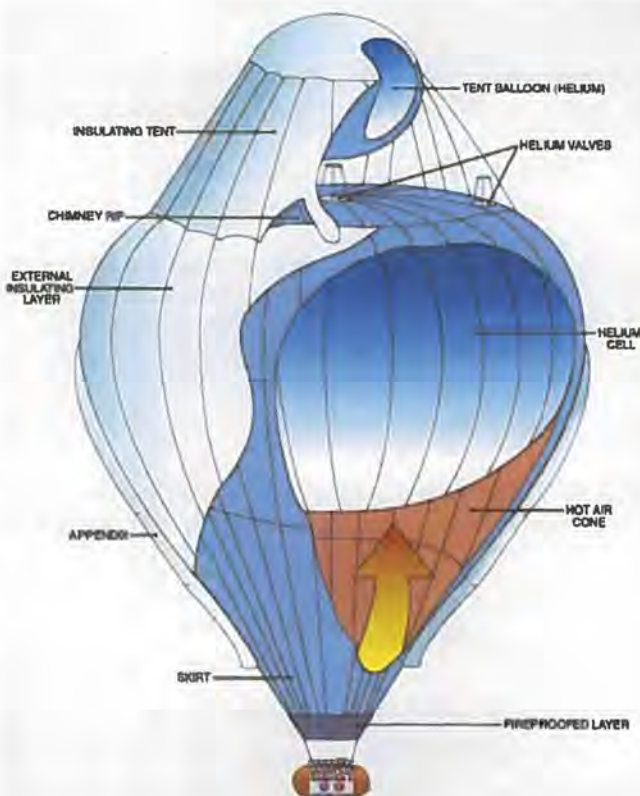
BREITLING ORBITER III

Det schweiziske urfirma Breitling har siden 1997 satset millioner på den publicity, der nu er kommet tusindfold igen, da tredje gang blev lykkens gang for Bertrand Piccard, en 41-årig schweizisk psykiater, der stammer fra den berømte familie af schweiziske eventyrere, dybhavsdykkere og -ballonflyvere. Co-pilot på succes-færden var Brian Jones, tidligere jagerpilot i det britiske flyvevåben.

Piccards første forsøg endte i Middelhavet efter kun seks timer. Hans andet forsøg sidste år tog ham til Burma, hvor han blev nødt til at lande, fordi Kina ikke ville give ham tilladelse til at krydse landets territorium, - den nemmeste rute på grund af vejforholdene i Asien.

Denne gang foregik starten den 1. marts ligesom de foregående forsøg fra det kendte vinter- og ballonsportssted Chateaux d'Oex i Schweiz. Alt gik godt på den 40.000 kilometer lange rejse med kun få ubehagelige overraskelser. På den farligste del af odysseen, over Stillehavet, undgik de to mænd behændigt storme, som har fået andre ballonfarere til at gå ned.

I ballonsportskredse glæder man sig ikke mindst over, at denne luftsportens sidste store udfordring er lykkedes på en så overbevisende måde, - rimelig tæt på ækvator og med en flot og fejende finale, idet Piccard efter passage af start- og mållinien ni grader 27 minutter vestlig længde over det nordafrikanske land Mauritien den 20. marts fortsatte





Bertrand Piccard.



Brian Jones.

Breitling Orbiter III
Foto: Breitling Homepage

naturligvis kan andre gøre det hurtigere. Også ved at manøvrere en kortere distance rundt, selv om reglerne er ret strikse m.h.t. holde ruten inden for en vis del af jordens bredder del.

RTW

FAI har fremlagt planer om at organisere et RTW (Round-The-World) Balloon Race for det nye årtusind. Det forventes at skulle finde sted hvert fjerde år, første gang i år 2002 på den nordlige halvkugle. Starten skal foregå samlet, på samme dag og så vidt muligt også på samme tid. Vinder vil være den ballon, der først kommer rundt og krydser den samme længdegrad, som starten foregik fra.

Der skal både være pokal- og kontantpræmier. Racet bliver således, hvad Whitbread er for sejlsporten og forventes at blive et stort show.

Hvis nogen har været i tvivl, må det nu være bevist, at jorden er rund – som en ballon!

helt frem til Ægypten og landede cirka 200 kilometer syd for pyramiderne. Total flyvetid blev 19 døgn, 21 timer og 55 minutter - alle tidligere rekorder for varighed og distance blev slået.

Festen fortsætter!

Der er virkelig sket meget siden de første vilde planer om

jordomflyvning blev fremsat i midten af firserne. For et årstid siden udsatte det amerikanske bryggeri Anheuser-Busch (dem med Budweiser-øllet) en præmie på en million dollars til den pilot, der først nåede rundt om jorden inden årtusindskiftet. Den må nu formodes at være indkasseret af Breitling-holdet.

Men op til otte forskellige

hold har indtil nu været klar til at rykke ind på banen. Der resterer altså seks, hvoraf flere allerede har meldt klar til at starte på den sydlige halvkugle i juni.

Bertrand Piccard vil altid blive husket som den, der først gjorde det. Men ifølge FAI's (Federation Aeronautique Internationale) rekordregler er det tiden, der er afgørende, og

ER DU JAR KLAR?

I forbindelse med konvertering af dansk certifikat til JAR-certifikater og -beviser, afholder Luftfartsskolen en række JAR-kurser i Roskilde og Billund i JAR-FCL og JAR-OPS efter følgende plan:

JAR-FCL:	Lørdag	den 19. juni kl. 0900 - 1600 i Roskilde Lufthavn
	Onsdag	den 23. juni kl. 0900 - 1600 i Billund
JAR-OPS:	Onsdag	den 26. maj kl. 0900 - 1600 i Roskilde Lufthavn
	Lørdag	den 29. maj kl. 0900 - 1600 i Billund
	Onsdag	den 9. juni kl. 0900 - 1600 i Billund
	Lørdag	den 12. juni kl. 0900 - 1600 i Roskilde

Kurserne varer én dag og koster 1.050,00 inklusive undervisningsmaterialer og lettere forplejning.

Tilmeldingsfrist: Ugedagen før kurset afholdes. Deltagerne vil efterfølgende få tilsendt deltagerbevis, der kan bruges i forbindelse med konvertering. Tilmelding skal ske til Luftfartsskolen på tlf. 32 82 80 62.



LUFTFARTSSKOLEN

Lufthavnsvej 60 . 4000 Roskilde . Tlf 32 82 80 62

Andre relevante JAA-kurser vil blive udbudt i løbet af 1999.



ATR72:

Cimbers jumbo

Af Hans Kofoed

Cimber Airs nyeste fly ATR72-500 OY-CIN under præsentationen i hangar 117 i Kastrup Lufthavn. Foto: Knud Larsen

I forbindelse med præsentationen af Cimber Air Tekniks hangar var der også lejlighed til at se nærmere på ATR72-212A, det hidtil største fly i Cimber.

ATR72, der fløj første gang den 27. oktober 1988 og blev sat i drift et år senere, er en forlænget udgave af ATR42. Kroppen er 4,50 m længere, og desuden er der nye ydervinger med større spændvidde og vingearmal. Som ATR42 fremstilles den af franske Aerospaiale (vinger, naceller) og italienske Alenia (krop). Slutmonteringen foretages af Aerospaiale i Toulouse.

Tallet 72 skulle principielt angive antallet af sæder, men man kan jo variere på afstanden mellem stolerækkerne og

dermed på antallet af sæder, og det medfører ingen ændring af typebetegnelsen. Med den pitch på 31 inches (77 cm, der er standard på de fleste selskabers økonomiklasse), er der nu kun plads til 68. I Cimbers version er der plads til passagerer.

ATR72-212A,

den udgave Cimber har købt to af, har samme motor som ATR42-500, der allerede indgår i Cimbers flåde. Motoren er en PW127 turbinemotor på 2.750 hk fra Pratt & Whitneys canadiske fabrik, der trækker en seksbladet propel, fremstillet i et samarbejde mellem Hamilton Standard (USA) og Ratier (Frankrig).

Systemer m.v. er også stort set identiske, og det betyder, at der er en *commonality* for komponenter på 90%.

Cockpitindretningen er ganske den samme for ATR42 og ATR72, og begge typer kan uden videre flyves af de samme besætninger.

Cimber, der 1. august næste år fejrer 50-års jubilæum,

har foreløbig to ATR72, OY-CIM og OY-CIN, leveret i henholdsvis februar og marts.

I forbindelse med købet af dem har ATR konsortiet overtaget Cimbers to ældste ATR 42.



A O P A DANMARK

AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION

**Vi deltager i
internationale forhandlinger
om luftfartsspørgsmål i
Europa og på verdensplan**

BLIV MEDLEM!

Roskilde Lufthavn
Hangarvej H4 . 4000 Roskilde
Telefon 4619 1155 . Fax 4619 1156
E-mail: <http://www.aopa.dk>

Besøg vores hjemmeside (web)
<http://www.aopa.dk>

ATR72-212A

To 2.750 hk Pratt & Whitney PW127

Spændvidde:	27,05 m
Længde:	27,17 m
Højde:	7,65 m
Tomvægt:	12.850 kg
Max. startvægt:	22.000 kg
Max. betalende last:	7.150 kg
Max. brændstof:	5.000 kg
Max. rejsehastighed (i 17.000 fod):	509 km/t
Max. rækkevidde, fuld last:	1.371 km
Startlængde:	1.223 m

New Zealand igen - der var meget andet at se end VM i Præcisionsflyvning

MOTAT -

Museum of Transport and Technology



Hvis det virker eller kan bringes til at virke - gem det.

Det er udgangspunktet for de udstillede genstande på MOTAT. Museet blev officielt åbnet for publikum den 14. oktober 1964 med det formål at kunne vise teknologiens udviklingen og udviklingen i forskellige former for transport til lands, til vands og i luften.

Oprettelse

Der var i projektgruppen enighed om at placere museet i Western Springs i det vestlige Auckland. På området lå nemlig en bevaringsværdig murstensbygning indeholdende den første pumpe, der sørgede for drikkevand til Aucklands indbyggere i perioden 1877 til 1936.

Økonomien var stram, idet der udover et engangsbeløb fra det nationale lotto, kun var indtægter fra medlemskaber og donationer, og alt arbejde blev gjort af frivillige.

Samlingerne blev større og større, og der blev hurtigt pladsmangel, idet sporvogne, brandsprøjter, lokomotiver og togvogne fylder godt op. Og der er selvfølgelig også fly, der desværre, som mange andre steder i verden, måtte stå udendørs i al slags vejr.

Denne artikel begrænser sig til museets samling af fly, flyhistorie etc.

Pioneers of aviation

I museets Pioneers of New Zealand Aviation Pavilion er indrettet en særlig afdeling med omtale af de personer, der har betydet noget for flyv-

ningen i New Zealand. Udstillingen består af plancher, fotos, logbøger, certifikater etc.

Her skal nævnes brødrene Vivian og Leo Walsh, der købte et byggesæt til et Howard Wright biplan og som de første i New Zealand fløj en kontrolleret flyvning den 5. februar 1911.

George Bolt, der som den første svævefløj i december 1911 og frem til sin død i 1963 var involveret i stort set alt inden for flyvning i New Zealand.

Jean Batten, der i 1936 fløj solo fra London til New Zealand på ti dage i en Percival Gull. Jean Batten var indehaver af flere verdensrekorder i distanceflyvning. Hun døde på øen Mallorca i Middelhavet i 1992.

Og sidst men ikke mindst Richard William Pearse (se særskilt afsnit).

Sir Keith Park Memorial Site

Den stadige mangel på plads til den efterhånden omfattende samling af fly medførte, at museets ledelse begyndte at se sig om efter et nærliggende område, hvor man kunne samle alle flyene og få dem under tag.

Et par kilometer derfra, i nærheden af en zoologisk have, fandt man et areal, hvor der bl.a. kunne opføres en større hangar. Området fik navnet Sir Keith Park Memorial Site til

minde om Keith Park, der deltog i Battle of Britain i 1940. En replica af hans Hawker Hurricane er opstillet som museumsafdelingens vartegn.

Transporten mellem de to afdelinger klares af museets egne veteransporvogne for et mindre beløb.

Efter at have indsamlet penge fra alle mulige kilder kunne man i 1987 påbegynde opførelsen af en hangar, der kunne give husly til de fleste af flyene. Hangaren var færdig året efter og gav plads til bl.a. de to største fly: Avro Lancaster NX665 og Short S 45A Solent ZK-AMO.

Lancaster NX665

Allerede den 15. april 1964 modtog museet en Avro Lancaster som gave fra den franske marine. NX665 måtte stå ude de næste godt 20 år, og selv om man havde passet på den, trængte den til at komme under tag.

NX665 blev leveret fra Austin Motors i Longbridge, England den 30. juni 1945 som en Lancaster Mk VII. Krigen i Europa var overstået, og den blev som ny sendt til oplagring ved 38 Maintenance Unit i Llandow. Her forblev den indtil 1952, hvor den sammen med 53 andre Lancaster blev solgt for £50.000 stykket til den franske flåde og fik registreringen WU13.

I de næste 10 år fløj den

bl.a. havovervågning i Frankrig og i Marokko inden den sammen med to andre Lancaster blev ommalt fra blå til hvid og sendt til Escadrille 9S i Noumea, Ny Caledonien - en tur på 61 flyvetimer.

Opgaverne her var patruljeflyvninger, luftfotografering, eftersøgnings- og redningsopgaver og i det hele taget vise flaget i de franske besiddelser i Stillehavet.

Efter at MOTAT ved en ceremoni på flyvepladsen i Whenuapai nord for Auckland havde fået overdraget flyet kom den vanskelige opgave at transportere det til museet. Med en spændvidde på 31 m og en længde på 23 var det ikke sådan lige at køre gennem gaderne. Museet var under etablering og uden alt for mange penge. Der blev fra statslig side bevilget 3.000 mandetimers hjælp fra det new zealandske flyvevåben til teknisk assistance, og lørdag den 4. maj 1964 blev flyet transporteret gennem gaderne til MOTAT's område og derefter samlet.

Ombygning

Det blev besluttet at føre NX665, der oprindeligt var bygget som en Mk VII, tilbage til en Lancaster Mk III - en udgave der under Anden Verdenskrig oftest blev fløjet af de new zealandske besætninger, der var indtrådt i Royal Air Force Bomber Command.



Jean Batten er en af New Zealands berømte piloter. Hendes fly, en Percival Gull reg. G-ADPR, hvormed hun fløj fra London til New Zealand i 1936, er ophængt i afgangshallen i Aucklands lufthavn.

Oplysninger om korrekt 1943-45 RAF-bemaling blev indhentet hos fabrikken og flyet fremstår nu i sorte og brune camouflagefarver.

For at symbolisere de new zealandske besætningers integration i Royal Air Force besluttedes det at give flyet et tilhørsforhold til to eskadriller, nemlig 75 (New Zealand) Squadron med kendingsbogstaverne AA-O på styrbord side og 101 Squadron med kendingsbogstaverne SR-V på bagbords side. Begge disse fly kom aldrig tilbage fra deres respektive mission i 1944 hhv. 1945. De new zealandske tab i RAF Bomber Command var 2-3.000 mand, der aldrig genså New Zealand.

Efter flyet kom under tag er det blevet omhyggeligt restaureret, kanontårnene for og agter fungerer og der er monteret et rygtårn doneret fra Canada. Bomberummet er åbent og replikabomber hænger klar til at blive kastet.

Lancasteren er en af flyveafdelingens perler. Et stort stykke arbejde udført af frivillige.

Der blev bygget 7.374 fly; en snes stykker er alt hvad der er tilbage verden over i mere eller mindre hel stand, heraf kun to luftdygtige!

Short Solent

Det andet fly, der dominerer udstillingen, er flyvebåden Short S 45A Solent Mk IV. Hangaren er præcis så høj, at halefinnen lige kan være der.



Avro Lancaster NX665 er færdigrestaureret i sort og brun bemaling. Bombelemmene er åbne og bomberne klar til at blive kastet. Kanontårnene i næsen, på ryggen og i halen fungerer.

Flyet ZK-AMO og tre andre Short Solent blev indsat i tjeneste i luftfartsselskabet TEAL (Tasman Empire Airways Ltd., stiftet i 1940) i 1949 og fløj på

den i 1951 nye rute med navnet The Coral Route. Ruten gik fra New Zealand til Fiji Øerne, Samoa Øerne, Cook Island og til Papeete på Tahiti og retur.

Derudover blev de også brugt på ruter til Australien.

De tre andre Solent blev taget ud af drift allerede i 1954, men ZK-AMO beføj ruterne til Fiji og Tahiti helt frem til den 15. september 1960.

Short Solent havde plads til 45 passagerer i syv kabiner på to dæk forbundet med en trappe. Den kunne fx. flyve til Australien på 6½ time med en rejsehastighed på over 320 km/t. I de 11 år ZK-AMO var i tjeneste fløj den 4.850.000 km på 14.500 flyvetimer.

Efter pensioneringen kom flyet til MOTAT og - som NX665 - til at stå ude i al slags vejr. Efter hangarbyggeriet kom den så indendørs, og et stort restaureringsarbejde påbegyndtes.

At rejse i datidens Solent var der stil over. Passagererne sad i de fleste kabiner i grupper af fire overfor hinanden med et bord i mellem. Bordene var dækket med rigtige duge, porcelænstallerkner, vinglas, rigtige knive og gaffer, ja, selv peber- og saltbøsser var i glas. Kort sagt - stil.

Og det er der stadigvæk - alle kabinerne er ført tilbage i original udseende med bordopdækning i TEAL-farver og -design.

At det har været et kæmpearbejde at nå så langt som man er, kan ses på de opstillede foto-plancher. I udstillingsmontrer vises TEAL's historie, flyveruter, uniformer etc. (TEAL hedder i dag Air New Zealand).

Efterhånden er flyet over det meste blevet restaureret ind- og udvendigt, men der arbejder stadigvæk mange frivillige på at færdiggøre den (og museets mange andre fly).

Andre fly

I museumshangaren findes ud over de to nævnte bl.a. Lockheed 10A Electra, De Havilland D.H.89A Dragon Rapide, De Havilland D.H.100 Vampire,

Stilladset giver de besøgende mulighed for at kigge ind på flere etager i Short Solent. Der er fire Bristol Hercules 733 14-cylindrede motorer på hver 2.050 hk.



John Pedersen fra Nyborg



Da det danske VM-hold i præcisionsflyvning ankom til Auckland's lufthavn stod der en new zealænder og ventede på os med et skilt mærket Danmark. At han så til alles overraskelse talte dansk var jo en kæmpe fordel ved løsningen af alle de praktiske problemer med at komme videre til Hamilton 125 km sydpå, hvor VM'et skulle foregå.

John Pedersen hedder han og er født i Nyborg i 1937. Midt i 50-erne mødte John Pedersen på Flyvevåbnets Flyveskole på Avnø, hvor han lærte at flyve på de Havilland Chipmunk. Efter flyveskolen fløj han slæbemålsflyvning med Fairey Firefly fra Flyvestation Værløse. Det blev også til tid på Lockheed T-33 og Republic F-84.

Ved overgangen til North American F-86D fandt lægerne uheldigvis en fejl på John Pedersens øre, og militærflyvningen var slut.

New Zealand

For snart 40 år siden kom han til New Zealand i forbindelse med job hos et dansk ingeniørfirma og er blevet *down under* lige siden. Han driver nu sit eget entreprenørfirma og er medlem af North Shore Aero Club nord for Auckland, hvor flyver i sin Mooney M20.

John Pedersen var i perioden 1977-1987 Royal New Zealand Aeroclub's repræsentant ved Federation Aéronautique Internationale (FAI).

Under verdensmesterskabet i præcisionsflyvning var John Pedersen navigational judge samtidig med at han løste mange andre opgaver.

Tak til John Pedersen fra den danske hold for hjælp og assistance under VM.

Denne Lockheed Model 18-56 Lodestar ZK-BVE har været anvendt til landbrugsfly. Gennem lemmer i bunden blev der spredt kunstgødning over de meget bakkede græsarealer.

Auster 7c Antarctic, Mignet Flying Flea og Curtiss P40E Kittyhawk.

I en værkstedshangar findes mange fly, der er under eller afventer restaurering, bl.a. Lockheed RB34 Ventura, Lockheed Hudson GR III, Douglas DC-3, Commonwealth Ceres og Beech AT-11 Kansan.

Venter på penge til udbygning

Museet lider som så mange andre flyvemuseer af pladsmangel. Selv om hangaren er stor, er der for lidt plads til de

mange udstillede fly, motorer, montror etc.

Uden for hangaren står en Short Sunderland, registrering NZ 4115, der har tilhørt Royal New Zealand Air Force fra 1953 til 1966, hvor den blev taget ud af tjeneste. Den trænger voldsomt til at komme under tag og få en kærlig hånd. En Lockheed 18 Lodestar står også ude, men ser ud til være i bedre stand.

Er du i Auckland må du ikke undlade at besøge MOTAT, hvor der også er meget andet at se end fly.

Adresse:

MOTAT
Museum of Transport og Technology
Great North Road, Western Springs, Auckland, New Zealand
tlf. 0064 (09) 846 0199, fax. 0064 (09) 846 4242

Bus nr. 043 og 045 holder ved hovedindgangen.
Entre NZ\$ 10 (ca. 37 kr.) ■

En Short Sunderland, ex Royal New Zealand Air Force NZ 4115, står ude og venter på at blive restaureret.





Det første fly (her vist som replika) havde ydervinger af bambusrør beklædt med lærred. Propellen var tobladet med en meget begrænset overflade.

Senere fly

Hans næste fly blev bygget omkring 1907. Det havde en spændvidde omkring 13 m; flyet var ikke til at kontrollere i luften og styrtede ned i en flodseng. Kun resterne af motoren og propellen eksisterer.

Han nåede også at bygge en motoriseret plov med en motor af egen konstruktion. Under Første Verdenskrig 1914-18 gjorde han tjeneste i hæren i England.

I perioden 1928-47 byggede Pearse på sit Utility convertiplane, der har en drejelig motor. Motoren kan så henholdsvis trække flyet fremad eller ved at dreje motoren få flyet til at fungere som en slags helikopter (Var der nogen der sagde *tiltrotor*?). Motoren er ved et remtræk forbundet til højre hovedhjul, og ved at skubbe fly fremad starter motoren. Flyet har næppe nogensinde været i luften.

Flyet blev ved et tilfælde fundet i 1958 i en hangar i Christchurch og efter en omhyggelig restaurering bragt til MOTAT, hvor det nu er udstillet.

Pearse brugte de sidste år af sit liv til at slås med patentmyndighederne om patentet til sit Utility fly. Richard William Pearse døde på Sunnyside Hospital i Christchurch i 1953. ■

Richard William Pearse - fløj han før brødrene Wright ?

Richard blev født på en gård på Sydøen i New Zealand den 3. december 1877. Han ville gerne være ingeniør, men hans far ønskede at han skulle være landmand, og da Richard blev 21 forærede faderen ham en gård på 40 hektar.

På det tidspunkt var Ricard Pearse begyndt at eksperimentere med sin første eksplosionsmotor. Gården, der lå noget afsides og var omhegnet af en kæmpe torneheg, 4 meter høj og 7 meter bred, siges det, gav nogen fred og ro til at eksperimentere.

Han fik fat i en masse gamle maskindele fra en jernhandler, og i en eske og på sin hjemmelavede drejebænk fremstillede han fjedre, stempler, tændrør - alt.

Naboerne var ikke vilde med ham; de mente, at støjen fra hans motorer forstyrrede deres kvæg. Andre naboer var modstandere af hans ideer om at flyve. De mente, at det var djævlens værk. Og Richard holdt sig endnu mere for sig selv.

Motoren kan drejes fra vandret til lodret. Forkantflapsene, som blev patenteret, skulle stabilisere flyet når det fungerede som helikopter. Den venstre vinge er ikke beklædt efter restaureringen for at vise konstruktionen.

Første fly

Hans første konstruktion var et højvinget monoplan med en spændvidde på ca. 8 meter. Motoren var en tocylindret boksermotor med en boring på 10 cm og en meget stor slaglængde. Den ydede ca. 24 hk.

Vingerne var lavet af fem cm tykke bambusstokke overtrukket med fintvævet lærred. Flyet havde et trehjulet rønderstel med næsehjul til styring.

Fløj han i 1903 ?

Forskellige undersøgelser af bl.a. George Bolt, en af New Zealands første piloter, konkluderer efter at have hørt vidneudsagn etc., at Pearse fløj første gang den 3. marts 1904, tre

måneder efter brødrene Wright.

Senere udsagn indikerer at han fløj i 1903. Det vides, at Pearse efter en start var landet på en stor torneheg og måtte efterlade flyet der pga. kraftigt snefald. Officielle fortegnelser viser, at det sneede i distriktet den 11. juli 1903 og fortsatte i flere dage; det sneede ikke i 1904.

Om hans flyvninger kan karakteriseres som vedvarende, kontrollerede og officielle kan der sættes spørgsmålstegn ved. Men uanset hvilken vurdering der anlægges er det sikkert, at Richard Pearse ud af beskeden materialer byggede både fly og motorer og fløj med dem. Men Richard Pearse hævdede aldrig at han fløj før brødrene Wright.



Hvor mange nye?

Statens Luftfartsvæsens certifikatkontor udstedte i 1998 2.126 nye certifikater og beviser, 417 flere end i 1997. Fordelingen på de enkelte kategorier er:

	1998	1997	Forskel
A (privatflyver)	158	158	0
AH (do., helikopter)	5	9	- 4
B (erhvervsflyver)	106	100	6
BH (do., helikopter)	7	9	- 2
D (trafikflyver)	76	65	11
DH (do., helikopter)	2	1	1
M (mekaniker)	61	35	26
F (flyvemaskinist)	11	18	- 7
K (flyveklarere)	14	3	11
C/A (cabin attendant)	656	266	390
FLL (flyveleder)	24	20	4
AFIS (flyvepladsleder)	7	9	- 2
S (svæveflyver)	54	64	- 10
UL (ultralet)	22	24	- 2
Ballon	0	0	0
Instrumentbevis	90	90	0
do. helikopter	9	3	6
Instruktørbevis	58	15	43
do., helikopter	1	6	- 5
Flysløb	1	5	- 4
Radiobeviser:			
Generelt	340	354	- 14
Begrænset	90	295	- 205
Nationalt, begrænset	272	121	151
Nationalt, jord	62	39	23

Endvidere var der 318 valideringer af udenlandske certifikater mod 197 i 1997. Af de 318 var de 150 fra EU, de 168 fra andre lande.

Der foreligger ikke nogen statistik over antallet af fornyelser eller over antallet af gyldige certifikater.

"EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition

SOCATA
GRUPE AEROSPATIALE



Vi tilbyder TB 20 "EXCELLENCE" en specialversion til en utrolig pris

For at følge succesen op har Socata fremstillet en begrænset serie TB 20 "EXCELLENCE". Flyet er udstyret til VIP komfort, og instrumenteret til samme høje niveau.

- Kabinen er fx. monteret med det luxuriøse Alcantara indtræk.
- "EXCELLENCE" er fuldt IFR udstyret med bl.a. KFC 150 flight director koblet til HSI og GPS og altitude pre-select.
- Herudover en del ekstraudstyr fx. propel de-ice, fuel-flow totaliser m.m.
- Der ydes 2 års garanti.

Der er tale om et ekstraordinært tilbud, og udbudet er begrænset. Der er derfor tale om "først til mølle". Kontakt os for yderligere information.

Copenhagen Aviation Trading A/S

Telefon: 46 19 11 14

Fax: 46 19 11 15



De viste fotoer er ikke reklamebilleder

"EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition



Jeg flyver med dragefly

Tekst og foto: Birger Strandqvist

Med udstrakte vinger ligger jeg lidt til venstre for en sølvmåge. I øjeblikket er den 1 m over min højde, så jeg samler min koncentration, kigger ned over havoverfladen under mig og finder nogle ekstra krusninger nogle meter til højre. Det er ikke meget at gå efter, men da de mindste detaljer har en indflydelse, rykker jeg længere mod højre.

Da jeg igen ser mågen i øjnene er det med en svag vinkel ovenfra. Denne korte sansning, sammen med lyden af brændingens og rullesternes puls under mig, bekræfter min tilstedeværelse i et intenst og oprindeligt scenarie. Alle mine sanser er i arbejde med at registrere luftstrømmenes små variationer.

Huden i ansigtet skifter hurtigt temperatur, og alle de små bevægelser i vingerne forplanter sig ind i min krop og mit nervesystem.

For mig betyder drageflyvning, at jeg bliver en integreret del af mine omgivelser. I forhold til nogle givne omstændigheder har jeg et råderum, hvor jeg kan bevæge mig i alle tre dimensioner.

Jeg kan gøre det som en fugl, der graciøst og naturligt glider ind i naturens panorama. Mine manøvrer sker ved nøje afstemte korrektioner, som mine arme udøver, ved at forskyde min krop i forhold til en lille let konstruktion af aluminiumsrør og stålwire. Disse er monteret fast – men dog lidt fleksibelt, til mine vinger, der ligger fast udspændt over mig i en glat aerodynamisk profil.

Med den iboende teknologisk udviklede videnskab, lyster de 14 m² sejldug alle mine forskydninger i forhold til mit ophængspunkt, der er sammenfaldende med tyngdepunktet.

Jeg modvirker en mindre afdrift ved hurtigt at rykke min krop en anelse i den retning jeg kom fra. Jeg når lige at skimte mågen inden vi skilles. Nu ligger vi i samme højde, som vel er omkring 110 m over stranden.

Lidt fremme under mig, får jeg øje på en anden drageflyver og en tårnfalk, der med tre små kontante skrig rykker hurtigt væk. Da flyveren er langsomt opstigende på vej i min retning, skyder jeg min krop lidt frem og i samme glidende bevægelse med armene, flytter jeg gradvist lidt over til højre.

Snart er jeg kommet lidt ind over den let eroderede ler-skrænt, der adskiller stranden fra resten af øen med ca. 60 m. En gylden hund med en kondi-klædt figur i snor standser kortvarigt op og dens menneske kigger på skyggen af en 11 m bred vinge skarpt aftegnet i græsset. Han ser op og jeg vinker ned til ham.

Med mine vinger på vejer jeg knap 110 kg. Navnlig før starten på skrænten, hvor jeg med karabinhagen lukket om min ophængsstrop, bevæger mig lidt akavet hen mod kanten, føles vægten ubehagelig over skuldrene.

Der går dog kun et øjeblik før den opadgående luftstrøm fra den friske pålandsvind løfter mine vinger. Nu er det faktisk kun mine hjælpere, der med sine greb i stålwirene under vingen, forhindrer min frie flugt. Som i al flyvning er starten en risikobelastet situation, og det kræver nu en kort koncentreret og beslutsom proces for at bringe vingen i balance.

Når jeg – gerne efter kun nogle sekunder, for ikke at blive for træet eller ukoncentreret – råber slip til hjælperne, bliver jeg straks løftet udover skrænten med en rimelig hurtig stigtid.

Jeg er nu på vej hen imod

det sted på skrænten, hvor der ikke er nogen tydelig erosion. Til gengæld er det meget tydeligt, at det er dernede mine venner fra Storstrømmens Dragepiloter er samlet for at starte og lande.

En meget kulørt vinge ligger fladt på jorden uden at være spændt ud, men min opmærksomhed er nu rettet mod en dragevinge med en lille vimpel, der lidt usikkert rykker ud over kanten. Inden jeg i en stor rolig bue svinger næsen lidt ud over havet, ser jeg dragen med eleven stige langsomt og bevæge sig i en let bølget linie ind langs skrænten over det bagerste af stranden.

Da det er hvad der forventes af ham, kan jeg roligt betragte den oplyste havoverflade i et samlet overblik, for at danne mig et indtryk af den gennemsnitlige vindstyrke.

For at få den mest jævnt strømmende vind ved starten, skal der ikke være nogen bevoksning foran startstedet. Det duer heller ikke, hvis selve skrænten har været udsat for et skred og dermed givet skrænten en lodret kant. Disse forhold giver turbulente luftmasser, der hurtigt vil bringe vingen ud af balance, hvilket meget let kan forårsage en ulykke kort efter starten.

Vindstyrken skal helst være mellem 7 og 13 m/sek for at passe til dragevingernes ydelser. I det øjeblik starthjælperne fjerner de støttende håndflader fra wirene, er det nødvendigt at jeg iværksætter en nedadgående flyvestilling i forhold til den omgivende luftstrøm. Det er hovedreglen for glidende flyvning uden motorkraft.

Men er vinden over 8 m/sek vil jeg hurtigt stige op i den løftzone, der ligger som en stor uregelmæssig pølse skråt over skrænten.

For en stund retter jeg næsen ind mod vinden og udbalancerer alle naturens kræfter mod hinanden. Dermed ligger jeg helt stille i samme position. Jeg kan se det i forhold til jollen, der med snuden godt oppe på stranden, ligger og vugger lidt i bølgerne på samme sted. Der er stadig lidt tid endnu inden de to andre drager kommer ind i mit "territo-



rie", så jeg lader mig langsomt glide lidt frem og opbygger snart lidt ekstra flyvefart. Jeg kigger mig en ekstra gang vidt omkring langs skrænten og konstaterer, at der er frit rum omkring mig.

Nu er jeg i yderkanten af området, der kan bære mig. I en hurtig bevægelse trækker jeg kroppen frem og lægger mig ud til højre. Jeg er nu me-

get opmærksom på at oprettholde en konstant hastighed i forhold til den omgivende luft, der i modsætning til før nu kommer bagfra.

Min bevægelse over brændingen er nu tæt på 90 km/t og med en højde på ca. 10 m over skræntniveau, lægger jeg det meste af min vægt bag vinges tyngdepunkt idet jeg nærmer mig strandkanten.

Jeg mærker et kraftigt pres nedefter i min krop, og med stor præcision retter jeg op, som var jeg vendt rundt på en tallerken. Med en dejlig fornemmelse i balancesystemet ligger jeg nu igen roligt med udsyn mod skillelinien mellem himmel og hav.

Løftzonen er variabel i forhold til vindens styrke og retning. Hvis retningen er mere end 30 grader skråt ind på skrænten, og/eller med vind under 7 m/sek, vil "pølsen" blive så tynd, at der kun er plads til en enkelt drage ad gangen. Flyvningen vil oven i købet skulle foregå tæt ved jorden.

Når der er flere drager i luften, deler jeg pænt det aktuelle luftrum med dem. Der er faste vigeregler, der nøje tager højde for, at man kan passere hinanden uden at miste mulighed for jævn opdrift. Elever flyver med vimpel over vingen, så jeg kan forholde mig hensynsfuldt og give plads.

Jeg ser, at dragen med vimplen har nærmet sig sin sluthøjde. Selvom jeg stadig har en højere position, vælger jeg alligevel at ændre min kurs ud i den yderste del af løftet. På den måde har eleven god plads omkring sig ved skrænten. Jeg kan tydeligt høre klubbens instruktør råbe nede fra kanten af skrænten, at han gerne må slappe lidt af i arme



ne. Uden at kigge mig tilbage ved jeg, at eleven får lidt ekstra højde og dermed også føler sig lidt bedre tilpas.

For at åbne mulighed for at vores sidste tilstedeværende pilot kan komme i luften, sætter jeg nu kursen mod den sydlige noget lavere del af skrænten. Efterhånden som løftzonen mindskes, nærmer jeg mig en højde, hvor jeg kan se alle enkeltheder på skrænten. Farvespillet fra den varierende bevoksning, skiftende med små deltaer fra lerskred, minder mig om at kysterne er et urlandsskab, hvor kun nogle enkelte høfder her og der bryder naturens egen sceneopsætning.

Jeg er, hvor jeg holder af at være - i et nøje afstemt samspil mellem naturens uransagelige luner.

Min uddannelse i drageflyvning startede med små øvelser i simulerede starter og landinger. Derefter kom jeg gradvist højere op fra jorden og efter flere flyvedages rutineøvelser bl.a. med sving, gik jeg videre til større opgaver.

Det kan som her beskrevet være skræntflyvning, der nok er den mest udbredte måde at træne de grundlæggende færdigheder på i Danmark. Jeg har nu fløjet 42 timer og er begyndt at forberede mig til at flyve i termikløft inde over land. I vores flade land, der er fint til at lande på, mangler vi udgangspunkt for starterne. Derfor skal der opræk til, ligesom til svævefly.

Inden jeg når hen til skræntens ophør, har jeg udstukket mig et par små opgaver, for at træne til mere avanceret flyvning. Det er nødvendigt at kontrollere flyvningen ned til mindste detalje. Da der nu kun er ca. 20 m til mit vendepunkt, bremser jeg min fart ned. Med stor forsigtighed finder jeg vingernes bedste ydelse for løft.

Min flyvefart er nu så lav, at det er lige før at de aerodynamiske kræfter ved vingen begynder at blive forringede. Jeg trækker blødt lidt vægt frem, og kort efter vipper jeg også kroppen lidt til siden. Så rykker jeg lidt tilbage og lægger mig i midten for at opnå balance i svinget.

Langsomt og næsten uden højdetab glider jeg i en jævn bue tilbage i den retning jeg kom fra. Når jeg igen har den ønskede kurs, skal jeg blot skifte lidt vægt over til den modsatte side.

I termikflyvning handler det meget om at dreje. En "termikbobbet" er ofte et snævert rum i cylinderform med varierende tykkelse - jo lavere jo tyndere. Da det er den eneste løftekilde, er det bydende nødvendigt ikke at sløse med højden!

Det kræver i øvrigt optimal koncentration, hvis man vil klare sig over længere distancer. Hvor kan jeg lande, hvis ikke jeg når hen til den næste bobbel, eller hvis jeg fejlbedømmer den og ikke kan nå hen til en ny.

Forfatteren



Birger Strandqvist er 42 år og leder af en fritidsklub i Næstved. Han er formand for Storestrømmens Dragepiloter fra klubbens start i juni 1996.

Hvordan sikrer jeg, at jeg er det bedste sted inde i den opadgående luft og hvordan kommer jeg ind og ud af den på den mest effektive måde. Efter en "snurretur" med måske 15 ture rundt om mig selv, er det lige med at finde den rette kurs igen. Det kan så igen være svært lige at opdage, fordi termikboblen er drevet lidt med vinden og hvis jeg er på vej i en trekantet mål-opgave, så skal jeg også kompensere for afdriften!

Jeg bestemmer mig for at afslutte min flyvning, når jeg kommer frem til vores startsted. De sidste fem minutter går med at øve mig lidt i at styre med én arm. Det er rart at kunne, når man skal udløse det tov, som man bliver trukket op med inde på oprækspladsen.

Det kildrer skønt i maven, når jeg tænker på mine første opræk sidste år. Det gik bare op ad i et vist tempo. Jeg rullede afsted på en lille vogn, som jeg slap forbindelsen til efter at have nået flyvefart og så gled jeg efterhånden over i en 45 graders stigning. Det er i sig selv en spændende oplevelse.

Efter at have udløst tovet fra mit seletøj, skulle jeg lande igen på pladsen, for jeg skulle

prøve det flere gange i træk. Her til sommer skal jeg så til at lære det med termikken - og jeg glæder mig bare så meget!

Jeg kom først i gang med min pilotuddannelse halv-sent i livet. Jeg havde siden jeg var ni år konkret forestillet mig, at jeg skulle flyve i mit eget fly en dag. Nogle år efter mente jeg, at det nok var for dyr en drøm. Så opdagede jeg drageflyvning, og jeg vidste, at en skønne dag var det mig, der hang deroppe.

Inden jeg nåede så langt, fik jeg grundigt kigget på trækkende rovfugle. Med store kikkerter observerede jeg deres ruter ind over land. Først var det et mysterium at opleve, men nu varer det kun nogle måneder, så har jeg - i en alder af 42, selv lært at læse luftens usynlige sprog.

Kort sagt: JEG FLYVER! Lille bitte mig frit ude i den store himmel. Jeg har på en billig og yderst interessant måde, lært en ny side af naturen at kende - en ekstra gevinst oven i min opfyldte flyvedrøm.

Jeg nærmer mig den lille bare plet på skrænten bagved startstedet, som mine flyvevenner har holdt fri til landingsplads. Da jeg er flyvende mod vinden, skal jeg blot sideglide lidt ind bag kanten af skrænten, til jeg er i position lidt bag ved det felt, som jeg har udset til min landing.

Forsigtigt trækker jeg mig ned igennem den luftstrøm, som ikke længere går opad. Efter nogle rolige sekunder lægger jeg min vægt frem for at modvirke den svagere vind nær jorden. Jeg skal nemlig holde dragen i flyvende funktion også i det korte øjeblik, hvor jeg nu hurtigt rykker hele min vægt bagud og dermed afbryder al strømning omkring vingen.

Jeg fejlbedømmer landingen lidt og er nød til at tage et par skridt med dragen, som nu er lidt skrå i forhold til horisonten, inden jeg sætter den på jorden. Det bliver forhåbentlig bedre næste gang.

Jeg er nu temmelig glad alligevel, og jeg kan mærke, at jeg har fint overskud til et par ture mere efter frokost. ■

Deres partner - også inden for flyforsikring



Lige til at gå til

Topdanmark Industri & Sø • Telegrafvej 4 • 2750 Ballerup
Tlf. 44 74 46 82 • E-mail: industri@topdanmark.dk

FLS Aerospace i 1998

FLS koncernens virksomheder inden for forretningsområdet Aerospace er med virkning fra 1. januar 1998 samlet i FLS Aerospace Holding, der således blev moderselskab for FLS Aerospace Ltd. samt Danish Aerotech.

FLS Aerospace er et 100% ejet datterselskab af FLS Industries.

De mest markante begivenheder i 1998 var etableringen af en teknisk base i Københavns Lufthavn Kastrup, FLS Aerospace A/S, der indgik en 10-årig vedligeholdelseskontrakt med det danske charterselskab Premiair samt erhvervelsen sidst på året af Team Aer Lingus, det nationale irske luftfartsselskabs tekniske base i Dublin og indgåelse af en 10-årig vedligeholdelseskontrakt med Aer Lingus.

Et ganske godt år

Da FLS ledelsen i fjor præsenterede regnskabet for 1997 hed det, at man ventede et positivt resultat for 1998. Det kunne der faktisk også have været, hvis det ikke havde været for de danske aktiviteter, men herom senere.

1998 må nemlig anses som et ganske godt år.

Moderselskabet, FLS Aerospace Holding havde en omsætning på 1.545 mio. kr. (1.287 mio. i 1997) og resultatet af den primære drift var 17 mio. (1997: -11 mio.). Resultatet før skatter og ekstraordinære poster var -9 mio. (-46 mio.), årets resultat -110 mio. (-44 mio.). Værdien af de samlede aktiver er opgjort til 2.556 mio. (1.725 mio.), men egenkapitalen gik ned og er nu 542 mio. mod 671 ultimo 1997.

Købet af Team Aer Lingus påvirker ikke årets resultat, da det først er erhvervet ultimo 1998.

Store startomkostninger

Regnskabsresultatet er præget af en fortsat positiv udvikling i et engelske FLS Aerospace Ltd., der for første gang har overskud, ganske vist beskeden, på 2 mio. kr før skat og ekstraordinære poster (i fjor

var der et underskud på 41 mio.).

Til gengæld har der været store startomkostninger i det danske FLS Aerospace A/S, der har et underskud på 42 mio. kr. Etableringen var mere langstrakt og væsentlig dyrere end forventet, hedder det i regnskabsmeddelelsen, der gør opmærksom på, at selskabet først fra december har arbejdet med fuld kapacitet.

Danish Aerotech afhændes

Udviklingen i Danish Aerotech har været stærkt utilfredsstillende i 1998, primært som følge af reducerede forsvarsbudgetter i de europæiske lande, hedder det i årsregnskabsmeddelelsen, der fortsætter:

Det er som en konsekvens af det vigende marked besluttet at gennemføre en styret nedlukning af aktiviteter og frasælge andre.

For de aktiviteter, der nedlukkes, er der foretaget nedskrivning af nettoaktiver til skønnede realisationsværdier samt foretaget reservation til imødegåelse af tab i afviklingsperioden.

For de aktiviteter, der planlægges frasolgt, er der foretaget reservationer med henblik på at imødegå eventuelle tab ved frasalg.

FLS koncernen ejer 73% af Danish Aerotech, og koncernens andel i årsresultatet - inklusive ovennævnte omkostninger - udgør 101 mio. kr.!

Af årsregnskabsmeddelelsen fremgår, at det er aktiviteterne i Karup, der vil blive "forsøgt afhændet til en ekstern køber", mens aktiviteterne i Ballerup vil blive afviklet.

I 1999 vil Danish Aerotechs nuværende aktiekapital blive

nedsikret og der vil blive foretaget nytægning. Den foretages alene af FLS Aerospace Holding, således at Danish Aerotech fremover er et 100% ejet datterselskab.

Overskud for 1999?

Det samlede antal medarbejdere ved udgangen af 1998 er 3.648, 1.576 i Team Aer Lingus, 1.510 i FLS Aerospace Ltd. og 266 i FLS Aerospace A/S.

Og de kan vist se fremtiden roligt i møde. Ordreindgangen i 1998 var mere end 3 mia. kr., og ordrebeholdningen er den største nogensinde.

Selv om væksten i den internationale lufttrafik er aftagende, primært som følge af krisen i Asien, forventer FLS Aerospace Holdings ledelse fortsat vækst i den europæiske lufttrafik, særligt for lavprisselskaberne.

Ledelsen mener at det, sammenholdt med integrationen af Team Aer Lingus, vil resultere i en væsentlig resultatforbedring i forhold til 1998. I årsregnskabsmeddelelsen skriver man:

Der forventes således et positivt resultat for 1999 for FLS Aerospace Holding koncernen. ■



Åbent hus Flyvestation Karup 1999

Tekst og foto: Palle J. Christensen



Air National Guards standard tankfly er Boeing KC-135E.

FSN Karup er søndag den 13. juni vært for Flyvevåbnets årlige Åbent hus-arrangement.

Udover at vise forsvarets fly og helikoptere på jorden og i luften regner man med mange udenlandske gæster og forhåbentlig et internationalt opvisningshold.

Hovedtemaet bliver NATO's 50-års jubilæum og meget passende er en amerikansk forstærkningseskadrille på Karup sammen med fem KC-135 tankfly. Mens ellers er det uvist hvilke fly der kommer.

FSN Karup vil fortsætte den

succes som FSN Værløse havde sidste år på Internettet.

Hjemmesiden

www.fsnkar.dk

bliver opdateret ugentligt med tilmeldinger, nyttige facts og også selve flyveprogrammet.

Civile piloter, der ønsker at

flyve til Karup, kan også hente oplysninger her og på NOTAM. Generelt bliver det muligt at lande i perioden 0800-0930 og starte igen fra 1600-1730. Pladsen er lukket under flyveopvisningen.

KDA's 90 års jubilæumsflyvestævne

Fritid i luften

2. Pinsedag mandag den 24. maj 1999

KDA afholder den 24. maj - 2. pinsedag - 90-års jubilæumsflyvestævne på Herning Flyveplads.

I den forbindelse har KDA udsendt denne plakat til samtlige klubber i landet, idet KDA håber, at samtlige klubber vil bakke op om projektet og på deres egen flyveplads arrangere åbent hus eller anden form for flyvearrangement, der sammen med Herning arrangementet vil være med til at profilere fritidsflyvningen i Danmark den 24. maj.

Det kan desuden oplyses at DMU på samme dag afholder en stafetflyvning, der udgår fra »Kløvermarken« ved Københavns lufthavn, der via en række større og mindre flyvepladser vil slutte på Herning Flyveplads.

Hvad vil din flyveklub arrangere den 24. maj ?

Vi lægger dit program for dagen på KDA's hjemmeside
- mail det til e-mail info@slagelsetryk.dk

En canadier vender tilbage



Donald V. Smith i København april 1943.

En god ven af Danmark, major Donald V. Smith, DFM, CD, St. Catharines, Ontario, Canada døde den 18. oktober 1998, 76 år.

Som ung sergent var Smith med i det Short Stirling fly, der i de tidlige morgentimer den 21. april 1943 styrtede ned ved Slagelse efter et bombeangreb på Stettin. Som den eneste af maskinens otte mands besætning reddede han livet på mirakuløs vis.

Ved snarrådighed, udholdenhed og en god portion held lykkedes det ham at flygte tværs over Sjælland og nå til Ålgårde, hvor han efter en udmattende femdages flugt kom i forbindelse med folk fra modstandsbevægelsen.

Med deres hjælp nåede han efter en dramatisk over Øresund i en kajak fra Skodsborg til Sverige, hvor han gik i land ved Rå syd for Helsingborg. Herfra gik turen til Stockholm, og den 12. maj 1943 kunne han fra Bromma vende tilbage til England med et britisk kurérfly.

Smith var således den første allierede flyver det lykkedes at flygte fra Danmark under besættelsen og derved undgå tysk fangenskab.

Indtil 1944 havde allierede flyvere, der overlevede en nedstyrtning her i landet, alle odds imod sig. Blev de ikke taget af Værnemagten sørgede det danske politi for - i kraft

af regeringens samarbejdspolitik - at få dem arresteret, hvorefter de blev udleveret til tyskerne.

Efterlysning

I midten af 60-erne forsøgte jeg at finde Smith i Canada, men da dette kan sidestilles med at finde hr. Petersen i Danmark var bestræbelserne forgæves. Som et sidste forsøg fik jeg Smith efterlyst over radiostationen CFRB i Toronto, og det gav bonus.

Helen Smith, hans liv, hørte radioudsendelsen og dermed var forbindelsen etableret. Dette var samtidigt starten på et mangeårigt venskab mellem os.

Under et besøg i Danmark i august 1968 genoplevede Smith flugtruten og fik lejlighed til at takke nogle af sine danske hjælpere for deres indsats.

Donald Smith besøgte Danmark flere gange siden, senest i 1993 ved afsløringen af en mindesten for de faldne flyvere på ulykkesstedet - en gestus foranlediget af egnens beboere.

Hans sidste ønske var at blive stedt til hvile blandt sine faldne kammerater på Svinø kirkegård, og dette ønske vil nu blive opfyldt.

I forbindelse med befrælsesdagen den 4. maj afholdes en højtidelighed i Svinø, hvorunder hans urne vil blive nedsat ved siden af maskinens øvrige besætning. Dette sker i overværelse af pårørende fra Canada og en repræsentant for No. 7 Squadron Re-Union Association.

Til stede vil også komme den nu 87-årige Sylvia Tjørn, den ene af de to kækkede piger fra modstandsbevægelsen, som i slutningen af april 1943 tog canadieren på sightseeing i det med tyskere overfyldte København. Ironisk nok afsluttedes udflugten med en frokost på hotel d'Angleterre.

Donald Smith's dramatiske flugt er i øvrigt beskrevet i FLYV nr. 5/1993.

Jørgen Helme

Billund Lufthavn

17,4 mio. i overskud

Billund Lufthavns regnskab for 1998 er stærkt påvirket af arbejdsmarkedskonflikten i fjor. Lufthavnen var ganske vist ikke part i konflikten, men en betydelig del af trafikken faldt bort i en periode, og man skønner at det direkte og indirekte tab ved konflikten er 5 mio. kr.

Resultatet blev dog et overskud på 17,4 mio. efter afskrivninger på 31,8 mio., og det finder ledelsen "acceptabelt".

Regnskabet er også stærkt påvirket af de store investeringer i 1997-98 til udvidelse og modernisering af passagerterminal, butiksområde m.v. Det betyder ekstra 6 mio. i afskrivninger, for de afskrives over kun fire år, idet lufthavnen forventer at have den nye terminal klar til ibrugtagning i slutningen af 2001 eller begyndelsen af 2002.

Nettoomsætningen i 1998 var 312 mio. kr. mod 293 mio. i 1997. Årets resultat 17 mio., (31 mio.), aktiverne 524 mio. (500 mio.), egenkapitalen 481 mio. (463 mio.).

Antallet af ansatte ved årets udgang var 627 mod 644 et år tidligere.

Omsætning, antal medarbejdere og overskudsgrad er påvirket af, at Billund Lufthavn selv driver handling, cafeteriaer, butikker m.v. og derfor har et stort personaleforbrug i forhold til de andre danske lufthavne, der har bortforpagtet disse forretningsområder.

Resultatet for indeværende år ventes at blive på niveau med det for 1998. Der er taget højde for at lufthavnen har betydelige engangsudgifter til år 2000 sikring af EDB-systemerne og at den toldfrie handel for rejser i EU falder bort den 1. juli.

Som kompensation for de mistede indtægter er der gennemført forhøjelser af passager- og startafgifter, men taksterne er fortsat lavere end i Københavns Lufthavn Kastrup.

Billund Lufthavn lægger i det hele taget vægt på at være konkurrencedygtig med København, både når det gælder de priser, flyveselskaberne skal betale og når det gælder passagerernes udgifter til fx parkering og indkøb i lufthavnens butikker.

Hvordan opnår De den bedste forsikring?

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De automatisk professionelle rådgivere og konsulenter med i lasten.

Hertil kommer en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner!

Codan
Sådan!

Luftfartsafdelingen • Gammel Kongevej 60 • 1790 København V
Telefon 33 21 21 21 • www.codan.dk

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dato	Ejer/bruger
CIM	ATR72	468	25.2.	Cimber Air, Sønderborg
FXF	LS8-a	8242	25.3.	SG-70, Herning
MRE	Boeing 737-700	28008	19.2.	Maersk Air, Kastrup

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
BHE	Cessna 402A	9.3.	Aircraft, Hvidovre	Hav. 12.10.1998, Sørstokken, Norge
CCC	Beech F90	17.10*	Codan Invest, København	Solgt til Tyskland
CIC	ATR42	6.4.	Cimber Air	Lejemål ophørt
CNO	Douglas DC-10-30	25.3.	Premiair	Lejemål ophørt
JEY	Cessna 501	8.3.	Himmark Air, Nordborg	Solgt til USA
MVD	PA-34-200	12.3.	Jip-Fly, Ålbæk	Solgt til Finland

*1997

Kommentarer

Alle tre fly under tilgang er fabriksnye.

King Air OY-CCC blev slettet allerede i 1997, men oplysning herom er først fremkommet nu.

Indehavere af firmaet Bosjef er det flyvende ægtepar Bodil og Jens Frost, hvis pilotnavne er henholdsvis BOS og JEF.

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
BBJ	PA-28-180	16.3.	Bent Westphal, Randers	Arne Thomassen, Randers
BDI	PA-28-180R	12.3.	Bosjef ApS, Kastrup	Steni Air, Ølstykke
BKS	PA-28-140	24.3.	Preben Møller, Havndal	Carl Erik Mikkelsen, Haderslev
PCA	PA-32RT-300	25.3.	Mobair + , København Ø	Peter Engqvist Nielsen., København
SUW	PA-34-200	16.3.	Bosjef ApS, Kastrup	Jan Bundsgaard Andersen, Ikast +
XIK	Astir CS	16.3.	Kolding Flyveklub	Kaj Henriksen, Middelfart
XOW	DG-400	12.3.	Niels Sundberg, Billund	Poul Erik Bøgelund Jensen, Randers
XUG	Discus CS	11.3.	Fyns Svæveflyveklub	Anders Møller Andersen, Schweiz

Cimber Airs nye ATR72-500 OY-CIM blev indsat på ruten Kastrup - Karup i marts måned.

Foto: Palle J. Christensen.



90 år

Forretningsfører Rosy Møller



I 1954 så hun rent tilfældigt i en avis, at Sportsflyveklubben arrangerede teorikursus til privatflyvercertifikat. Hun meldte sig, bestod teoriprøven og i foråret 1955 begyndte hun at flyve i Skovlunde.

Hun fik certifikat samme sommer – og ugen efter rejste hun til Schweiz og tog et kursus i bjergflyvning.

Rosy har deltaget i masser af klubture og rallyer, der har ført hende rundt i det meste af Europa, oftest med KZ III eller Cherokee, og foruden diverse sølvtoj har det givet hende en masse gode minder.

Hun husker især en tur til Sortehavsområdet i 1981, arrangeret af den østrigske aeroklub. Vejret var elendigt, og af 98 fly nåede kun 34 frem til Bukarest. Blandt dem naturligvis den 72-årige Rosy, og det

resulterede i en flot guldmedalje til den ældste kvindelige pilot.

Fem år senere stiftede hun bekendtskab med kunsthjvning og prøvede bl.a. at loope.

Nu er certifikatet depoteret, men Rosy flyver stadig – med sikkerhedspilot.

70 år

Oberst R.S. Hansen

Oberst Robert Søren Hansen (pilotnavn ESA), der fylder 70 år den 2. maj, begyndte i Flyvevåbnet i 1950 og har haft en alsidig karriere. Han har fløjet F-84G Thunderjet, RF-84F Thunderflask F-100 Super Sabre og F-104G Starfighter, har gennemgået det norske flyve-

våbens stabsskole og gjort tjeneste ved SHAPE i Belgien og været chef for ESK 730, ESK 729 og Operationscentral 500.

I 1977 blev han oberst og var chef for Flyvestation Ålborg indtil 1982. Efter at have gennemgået NATO Defence College var ESA stabschef hos Chefen for Flyvevåbnet til 1985, da han blev chef for Flyvestation Værløse. Han blev pensioneret i 1989.

Tilføjelser

Desværre var der faldet et årstal ud i nekrologen over oberst Ørum i forrige nummer. Han blev pensioneret i 1955.

I omtalen af Hans Venning-bos 85-års dag burde have stået, at han i 1978 blev ud-nævnt til æresmedlem af KZ & Veteranfly Klubben, at han i 1981 fik Aeroklubbens gyldne plakette og at han i 1997 blev Ridder af Dannebrog.

FOR HIGH TECHNOLOGY
AND LOW OPERATING COSTS
TRY AND FLY THE PC12



PLEASE CONTACT:
EXECUJET SCANDINAVIA A/S • TEL: +45 46 14 15 16
OR E-MAIL: SALES@EXECUJET-SCAN.COM



MODEL- SIDERNE

Hansa-Brandenburg W.29 blev fremstillet på Orlogsværftet i København og leveret til Marinens Flyvevæsen i tyverne udstyret med en danskbygget O.V. rækkemotor på 160 hk.

Marinens første Heinkel-fly

Den berømte tyske flykonstruktør Ernst Heinkel arbejdede lige før Første Verdenskrig for Hansa-und Brandenburgische Flugzeugwerke AG. Han var ansat som chefkonstruktør og udviklede i årene 1914-18 ikke færre end 40 flytyper, der i større eller mindre omfang gjorde tjeneste i den tyske flåde.

Hans mest vellykkede konstruktion var utvivlsomt det tosædede biplans pontonfly Hansa-Brandenburg W.12, som både var velflyvende og ildkraftigt, effektivt i direkte luftkampe mod britiske og franske jagerfly. Det bombede også og gjorde kål på flere britiske u-både i Kanalen fra den tyske flådebase i Zeebrügge.

W.12 blev af Ernst Heinkel i 1918 viderudviklet til monoplanet W.29, der i tyverne under betegnelsen H.M.I blev bygget på Orlogsværftet i København bestilt af Marinens Flyvevæsen.

Af Wilhelm Willersted

Hansa-Brandenburg W.29 fra den tyske flådebase i Zeebrügge. Flyene her var pletcamouflerede på vinger og ror for at kunne gemme sig for fjenden. Den tyske premierløjtnant Friedrich Christiansen nedskød sammen med sin observatør og agterskytte flere engelske jagere i luftkamp over Kanalen!

Det var premierløjtnant Friedrich Christiansen - som var flyvechef for den vigtige, tyske flådebase i Zeebrügge - der i april 1918 fik til opgave at afprøve og give ildråd til Heinkels nyeste konstruktion W.29, der med hensyn til motorstyrke, krop og bevæbning var identisk med biplanet W.12.

Men W.29 var et monoplan, som Heinkel havde forsynet med samme vingearreal som dobbeltdækkeren, og flyveegenskaberne var derved om muligt endnu bedre. Flyet var ligeledes to-sædet. Piloten kunne betjene de to faste maskingeværer, der skød ud gen-

nem propelkredsen. Skytten og observatøren betjente i de seneste versioner af W.29 en 20 mm Becker maskinkanon fra sædet agter.

Marinens Flyvevæsen anskaffede i 1919 en Hansa-Brandenburg W.29 til brug som observationsfly. Da flyet i 1920 skulle til hovedeftersyn på Orlogsværftet i København, brugte man lejligheden til ganske simpelt at måle Hansa-Brandenburg W.29 flyet totalt op og kunne derpå udfærdige fuldstændige byggetegninger!

Orlogsværftet benyttede derefter de følgende år til at bygge uden at betale licens 15



Tre H.M.I i formation over København. Flyene var stationeret ved 1. Luftflotille på Luftmarinestation København.



eksemplarer af W.29, som i dansk tjeneste fik betegnelsen H.M. I - det står for Hydro Monoplan nummer (i romertal) 1.

De første H.M.I fik en 160 hk Benz-motor, de efterfølgende blev udstyret med Orlogsværftets egen motorkonstruktion med betegnelsen O.V. - ligeledes på 160 hk.

H.M.I maskinerne skulle egentlig have haft havde træpontoner, ligesom Heinkel-flyene, men Orlogsværftet konstruerede pontoner af aluminium, der dels var lettere og dels var meget nemmere at vedligeholde, så Ernst Heinkel kunne formentlig kun glæde sig over, hvor godt man arbejdede med hans fly i Danmark.

Marinens Flyvevæsen var nemlig særdeles glade for de robuste Hansa-Brandenburg maskiner, der fra 1926 indgik i 1. Luftflotille og gjorde tjeneste her til 1930. Det havde været herligt, hvis man havde bevaret et eksemplar for eftertiden, men det skulle jo som bekendt ikke være så.

De danske maskiner fik til delt serienumre mellem 20 og 30. Der blev ialt bygget 15 eksemplarer og numrene 21-24 samt nr. 26 blev anvendt to gange - formentlig fordi forløberne havarede og derved overlod ledige tal i talrækken til genbrug.

H.M.I i Danmark

Desværre eksisterer der ikke ret mange beretninger om de

danske Hansa-Brandenburg'ere. Men i flyhistorikeren og forfatteren Paul E. Anckers bog „De danske militære flyverstyrkers udvikling 1910 - 1940“ kan man finde et par illustrationer med H.M.I og blandt andet læse, at Marinens Flyvevæsen i årene efter 1920 tilstræbte at lade en luftgruppe besøge et andet lands flystyrker for på denne måde „at hente inspiration og nytænkning til det fortsatte arbejde med at udvikle og forbedre Flyvevæsenet“.

To Hansa-Brandenburg var således på togt i 1920 til Holland og England - nemlig til Felixtown i England via Texel i Holland. I 1923 besøgte fem H.M.I Sverige og Finland, året efter var tre H.M.I i Ostende i Belgien og i 1925 fik polakkerne mulighed for at nyde lyden af O.V.motorerne, da Hansa'erne var på officielt besøg i Gdansk.

H.M. I faldt altså for aldersgrænsen i 1930, men et par år

før var endnu en Heinkel-konstruktion klar til at iføre sig pontoner og være tjenstgørende i den danske flådes flystyrker. Det var Heinkel H.E. 8, der lige som Hansa'en blev bygget på Orlogsværftet. Den fik her betegnelsen H.M. II og de 16 eksemplarer af det tresædede rekognosceringsfly var i flådens tjeneste helt frem til Besættelsen.

Modellen

Vi kan glæde os over, at Hansa-Brandenburg W.29 er udsendt i samlesæt i skala 1:72 fra en noget så spændende modellfabrikant som TOKO fra Ukraine!

Modelbyggerne har heldigvis mange venner både her og hisset. H.E.8 er endnu ikke udsendt i samlesæt - men måske kommer den også - hen ad vandvejen.

Bemalingsmæssigt var de danske H.M.I (kedeligt nok) metalfarvet over det hele. Me-

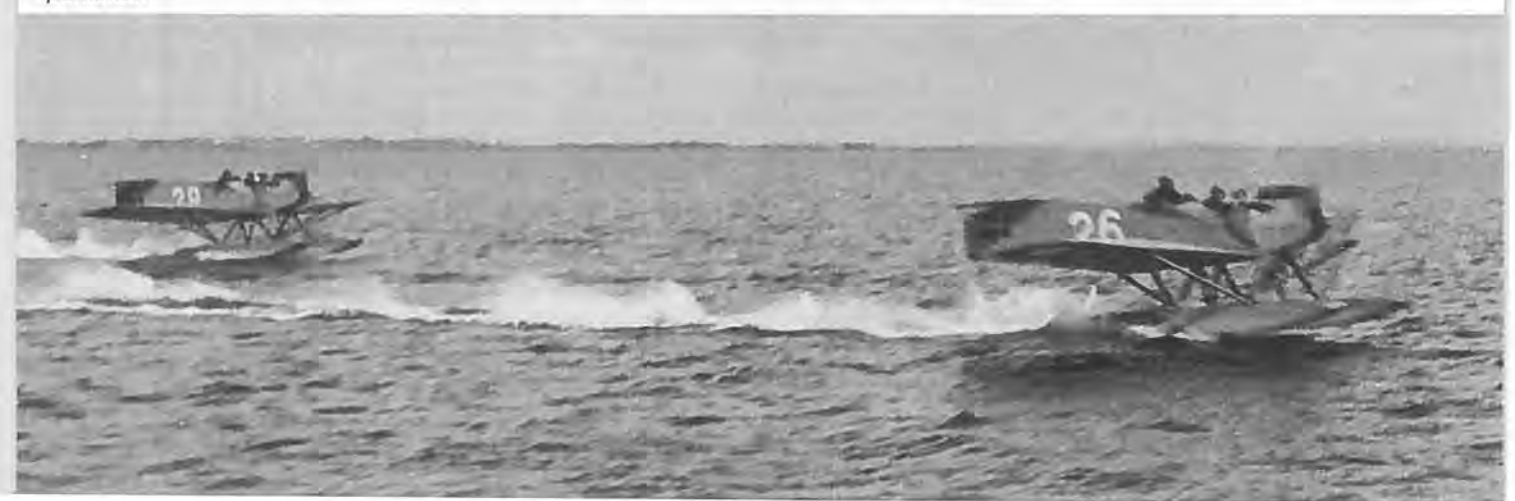
Data

Hansa-Brandenburg
W.29/H.M.I
Motor: 1 stk. O.V.
rækkemotor på 160 hk.

Spændvidde: 13,55 m
Længde: 9,33 m
Højde: 3,55 m
Tomvægt: 1.050 kg
Fuldvægt: 1.500 kg
Max. hastighed: .. 160 km/t
Marschhast.: 140 km/t
Rækkevidde: 525 km

re spændende er de tyske udgaver. For eksempel er premierløjtnant Christiansens maskine, som der er mærker til i samlesættet, „pletcamoufleret“ på vingerne, som visse tyske jagerfly var det under Første Verdenskrig. Der er mærker med i sættet til en dansk H.M.I - ganske vist med „nummer 12“, men her kan man bytte om på cifrene, så det bliver mere korrekt med 21. Og så er der også mærker med til en norsk maskine, hvis man har de lyster! ■

„26“ og „28“ starter på Øresund under en eftersøgningsflyvning i august 1926. Orlogsværftet udstyrede flyene med aluminiumspontoner.





Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Jan Schmeltz Pedersen		
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations
Vagn Jensen	86 44 11 33	Uddannelse

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhøjtorvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdirageflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Poul Erik Nielsen
Ellesletten 12, Trørød
2950 Vedbæk
Telefon 45 66 12 21

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Småldsvej 43
4100 Ringsted
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Årnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatservice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Tom Oxager
Månebakken 5, Dalby, 4690 Haslev
Telefon 53 69 85 95
E-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Linestyrings-Unionen
Tove Beyer
Ellehammer 12, 8260 Viby J
Telefon 86 10 34 53
E-mail: tove.bayer@teliamail.dk

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehuse 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

Kongelig Dansk Aeroklub

Årsberetning 1998

Generelt

Bestyrelsesarbejdet har i 1998 været præget af især to forhold: Bestræbelser på at engagere bistand til at løse opgaver indenfor uddannelse, love og bestemmelser samt omorganisering af medarbejderressourcer i sekretariatet.

Konsulentbistand til unionerne i forbindelse med lovændringer og uddannelse er områder, som KDA ønsker at prioritere højt. Derfor har der i årets løb været annonceret efter ekstern konsulentbistand.

Det er lykkedes at få luftkaptajn Bjørn Hørner til at varetage opgaven som KDA uddannelseskonsulent. Dette har betydet, at KDA nu er i stand til at gå aktivt ind i arbejdet med at udvikle dels undervisningsmateriale, dels medvirke til at igangsætte uddannelsen af "A"-piloter efter de nye JAR-FCL bestemmelser.

Der er truffet aftale med Dansk Motorflyver Union om en rollefordeling KDA og DMU imellem i forbindelse med den praktiske gennemførelse af uddannelsen, der vil foregå i klubregi. KDAs økonomiske engagement vil være neutralt.

KDAs økonomiske situation har været medvirkende årsag til at gennemføre ændringer i opgavefordelingen KDA og KDA Service ApS' medarbejdere imellem.

Fremover er KDA Service ApS' salgsschef eneansvarlig for driften af virksomheden.

Dette giver mulighed for, at KDA's generalsekretær kan disponere alle ressourcer til KDA-opgaver.

I forbindelse med den tidligere bogholders fratræden i oktober er der gennemført en analyse af behovet for et nyt økonomisystem, idet det nuværende ikke kan overleve år 2000.

Der er samtidig indledt et samarbejde med Dansk Svæveflyver Union og Dansk Motorflyver Union om udvikling af et medlemsregistreringsprogram. Det fælles programkoncept vil bl.a. rationalisere ajourføringsopgaver i forbindelse med adresseændringer. Samarbejdet er naturligvis åben for alle unioner.

Sidste halvdel af året har til lige været præget af forberedelserne til at markere KDAs 90 års jubilæum i 1999. PR-udvalget fik til opgave at stå for

planlægningen af jubilæumsaktiviteterne. Til at supplere udvalget har unionerne været opfordret til at stille et medlem til rådighed. Det er bestyrelsens holdning, at jubilæumsåret skal anvendes som platform for en synliggørelse af fritidsflyvning og luftsport.

Et dansk taxaflý-havari i Norge fik en uforholdsmæssig stor pressedækning i dansk presse. Havariet fik også en række politikere til at reagere med krav om, at der skulle ses nærmere på de bestemmelser, der regulerer dette område. KDA henvendte sig til trafikministeren med krav om at måtte blive hørt i forbindelse med det udvalgsarbejde, der blev igangsat. Henvendelsen blev imødekommet, hvilket var meget tilfredsstillende.

Pressens dækning af havariet afslørede hos denne en meget beklagelig mangel på viden om elementære forhold vedrørende flyvning. Den journalistiske behandling af havariet afslørede ligeledes, at informationerne i stort omfang blev givet på pressens præmisser. For at stå bedst muligt rustet til at møde pressen i lignende situationer, afholder

KDA i april 1999 et krisestyringskursus, der fokuserer på "handling" af pressen.

Ved udgangen af året tilkendegav Dansk Faldskærms Union, at medlemsskabet vil blive bragt til ophør, idet den nuværende kontingentstruktur ikke er tilfredsstillende. Opfattelsen skal ses i forbindelse med, at KDA ikke i tilstrækkeligt omfang har indfriet DFU's forventninger til KDA.

KDA er i den samme situation i forhold til DFU. KDA's forventninger til DFU, som den største union i KDA-familien, er ikke blevet indfriet i adskillige år, idet det kan konstateres, at manglende engagement i KDAs udvalg og manglende kommunikation, ofte har medført, at DFU ikke har taget del i KDAs arbejde eller er vidende om, hvilke aktiviteter KDA deltager i.

KDA's succes afhænger af det engagement unioner og direkte medlemmer udviser. Den økonomiske situation gør, at KDA i adskillige år har måttet trække store vekslere på den frivillige arbejdskraft. En situation adskillige unioner kan nikke genkendende til.

Det er bestyrelsens forhåb-

ning, at der fortsat kan trækkes på frivillige ressourcer hos unioner og direkte medlemmer.

KDA har tidligere fremsat forslag om en differentieret kontingentstruktur, men blev nedstemt. En differentieret kontingentstruktur vil også efter denne bestyrelses opfattelse, gøre det mere attraktivt for en bredere kreds at være medlem af KDA. Derfor fremsætter bestyrelsen ændringsforslag til de nugældende regler.

En forøgelse af KDAs medlemstal vil stille fritidsflyvningen og luftsporten i en stærkere position, hvilket der utvivlsomt også vil blive behov for.

Bestyrelses- & udvalgsseminar

KDA's organisationsstruktur stiller særlige krav til intern kommunikation i organisationen. Forholdet kommer jævnligh til udtryk i forbindelse med unionernes formulering af forventninger til KDA. Med det formål at opnå størst mulig enighed om en målsætning for det kommende år, afholdtes for anden gang lørdag den 17. oktober 1998 på den jyske ldrætskole et bestyrelses- og udvalgsseminar. Deltagerkredsen bestod af unionsformænd, KDA-udvalgsmedlemmer og KDAs bestyrelse.

Seminarret havde følgende formål:

- afdække hvilke områder man med fordel kunne samarbejde om,
- opstille målsætning for det kommende år,
- godkende budget i relation til målsætningen,
- udveksle erfaringer,
- opstille prioritering for kommende opgaver.

Der var en generel opfattelse af, at seminaret skal være en årlig tilbagevendende begivenhed.

2nd World Air Games

Ved FAI's 91. Generalkonference i Toulouse den 1. og 2. oktober 1998 blev dokumentet, der lagde gennemførelsen af 2. World Air Games i hænderne på den Kongelige Spanske Aeroklub underskrevet.

Stedet for gennemførelse af WAG i år 2001 vil blive området omkring den spanske by Sevilla, der ligger i området Andalusien.

Andalusiens minister for sport og turisterhverv Jose Luis Nunez, Presidenten for Den Spanske Aeroklub Alvaro Calderon og FAI's President Eilif Ness underskrev dokumentet.

Medlemssituationen

Medlemstallet er i 1998 faldet med 5%. Dette er sammenfaldende med, at der generelt kan konstateres en tilbagegang i medlemsantallet for landsdækkende organisationer.

Det samlede medlemsantal udgør pr 31/12-1998 8.463, en tilbagegang på 451. Bilag 1 viser fordelingen på de enkelte unioner. Den største procentvise tilbagegang har DFU med et fald på 14%.

Medvirkende til tilbagegangen af medlemmer er også at DULFU er udtrådt af KDA med virkning fra den 1. januar 1998.

Miljøudvalget

Kongelig Dansk Aeroklubs miljøudvalg har i 1998 afholdt et møde, hvor der var repræsentanter fra næsten alle landets 15 amter. Af den debat og de informationer som vi fik, kan vi konstatere, at der fortiden ikke er de store miljøtiltag i gang rundt om i landet hvilket til dels skyldes at alle lufthavne og flyvepladser skulle være miljøgodkendt senest den 1. januar 1998.

Tiden fremover kan komme til at indeholde store problemer for luftsporten hvilket skyldes, at Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 af 1994 vil træde i kraft med fuld styrke, da de dispensationer som ligger i vejledningen udløber ved årsskiftet

En anden ting som kan påvirke fritidsflyvningen er, at stadig flere lufthavne og flyvepladser begrænser fritids- og skoleflyvningen for at have tilstrækkelig operationer til erhvervsflyvningen.

Dette kan på sigt betyde, at tilgangen af nye piloter vil blive meget lille, til stor skade for flyvningen i Danmark

Selv om året 1998 har været et roligt miljøår skal vi på ingen måde tro at vi kan slappe af, men hele tiden være opmærksom på alle de nye ting som kommer.

Landets 15 amter skal i 1999 til at revidere deres regionalplaner, som kommer til at gælde for den næste fem-års periode. KDA skal i den anledning opfordre alle luftrumsbrugere til at møde op til de møder som amterne afholder. Formålet med at møde op er, at sikre at amterne også i fremtiden, tager hensyn til luftrumsbrugernes og sikre at de bestående flyvepladser også fremover vil være til rådighed for fritidsflyvningen.

Teknik udvalget Luftrum

Det må være et principielt synspunkt, at luftrum kun skal begrænses i det omfang, det befordrer flyvesikkerheden.

Uanset hvor tilfredsstillende det er at flyve efter sine dyrt anskaffede instrumenter og uanset hvor meget flyvekontrol, der indføres, så må den væsentligste forudsætning for flyvesikkerhed være at man ser sig for.

KDA har stor forståelse for nødvendigheden af, at man indfører restriktioner i områder med IFR klareret trafik. KDA accepterer derfor, at der indføres en kontrolzone omkring Sønderborg, og at der i 1998, da der var udsigt til rutetrafik fra Sindal, indførtes en TIZ zone omkring denne plads.

Så meget mere tilfredsstillende er det, at man nu i 1999, hvor denne rutetrafik viste sig ikke at blive etableret, ophæver restriktionerne igen.

KDA må forvente, at luftrummet omkring Beldringe og andre pladser, hvor trafikken nedgraderes, vil blive underlagt samme vurdering.

Det må være et mål kun at indføre restriktioner i de områder, hvor en højdeseparering ikke er mulig.

Der var optræk til, at der skulle indføres meldepligt og radiotvang i E-luftrum. KDA forudså, at der på grund af den intensive VFR-trafik, blandt andet af svævefly, der foregår i dette luftrum, ville opstå en kaotisk situation.

Efter vor opfattelse var der ingen grund til at indføre regler for reglernes skyld og fordi der andre steder i verden var forhold, der nødvendiggør det. Samme synspunkt havde myndighederne i en lang række lande, der ikke agtede at gennemføre forslaget, og det glæder os at konstatere, at Statens Luftfartsvæsen har samme synspunkt.

Helbreds krav

Fra den 1. juli 1999 implementeres de nye JAR-FCL regler. Umiddelbart indføres de for motorflyvecertifikater, og reglerne vil formodentlig ikke stille de fleste piloter ringere end i dag.

JAR har besluttet, at reglerne ikke behøver at gælde for så vidt angår svæveflyvepiloter, ultralightpiloter og ballonpiloter, men overlader til de enkelte landes autoriteter at vedtage hvilke regler, der skal gælde.

SLV havde i første omgang besluttet at indføre JAR-FCL reglerne for svæveflyvepiloter. Dansk Svæveflyver Union har i det forløbne år og i de første måneder af 1999 haft en række forhandlinger med SLV om dette.

Man har med udgangspunkt i uheldsstatistikker fra andre lande med lempeligere regler og med bekræftelse fra en lang række lande, der ikke agter at indføre JAR-FCL-reglerne eller som kun indfører dem i begrænset omfang, søgt at få en aftale om lempeligere vilkår.

Den eneste indrømmelse, der kom ud af forhandlingerne var, at det ikke indføres en 6-måneders regel for de over 65-årige.

Et ønske om at måtte bibeholde huslægen som undersøgende læge blev afvist. Fra den 1. juli skal svæveflyverne også til de særlige flyvelæger.

Fra tid til anden kan man undres over, hvorfor dette store cirkus med helbreds krav opretholdes. Det kan være svært at forstå, at der stilles større helbreds mæssige krav til A-piloter og S-piloter end der for eksempel stilles til langturschauffører og buschauffører – og det uden at man nogensinde har imødekommet ønsket om dokumentation eller sandsynlighedsberegninger.

Det er mange penge, der hvert år betales for opretholdelse af gyldige helbredsattester.

Statens Luftfartsvæsens Gebyrudvalg

Gebyrudvalget fejrede sit 10 års jubilæum i 1998. Udvalget blev i sin tid nedsat for i samarbejde med SLV at sikre en rolig prisudvikling på gebyrområdet.

Udvalget har ingen indflydelse på SLV's omkostningsforbrug, men skal alene på baggrund af forelagte budgetter og faktiske omkostningsforbrug fastlægge gebyrerne, således at gebyrindtægterne dækker de omkostningsområder, som de er defineret at skulle dække.

Det er faktisk lykkedes gennem alle årene at undgå pludselige større gebyrspring, idet der er udviklet et system, således at det rullende søger de enkelte gebyrområders over- og underskud inddækkede. Dette har kun kunnet lade sig gøre, fordi man i SLV har haft en rolig omkostningsudvikling.

I de seneste år er der imidlertid sket en større omkostningsstigning på certifikatområdet, hvilket bl.a. må tilskrives certifikatafdelingens store arbejde med at implementere JAR-FCL reglerne.

Der er fra gebyrudvalgets side forventning om, at omkostningsniveauet i denne afdeling vil finde et lavere leje, således at vi kan udgå større stigninger af gebyrerne på dette område.

Uddannelsesudvalget

Der har været forsøgt afholdt mediekursus II, men ved tilmeldingsfristens udløb var der kun 4 tilmeldte, kurset blev derfor aflyst. Det vil forsøgt gennemføres ved en senere lejlighed ligesom der i foråret 1999 afholdes et kursus i kriseberedskab.

I 1998 blev der indgået en aftale med pilot Bjørn Hørner om at være koordinator for igangsætning af uddannelse til private pilot licens PPL efter JAR reglerne på klubbasis. Hans opgave vil være kontakt til SLV, udfærdigelse af diverse driftbøger for skoleflyvning, nye undervisningsmaterialer og i øvrigt hjælpe klubberne. Det skal også forsøges med uddannelse af klubinstruktører

i eget regi efter samme model som hos Dansk Svæveflyver Union.

PR udvalget

Den præsentationsvideofilm, der af unioner og klubber vil kunne anvendes til at udbrede kendskabet til vore fritids- og sportsaktiviteter i lufrummet, arbejdes der fortsat på. Videofilmen skal vise aktiviteterne i de mange klubber og unioner. Videoen bliver optaget i TV-kvalitet og det er håbet, at tv-stationer vil vise den helt eller delvist ligesom klubberne kan bruge den til PR- og informationstiltag.

På formandsmødet i oktober blev der taget hul på aktiviteterne i forbindelse med KDA's 90 år fødselsdag i 1999. Tanken er, at der skal arrangeres en fælles flyvedag, hvor alle klubber laver lokale aktiviteter med støtte af fælles annoncering, pressemeddelelse, plakater mv. forberedt og tilsendt klubberne fra KDA's PR-udvalg. Der sigtes at holde arrangementerne den 24. maj 1999 (2. pinsedag).

Det blev også foreslået, at unionerne laver en sportskalender, der kan tilsendes pressen. Kalenderen skal foruden datoer på forskellige aktiviteter (årsmøder, danmarksmesterskaber, verdensmesterskaber o.l.) også give en beskrivelse af unionens sportslige tiltag. Det kunne være en beskrivelse af de forskellige former for spring, der afvikles under DFU's regi, eller beskrivelse af en svæveflyvekoneurrence osv.

Internationalt område

Der er i 1998 ikke blevet afholdt et specielt møde for de af unionernes medlemmer, der er udpegede som delegerede til FAI's sports kommission, men mødet blev afholdt i forbindelse med det årlige formands- og udvalgs møde den 17. oktober 1998.

FAI

Den 30. september-2. oktober afholdtes den 91. FAI General-konference i Toulouse i Frankrig. Heri deltog Aksel C. Nielsen, og Henrik N. Knudtzon.

Per V.Brüel deltog delvist.

KDA's formand Aksel C. Nielsen deltog som FAI vice-præsident. Aksel C. Nielsen har i løbet af 1998 været medlem af FAI's PR-Committee samt FAI's World Air Game Coordinating Committee og blev genvalgt til posten som medlem af FAI's PR-committee for 1999.

KDA's generalsekretær Henrik N. Knudtzon har i 1998 været sekretær i FAI's Environmental Commission samt medlem af FAI's Business Development Committee og blev genvalgt til disse poster for 1999.

Association of Nordic Aeroclubs

Den 5. september 1998 afholdtes det 36. ANA møde på Norsk Aero Klubb's kontor i Oslo.

Fra KDA deltog Aksel C. Nielsen, Finn Larsen og Henrik N. Knudtzon.

KDA havde fremsendt tre punkter til dagsordenen: KDA efterlyser en fælles nordisk holdning til det forhold, der kan opstå når en luftsportsunion ikke er medlem af den nationale luftsportsorganisation (NAC) og ønsker at deltage i internationale konkurrencer. Desuden hvorvidt det ville være formålstjenligt at have en nordisk repræsentant til Europe Airsport og endelig om de nordiske lande kunne vælge en ny repræsentant til FAI's CASI komite i stedet for den hidtidige finske repræsentant, der ikke ønsker at genopstille.

Årets resultat og administration

Regnskabet for 1998 udviser et overskud på kr. 76.392.

KDA's egenkapital var pr. 31.12.98. kr. 720.041, idet det har været nødvendigt at overføre kr. 176.896 til KDA Service ApS til dækning af et underskud på kr. 29.774.- som følge af en dalende omsætning.

Der har i hele året været ansat 1½ medarbejdere i KDA.

FLYV

FLYV fyldte den 9. juni 1998 70 år. I alle årene er bladet udkommet hver eneste måned

uanset forholdene. Selv under Anden Verdenskrig lykkedes det trods papirmangel og mange andre problemer at udkomme hver måned.

I de 70 år har bladet haft meget trofaste redaktører, idet der kun har været tre. John Foltmann var FLYV's første redaktør. Per Weishaupt efterfulgte ham i 1964 og i 1988 overtog Hans Kofoed hvervet. På bladets fødselsdag blev Knud Larsen udnævnt til hans efterfølger.

FLYV er i 1998 udkommet med 480 sider alle trykt i farver. Omkring 70 sider er annoncer, der er meget vigtige for bladet, idet de er med til at holde prisen nede, men FLYV er også et godt sted at annoncere for virksomheder i flyvebranchen, der i læserne har den rigtige målgruppe.

I samarbejde med firmaet Tornvig Reklame, der har stået for annoncerne siden 1988, er der påbegyndt aktiviteter, der skal medføre at FLYV bliver stedet for flyvebranchens annoncering efter nye medarbejdere så vel som stedet for flysalg og -køb.

I løbet af første halvår 1999 vil FLYV få egne Internet-sider, hvor det ligeledes vil være muligt at annoncere. Ved at anvende Internettet løses en af svaghederne ved at være et månedssblad, idet man ikke her er afhængig af deadlines.

På Internet-siderne vil der komme uddrag af det kommende nummer, aktuelle nyheder, stillingsannoncer etc. Det kunne også være en mulighed at tilbyde læserne FLYV på Internettet gennem et specialabonnement med adgangs-kode.

Oplaget på ca. 5.500 fordeles til medlemmer (ca. 4.000), abonnenter og andre interessegrupper inden for flyvning. Ca. 200 eksemplarer sendes til modtagere i udlandet.

Øvrige aktiviteter

SAS-pokalen for klubledere for 1998 tildeles Dagmar Theilgaard, Dansk Motorflyver Union.

KDA's Sportspokal for 1998 tildeles Flemming Kallehave, Dansk Faldskærms Union for ny dansk rekord i stilspring – 6,65 sek.

Medlemstal i KDA

Pr. 31.12	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Direkte medlemmer	613	530	491	556	572	549
Dansk Ballonunion	89	86	86	82	78	83
Dansk Drageflyver Union	958	956	1093	1059	1203	968
Dansk Faldskærms Union	2657	2884	2916	3415	2837	2434
Dansk Kunstflyver Union	29	30	31	31	27	28
Dansk Motorflyver Union	1300	1216	1188	1164	1136	1140
Dansk Svæveflyver Union	2039	1989	1952	1970	1970	1912
Dansk UL-flyver Union	527	529	494	475	461	
Fritflyvnings-Unionen	60	61	57	55	60	60
Linestyrings-Unionen	67	63	60	60	70	60
RC Sport Danmark	62	51	43	47	49	57
I alt	8388	8395	8411	8914	8463	7291

Medlemstallene for den enkelte unioner det senest opgjorte i 2. halvår 1998.



Kort referat fra DSvU's repræsentantskabsmøde 1999

Dansk Svæveflyver Union afholdt ordinært repræsentantskabsmøde den 27. februar 1999 i Odense.

Der var mødt repræsentanter for 30 af landets 37 klubber, og disse repræsenterede 107 af 121 mulige stemmer.

Til at lede dagens forhandlinger blev Lars Nordam-Ullitz valgt som dirigent.

Inden repræsentantskabsmødet var der udsendt en fylldig beretning, det reviderede regnskab og budget for 1999 samt statistik for 1998.

I den mundtlige beretning omtalte formanden, Jens Børsting, året 1998 som et år, der ikke flyvemæssigt vil gå ind i historien som et særlig godt år. Det våde vejr sæsonen igennem smittede kraftigt af på aktiviteten i alle klubberne og såmænd også på konkurrenceafviklingen.

Desværre var der ingen afsmittende virkning på havariområdet, hvor antallet af havarier var det samme som året forinden på trods af betydeligt færre starter. En udvikling som alle må arbejde på bedring af i den kommende sæson. Han nævnte desuden det tragiske uheld ved Røde Kro flyveplads, hvor Erik Kristensen den 31. maj 1998 omkom. Forsamlingen mindedes Erik Kristensen ved et øjeblik stilhed.

Ellers var „Formandsmødet“ i oktober 1998 et af hovedtemaerne. På dette møde forpligtede klubberne og unionen sig til en række tiltag, som alle har det sigte at vende den negative medlemsudvikling.

En del af tiltagene kræver tid for gennemførelse, mens andre allerede er igangsat. Alle må holde hinanden fast på, hvad der er aftalt til at gøres gennem sæsonen.

Svæveflyvningen skal have en positiv udvikling medlemsmæssigt, hvilket alene nås ved en bred fælles indsats.

I løbet af 1998 indførte hovedbestyrelsen mulighed for at tegne prøvemedlemsskaber for en begrænset tidsmæssig periode og et begrænset antal starter. Der forelå til re-

præsentantskabsmødet et konkret forslag fra hovedbestyrelsen om at gøre denne ordning permanent.

Projekt 2000

Året 1998 blev blandt andet anvendt til at færdiggøre de nye praktiske uddannelsesnormer - i daglig tale kaldet „Projekt 2000“. SLV har godkendt, at disse normer prøvekøres i otte svæveflyveklubber gennem 1999, hvorefter normerne rettes til således, at de formentlig kan tages i anvendelse i alle klubber fra sæsonstart 2000.

Der tages derefter fat på den teoretiske uddannelse, som bør moderniseres ud fra en hovedprincip om, at eksamensstof skal minimeres til det absolut nødvendige.

Helbred

Sagen om helbredsterminer havde verseret gennem flere år. Det havde hidtil ikke været muligt at få gehør hos SLV til lempeligere helbredsterminer for svæveflyvere end for f.eks. A-piloter. I 1998 udsendte SLV høringsmateriale vedr. JAR-FCL-bestemmelserne, som reelt indeholdt et krav om, at også svæveflyvepiloter skulle håndteres helbredsmæssigt efter disse bestemmelser.

En række forhandlinger havde været ført med SLV, men først efter direkte forhandlinger med luftfartsdirektør Ole Asmussen lykkedes det at få nogle bestemmelser, som vurderedes som det bedst opnåelige på nuværende tidspunkt.

De nye helbredsterminer, som træder i kraft den 1. juli 1999 betyder, at der vil være lempelser for alle svæveflyvepiloter op til det fyldte 50. år. Efter det 50. år er der 1-årige undersøgelsesterminer som i dag. Konklusionen var således, at der reelt ikke var forringelser for nogen svæveflyvepiloter.

Omkring friheden til at vælge læge havde det ikke været muligt at komme igennem med

Mission Aviation Fellowship Fly-In, Roskilde

Lørdag den 15. maj 1999 inviterer Mission Aviation Fellowship - Denmark (MAF-DK) i samarbejde med Køge Provsti alle med interesse for kombinationen af mission og flyvning til et mindre åbenhus-arrangement i Roskilde Lufthavn, et såkaldt Fly-In. MAF er en international, evangelisk og fælleskirkelig organisation, som i mere end 25 lande verden over betjener nødhjælpsorganisationer med transport ved hjælp af mindre fly.

Arrangementet er delt i to dele. Første del begynder ved 11-tiden, hvor medlemmer og andre interesserede kan „flyve ind“ og deltage i et uformelt samvær uden noget decideret program.

KDA-service vil holde åbent fra kl. 10.00 til 16.00, så der vil være en god mulighed for at få checket op på sit udstyr, kort mm.

Anden del starter kl. 13.30 og er selve åbenhusarrangementet. Her er specielt borge-re i Køge Provsti indbudt, men alle er meget velkomne. Pastor Christian Grund Sørensen fra Køge Provsti byder velkom-

men, og derefter vil Kristen Nør-gaard Kristensen, som er pensioneret luftkaptajn og formand for MAF-DK, give et spændende indblik i, hvad MAF er.

Efter præsentationen af MAF og MAF's arbejde starter eftermiddagens mere aktive program. Der bliver mulighed for at besøge lufthavnens kontroltårn, der vil blive opvisning med en modelhelikopter, og i garagerne vil lufthavnens beredskabsmateriale, brandslukningskøretøjer og snerydningsmateriel, stå klar til fremvisning. På forpladsen vil forskellige flytyper stå fremme, bl.a. typer som aktuelt anvendes i MAF.

Der vil også være mulighed for en kort rundflyvning, bl.a. med mulighed for at se sin kirke fra oven - det er vel et kirkeligt arrangement! Rundflyvningerne vil blive foretaget af et af de selskaber, der har til huse på lufthavnen.

Arrangementet, der slutter ved 16-tiden, er for hele familien, og vi håber, at både børn og voksne vil møde op og få en dejlig dag.

dette krav. SLV fastholdt, at der fremover skal anvendes autoriseret flyvelæge til helbredsundersøgelserne.

Klubber, som har læger som medlemmer eller som har læger tilknyttet klubberne, kan via unionen indstille disse læger til et flyvelæge-kursus, hvorefter disse vil blive prioriteret ved udtagelse af kandidater til dette kursus.

På konkurrenceområdet var der ikke opnået de store internationale resultater gennem 1998. Juniorerne havde dog været tæt på topresultater i Norge, men på grund af et valg af sikkerheden frem for satsningen i dårligt vejr, tabte de topresultatet ved denne konkurrence. Der var imidlertid ros til juniorerne for denne prioritering.

Under debatten om beretningen var der mange roser til unionens hovedbestyrelse for tiltagene omkring formandsmødet. Flere nævnte, at denne type møder bør anvendes i større omfang, idet der da gives mulighed for at gå i dybden med særlige problemstillinger.

Der var desuden drøftelser om radiopligt i E-luftrum, som repræsentanter fra SLV kunne oplyse, formentlig ikke bliver til noget over Danmark, ligesom der drøftedes placering af landssvæveflyvedagen og mange andre emner.

Der henvises til det udsendte referat fra mødet.

Under regnskabsafregningen kunne kassereren Per Wistisen oplyse, at årets overskud blev 71.000 kr. mod budgetteret 112.000, hvilket blandt andet skyldtes afholdelse af formandsmødet.

Budgettet for 1999 blev vedtaget som forelagt indeholdende en kontingentstigning på ca. 20 kr. årligt.

Hovedbestyrelsens forslag om at gøre systemet med prøvemedlemsskaber permanent blev enstemmigt vedtaget.

Der var ikke indkommet forslag fra klubberne.

Herefter gennemgik de enkelte områdeansvarlige hovedbestyrelsesmedlemmer det kommende års aktiviteter, hvilket der er redegjort grundigt for i det udsendte referat.

Göta-pokalen blev af formanden, Jens Børsting, overrakt til Carl Kristiansen, Midt-

sjællands Flyveklub, for hans store indsats på en lang række områder indenfor dansk svæveflyvning og ikke mindst for kammeratskabet i hans egen flyveklub.

Valg

Valgene blev gennemført med valg af Jan Schmeltz Pedersen, Nordsjællands Flyveklub, som ny formand. Jens Børsting havde valgt at trække sig tilbage, idet han påbegynder et internationalt job inden længe.

Til hovedbestyrelsen valgtes Lars Sverre Rasmussen som afløser for Boje Hansen og Tonny Henriksen i stedet for Niels Løn. Poul Hørup og Per Wistisen blev genvalgt.

Som suppleanter genvalgtes Jørgen Æ. Olesen og nyvalgtes Niels Løn.

Til amatør- og ordensudvalget genvalgtes Øjvind Frank og Erik Døssing Jensen, mens Svend Raether nyvalgtes. Ole Arndt valgtes som suppleant til dette udvalg.

Som revisor genvalgtes Ole Bay Jensen, mens Helmut E. Nielsen genvalgtes som suppleant.

Per Wistisen takkede Boje Hansen og Jens Børsting for deres indsats i hovedbestyrelsen gennem en årrække, og begge fik overrakt unionens guldemblem som en anerkendelse for indsatsen.



Ændret rute for Tour de Danmark

Vi har været nødt til at ændre ruten for årets Tour de Danmark for svævefly, hvor Århus skulle have været værtsklub for den anden etape.

Mange har sikkert hørt de glædelige rygter om, har Århus Svæveflyveklub nu fået en positiv udvikling i den længe løbende sag om en ny plads. Det betyder, at klubbens medlemmer får nok at lave, og vi har derfor forsøgt at finde en anden værtsklub for etappen.

Herning Svæveflyveklub har velvilligt sprunget til, trods den sene varsel, og overtager værtskabet for anden etape. Ruten ser herefter således ud:

Lørdag den 3. juli
Aalborg Svæveflyveklub

Søndag den 4. juli
Herning Svæveflyveklub

Mandag den 5. juli
Vejle Svæveflyveklub

Tirsdag den 6. juli
Kolding Flyveklub

Onsdag den 7. juli
Fyns Svæveflyveklub

Torsdag den 8. juli
Midtsjællands Svæveflyveklub

Freddag den 9. juli
Frederikssund-Frederiksværk Flyveklub

Tak til Herning Svæveflyveklub for at ville tage udfordringen op, og tillykke til Aar-

hus med den positive udvikling i flyvepladssagen.

Når dette udkommer er tilmeldingsfristen ved at være overskredet. Men, hvis du vil deltage, og endnu ikke har tilmeldt dig, kan du endnu nå at kontakte vores kasserer - men SKYND DIG.

Adressen er: Claus Elmeros, Møllestien 24, 8000 Århus C
Tlf. 86 13 63 62

Email: elmeros@get2net.dk



Tak

Den 1. maj udløber mit svæveflyvercertifikat, som jeg har haft uafbrudt i 55 år.

Jeg er nu i mit 78. år og har besluttet ikke at forny det. Derfor vil jeg gerne på denne måde takke mine svæveflyvekammerater i FFF - og i det ganske land for mange dejlige oplevelser gennem årene.

Venlig hilsen
G.-V. Binderkrantz

PS. jeg fortsætter med at flyve - så længe nogen gider have mig med.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Lindtorp Svæveflyveklub afholdt generalforsamling den 20. marts, hvor klubbens formand gennem 13 år, Ove Vinstrup, ikke ønskede genvalg. Ny formand blev Jørgen Nørris Jensen.

Kontingentet forblev uændret kr. 125,- pr. måned. Indskud skal fremover betales i to rater, således at første del betales umiddelbart før solo og anden del før lokalflyvningstilfælde. Tilflyttere, som har betalt indskud i en anden klub, er fremover fritaget for indskud.

Klubben planlægger i øjeblikket arrangementer i 1999. Træf for motorsvævefly (med fast motor) gennemføres den 5.-6. juni på Lindtorp Flyveplads. Der er pr. 20. marts tilmeldt 14 deltagende fly, så klubben håber at så mange som muligt vil deltage i dette arrangement.

Det andet arrangement, træf for veteransvævefly gennemføres den 26.-27. juni på Lindtorp Flyveplads. Her vil der bl.a. være mulighed for spilstart med et originalt Rhön-spil. Da klubbens ophold nu er sikret på Lindtorp Flyveplads de næste 20 år, har optimismen bredt sig blandt medlemmerne, hvor fem af disse netop har købt en Motorfalke. Der pusles desuden med tanker om at bygge en hangar mere, men dette er på planlægningsstadiet.

Lemvig Svæveflyveklub har flytræf den 7.-8. august med fly, veteranbiler, gamle amerikanske øser, kræmmermarked mv. Der er ingen landingsafgift. Alle flyvende gæster vil ved ankomst få udlæveret gratis kort til vor catering-afdeling, hvis du har tilmeldt dig på www.lemvig.com eller til Hans Christensen tlf. 96 90 00 00.



Foreningen Danske Flyvere

Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt
Generalsekretær: Luftkaptajn Erik Thrane
Sekretariat: Vester Farimagsgade 7.4., 1606
København V, tlf. 33 13 05 43

Sæsonens sidste arrangement var den traditionelle kegleaften, som den 16. marts blev afviklet på restaurant Allégade 10 på Frederiksberg. Det blev som altid en aften med topstemning fra start til slut.

Knap halvtreds havde tilmeldt sig og indledte traditionen tro med at spise gule ærter med tilbehør og pandekager med is og syltetøj. Efter måltidet var humøret om muligt

endnu bedre og kampånden var vakt.

Selve turneringen, hvor vi for 25. gang spillede om Rosy Møller's smukke pokal, blev også i år afviklet ved brug af alle tre baner. Koncentrationen, viljestyrke og opildende tilråb hjalp ikke stort.

Vinderscore blev kun et point over sidste års, og det var Hans Jørgen Nielsen som præsterede 56 point - i øvrigt med sidste års keglekonge Flemming Kirkeby på andenpladsen. Rosy kom selv på tredjepladsen i damerækken efter Britta Kettel og Eva Kåås.

En overmåde festlig aften som et værdigt punktum for aktiviteterne i sæson 1998-99.

Det næste arrangement er skovturen den 6. juni, hvortil indbydelse vil blive udsendt.

KALENDER

Svæveflyvning

- 13/5-23/5 DM 1999, chef
- 30/5-6/6 Italienske mesterskaber standard og 15m, Ferrara, Italien
- 5/6-12/6 Sjællandsmesterskab, Slaglille
- 3/7 - 9/7 Tour de Danmark for svævefly
- 5-10/7 Jysk-Fynsk Mesterskab, Christianshede
- 12/7-22/7 AÅ 1999
- 4/7-24/7 VM for juniorer i Holland
- 11-25/7 31. Coupe, Vinon sur Verdon - www.planeur.com/vinon
- 24/7-2/8 Italienske mesterskaber 18 m, Rieti, Italien
- 24/7-15/8 VM-FAI i Bayreuth
- 30/7-8/8 27. Internationale Vintage Glider Rally, Aventoft, Tyskland (lige syd for grænsen)
- 3/8-14/8 Italienske mesterskaber åben klasse mfl., Rieti, Italien
- 7-8/8 Åbent hus, Lemvig - www.lemvig.com
- 15/8-24/8 Italiensk mesterskab Promozione (B) åben klasse, Rieti, Italien

Motorflyvning

- 13-16/5 Fællesnordisk træning og kursus i præcisions- og rallyflyvning, Ljungbyhed, Sverige
- 21-23/5 DMU-tur til De Friske Øer
- 29-30/5 DM i Præcisionsflyvning
- 25-27/6 Nordisk mesterskab i præcisionsflyvning, Sverige
- 25-31/7 Europamesterskab i præcisionsflyvning, Tjekkiet
- 7/8 Air BP rally
- 8/8 Åbent hus, Vestfyns Flyveplads
- 15/8 Kristianstad Air Show 99
- 15/8 Flyvningens Dag, Roskilde
- 3-5/9 Oldtimer Fliegetreffen, Hahnweide, Tyskland

Ballonflyvning

- 11-16/5 Danmarks mesterskab, Sorø
- 12-15/8 Ballonstævne, Skive
- 28/8-5/9 VM, Bad Waltersdorf, Østrig

Kunstflyvning

- 1-2/5 Dommerkursus
- 8-9/5 Forårstræning, Tistrup
- 11/6 Konkurrence ifm. KZ Rally, Stauning
- 3-11/7 VM i Advanced (AWAC), Tjekkiet
- 23-25/7 Svenske mesterskaber, Skellefteå
- 7-19/8 Europamesterskaber (WAC) i Frankrig
- 5-8/8 Nordiske mesterskaber i Sigmarvi
- 4-5/9 Sæsonafslutning, Odense
- 2-12/9 Europæiske mesterskaber (EAC), Spanien
- 4-6/8
- 2000 Nordiske mesterskaber, Odense

Drageflyvning

- 13-16/5 1. afd. af DM i drageflyvning, Fæsteholt
- 19-23/5 1. afd. af DM i paragliding, Fæsteholt
- 22-25/5 Sjælland Open, XC-85 ved Valsøllille
- 24/5 Fri flyvning - åbent hus, Fæsteholt og XC-85 Valsøllille
- 5-13/6 Nordisk Mesterskab i drageflyvning, Norge
- 16-20/6 2. afd. af DM i paragliding, Fæsteholt
- 21-26/6 2. afd. af DM i drageflyvning, Fæsteholt
- 26/6-2/7 Nordisk Mesterskab i paragliding, Østrig
- 3-18/7 VM i paragliding, Østrig
- 10-17/7 Venølejr, skoling og skræntflyvning
- 11-18/7 for-EM i drageflyvning, Østrig
- 25/7-8/8 VM i drageflyvning, Italien
- 26/2-2000 Ordinært Repræsentantskabsmøde, Jylland ret til ændringer forbeholdes

Seniortræf på Arnborg

Mogens Buch Petersen har fået den gode ide at invitere alle de gamle rødder til Senior-træf på Dansk Svæveflyvnings Højborg - Arnborg

fredag den 18. juni 1999 kl. 1300 - ????

Da der er gået 35 år siden Arnborg åbnede vil det nok være klogt at medbringe et vellignende ungdomsbillede til hjælp for identifikationen.

Grillen bliver varmet. Øl, vand, vin mm. kan købes på stedet. Transport og overnatning for egen regning.

Evt. yderligere oplysninger fås hos Mogens Buch Petersen, tlf/fax 46 35 77 29.

Fur Airport



På øen Fur bor nogle flinke mennesker, der hedder Lis og Poul-Erik Havbo. De vil gerne have at flere gæster bliver beriget med den storslåede natur, der er på øen. Ved deres landbrugsejendom har de deres flyveplads. Banen er 600 m i retning 12/30 afmærket med hvide vejspæle.

For tilflyvende gæster er der mulighed for overnatning og plads til at slå teltet op, hvis

man har sådan et med. Der er opholdsrum med kaffe, øl og vand samt adgang til telefon, bad og toilet. Der er 15 cykler klar til at bringe besøgende rundt på øen. Det hele fungerer på selvbetjeningsplan - betalt hvad du mener det er værd.

Stil GPS'en på 5649N 0859E og følg den til Fur. Ring evt. først på 97593245/40583245, fax 97593445.

FLY TIL SALG

PA28-140 1973

IFR, KINGdigital - GPS,
LDB 12/99. Nyt interiør,
actt: 9350, smoh: 2337
DKr. 220.000.

med "0" motor DKr. 290.000

PA28-140 1976

IFR, KINGdigital - GPS
NYT LDB. Actt: 5929
smoh: 1754. Int. 8/10, ext. 6/10
DKr. 250.000

PA28R-180 ARROW

IFR, digital KING - GPS
PIPER AUTOCONTROL III
NYT interiør, ext. 8/10, actt: 9745
smoh: 945, LDB 8/99, Prop NEW
DKr. 350.000

PA34-200 SENECA I

IFR, KINGdigital - GPS
a/p. int. 6/10, ext. 6/10
actt: 5717, smoh: 2134, Psh: 800.
DKr. 350.000

PA28RT-201 Arrow IV

1979, IFR, KINGdigital - GPS
Paint, interiør, LDB: NEW.
Motor og propel: "0"
actt: 5500. ARNAV. intercom. a/p.
DKr. 575.000

Foto og full spec. available
AIRCRAFT@DANMON.COM
+45 44949470. Fax +45 44 94 94 69

Cessna 172N sælges

1977 IFR EPS, Long Range
tanke, autopilot, meget
velholdt. I hangar på EKKK.
Henv. Niels Kjær.
Tlf. 40 59 30 59 el. 40 33 88 22

Cessna 172 fuld IFR

Autopilot, GPS, Intercom. I hangar på
Roskilde Lufthavn. På grund af flytning
til udlandet sælger jeg min part i
ovenstående fly. Det drejer sig om en 10.
part i et velfungerende partnerskab, hvor
fælles flyveinteresse er det bærende og
timeprisen er non profit kostpris. Jeg er
i Danmark i hele maj måned og min part
vil blive solgt i maj for højest bydende.
Henv. Jan Due i april: Tel. 4035 9444.
Fax 0034 952 568644. Henv. i maj: Tel.
4636 0100. Fax 46 36 32 33.

Cessna F172 H 1968

Nymalet nyt interiør total 5820 t.
Motor O 300-D 120 t. SMOH.
Elflaps EGT. 4 Intercom m.
260.000,- kr.
Tlf. 8636 3452 - Fax 8636 3459

1968 Travelair E-95

2 owners since new. TT 2400 hrs.
Engines: 200/200 hrs SMOH.
Props: 200/200 hrs SMOH. Full
deicing, full IFR, King Silver Crown,
Garmin 150 GPS, NDH, Below
2.000 kgs. Price: DKK 525.000
Alkair Aircraft Brokers.
Tel: 45-4580 2088
Fax: 45-4580 2488

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING - SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT

Skovvej 40. 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46

46 18 69 09

EKGH



RW1000X18 ASFALT-LYS-PUEL AVJET
VERKSTED- og HANGARFACILITETER

GRØNHOLT AIRFIELD SERVICE A/S
Nordsjællands Flyveplads
Grønholtvej 16 • DK- 3480 Fredensborg
Tlf. 48 48 11 70 • Fax: 48 47 67 54

Piper Seneca II Turbo sælges

Velholdt og fuldt udstyret erhvervsfly PA 34-
200 T årgang 1975 med digital instrumen-
tering, 2x700 radiokanaler, autopilot, inter-
com, komplet afsningsystem, termostatteret
varmeanlæg. Pæn stand overalt. Resttid på
motorer hhv. 1050 og 750 airborne timer +
evt. gangtidsforlængelse 360 a.t. på hver
motor. Pris Dkk 650.000.

Yderligere informationer
på tlf. 38 74 11 81 - Larsen.

Cessna 210M Centurion -78

TT 2620 tim. Motortid 815 tim. Prop.
145 tim. 2 x Kx 155 Nav/com, 2 x Ki
209 LOC/GP, 1 x KR 87 ADF, 1 x KN
54 DME, 1 x KT 76A-C.
Audiopanel KMA 24/Marker, Garmin
GPS 100 AVD, Sigr. 4 pl. intercom,
autopilot C-400B, Prop. avisning.
Blå/Vit m. blå tygklædsel. Mycket fint
skick. Evt. byte mot mindre flygplan.
S-Tfn. +46 417 32078
Fax +46 417 32070

Fly til salg!

1999 Piper Archer III med "new generation avionics" - klar til levering ul-
timo Maj.

1999 Factory new Piper Malibu Mirage. Nu med fabriksmonteret speed-
braks og forbedret avionics.

1998 Fabriksny Piper Archer III. de-luxe King IFR, autopilot med højdehold,
GPS m/int.database, 1999 paint scheme.

1967 Piper Cherokee 160. TT 4400, Eng. 400 hrs. SMOH, IFR avionics, GPS,
autopilot w/altitudehold, new interior.

1969 Piper Cherokee Six. TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King
Avionics, dual controls, cargo door.

1982 Piper Navajo. TT 3970 hrs., Eng. 1900/1900 hrs. SMOH, King avionics,
copilot instruments HSI, Radar, Stormscope.

1975 Piper Navajo. TT 7762 hrs., Eng. 823/1718 hrs., Props 74/74 hrs., King
avionics, full deice, P and I new 1996.

1975 Piper Navajo. TT 7762 hrs., Eng. 823/1718 hrs., Props OH 1997, New
P & I 1992, RMI winglocks etc.

1962 Piper Colt. TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., ny
ilærret overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.

1976 Cessna 414. TT 5010, Eng. 1560/1560 hrs., Props OH 1996, P & I new
1996, King Avionics, Trimble 2000 GPS, full de-ice, air conditioning.

1973 Cessna 177. TT 2600 hrs., Eng. 600 hrs., Prop. 250 hrs., new paint 1997
Brandnew King IFR avionics package, new hoses, new magnetos etc...

1980 Cessna 172 RG Cudass. TT 5810 hrs., Eng. 410 hrs. SMOH, Prop 0
hrs. SMOH, Full IFR avionics, very nice...

1978 Rockwell Commander 114. TT 2650 hrs. eng. 890 hrs. SMOH, Prop
158 hrs. since new, de-luxe leather interior, Collins avionics, HSI, GPS and
autopilot w/altitudehold.

1989 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 2000/2000 hrs., 4 bladed raisbeck
props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Aveon Aerial
Photohatch, Raisbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.

1987 King Air B200. TT 4950 hrs., Eng. 2000/400 hrs., Props 250/250 hrs.,
New P and I, Collins Avionics, Color radar, I tube EFIS, Aveon Aerial Photo-
hatch, brake de-ice.

1986 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs.,
New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Aveon Aerial Photohatch, brake
de-ice.

1981 King Air B200. TT 8500 hrs., Eng. 2000/2000, High flotation gear, New
executive P & I, newly overhauled landinggear and components.

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn . 5270 Odense N
Tlf. +45 65 954 954 . Fax +45 65 955 476

Sælges 1/8 part i PA28-180

Fuld IFR, stationeret i
hangar på Tåsinge.
Pris kr. 34.000,-.
Tlf. 2072 5803

Sælges

Andel i flot/velholdt PA-28-161.
Fra 1977. Næsten ny motor.
Flyet er stationeret i hangar på
Gørlev Flyveplads. Pris kr.
30.000,-. Finansiering kan
tilbydes.
Henv. Jens Nielsen
Tlf. 5853 2269 / 4025 8130

OY-AZC

1971 Cessna F-150-L, serial no.
0683 TT 5095 hrs, motor 231, pro-
pel 2267, Nat-VFR + intercom.
Pris Dkk 165.000,-. Jens Wendell
Tlf. +45 5697 2269
Fax +45 5696 5406

Piper Cherokee 1968 sælges

PA 28-140 VFR erhvervsfly. King radio 720 k,
VOR og Bendix ADF for nat-VFR. Heloplakeret
1995. Nypolstrede sæder med nyt betræk.
Resterhvervstid på motor ca. 1100 + evt.
400. Pris Dkk 140.000.
Yderligere informationer på tlf. 38 74 11 81
- Larsen

CHAMPION - Præstationer, økonomi, komfort og kvalitet til gunstig pris !

CITABRIA (= AIRBATIC omvent). Flyveglæde for enhver. Max. økonomi ved klub-, skole- og kunstflyvning (+5g/-2g)
med Lycoming 118 hp og med 160 hp dertil rejsekomfort, fly-slæb, udelandning med ski og pontoner.

DECATHLON (= 10-kamper). Avanceret flyveglæde (+6g/-5g). Fuldt inverteret 180 hp Lycoming
med Constant Speed prop. Rejsekomfort og økonomi, desuden meget egnet til IFR, klubbflyvning,
slæb af svævefly og dertil skoling og konkurrencer i kunstflyvning. **EKSKLUSIV DEKOR! PRESTIGE!**

SCOUT med Lycoming 180 hp. Råstærk arbejdsmyre. Klubb-, slæb-, arbejds- og landbrugsfly.
Overdimensioneret understel til hårde udelandinger. Alle fly med fuld varme, elegant interiør!

Distributor Europe/Scandinavia: **SCAND AVIA Corporation AB** Tel 08-36 06 33
Independent Mechanics Invited. **Box 7759, 103 96 STOCKHOLM.** Fax 08-795 60 82



Information !
Prisofferter !

JETAIR Flight Academy

INFORMATIONSMØDE

Der afholdes informationsmøde vedr. den professionelle pilotuddannelse samt orientering om de nye JAR-FCL uddannelser ved Jetair Flight Academy:

Søndag d. 9.5.99 kl. 14.00 i Roskilde & Karup

**Tilmelding er nødvendig
og kan gives på flg. telefonnumre:**

49 19 15 55 · Lufthavnsvej 50 · 4000 Roskilde

97 10 0155 · Karup Lufthavn · 7470 Karup

Cessna 150 sælges

Evt. bytte med 4-sædet fly.

Tlf. 6614 1097

Sælges

PA-28-140/160 hk

Motor 1200 timer, 5500

TT, årgang 1972, pæn.

Kr. 170.000,-

Tlf. 9849 1612

Cessna 182 P IFR

sælges eller udlejes for et større antal timer. TT 2700 timer. Stationeret på EKST. Henv. tlf. 6226 1008 - kun aften.

Sælges

Std Libelle 210 B incl. lukket vogn.

Henv. Børge Nielsen

Tlf. 5929 3500 / 2040 0204

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures Inc. (HAI)

fra San Francisco, California:

- * Verdens største helikopterskole
- * FAR Part 141 skole
- * J-1 og M-1 Visa
- * Privat pilot - ATP helikopter
- * Høj kvalitet i uddannelsen
- * Ingen nødvendig forskudsbetaling
- * Fordelagtige priser
- * Udpræget skandinavisk miljø
- * <http://www.heli.com>

Comair Aviation Academy Inc
fra Orlando, Florida:

- * En af USA's ledende flyveskoler
- * Ejet og drevet af Comair Airlines, en "Delta Air Lines Connection"
- * FAR Part 141 skole
- * J-1 og M-1 Visa
- * Privat pilot - ATP fly
- * "Airline" orienteret uddannelse
- * Egne lejligheder for eleverne
- * Gode muligheder for instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- * <http://www.comairacademy.com>

First Officer Programs ved GTA
fra Miami, Florida:

- * Nr. 1 i verden på First Officer kurser
- * Kurser på:
Beech 1900C - Shorts 360
Boeing 727-200
- * Eleverne placeres i amerikanske passagerselskaber
- * Flyver internationalt og i USA
- * Eleverne må have CPL, I og ME fra tidligere

Skandinavisk representant for HAI
Comair og GTA:

Tom Seglënd, Skytebaneveien 7 A
4300 Sandnes, Norge
Tlf. & Fax: +47 51 62 08 96
E-mail: seglend@online.no

Samsø kommune udbyder herved rundflyvning i 1999 fra flyvepladsen i Staun i licitation. Licitationen vil blive afholdt i teknisk forvaltning mandag den 10. maj 1999 kl. 11.00 i overværelse af de bydende, der måtte ønske dette.

Udbudsmateriale kan rekvireres hos:



Samsø Kommune
Teknisk Forvaltning
Langgade 1
8305 Samsø
Tlf. 86 59 14 22

TEGN EN Individuel

CERTIFIKATTABSFORSIKRING
(Loss of Licence)
og evt. LIVSFORSIKRING

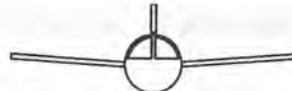
Er du som pilot, pilotlev eller flyveleder ikke (længere) dækket af en obligatorisk ordning via din arbejdsgiver/flyveskole, eller ønsker du at supplere den obl. ordning - så kontakt DAA med det samme for et tilbud/introduktionsmateriale på ovennævnte forsikringer.



Dansk Assurance Agentur I/S

Højagervej 19
DK-2942 Skodsborg
Tel. & Fax: +45 66 38 78
E-mail: daa@pip.dknet.dk

"Vort forsikringsprogram giver mulighed for tegning af individuelle og gruppebaserede forsikringer og afvikles af anerkendte internationale forsikringselskaber"



Pilotuddannelse

Teoriuddannelse til instrumentflyvning

B/I+D teori, opstart 18. maj 1999, eksamen november 1999.

Løbende FLT kurser.

Trafikflyveruddannelse 1999

JAR FCL, integreret samt modular-uddannelse og flermotorsskoling

Ring tlf. 46 19 08 07

for tilmelding / individuel rådgivning



Hangarvej A4, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19

Cessna 150F Commuter 1966 N-reg

Ekstremt velholdt, TT 4270, motor 270 SFOH, 760 CH Com + King KX170/KI 208, VAC-Gyro panel. Alle logs haves. Pris 135.000,- Henv. 4036 2277. Fly tages i kommission til salg - ring.

Annoncetelefon 7580 1018



JAR-FCL og JAR-OPS kursus

Skolen for Civil Pilot Uddannelse afholder kurser for konvertering af nationale certifikater til JAR-FCL certifikat. Begge kurser er godkendt af SLV.

- JAR-OPS (over 2 aftener)
1. juni 18.00-22.00 og
3. juni 18.00-22.00
- JAR-FCL
20. juni 9.00-16.00

**Undervisningen vil foregå på
Roskilde Lufthavn.**

Ring for pris, tilmelding og/eller yderligere oplysninger.

Skolen for civil

Pilot Uddannelse



Konc. CAT
-Teoriafdelingen

Roskilde Lufthavn - 4000 Roskilde. Tlf.: 46 19 16 30 Fax: 46 19 11 15

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.
 D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.
 IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk
 flyvetræning. TWIN=to motors. BEG=begrænset certifikat som
 luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som
 luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilladelse til at flyve i mørke.
 GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist.
 AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på
 twin. INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-
 LING=typeomskoling



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22
 Bornholms Lufthavn, Rønne

Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannertsløb.

Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.

Teori: A/NVHF / IVHF / GEN Individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød
 Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48
 Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I. Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN,
 Morse.

CENTER AIR APS

Hangarvej A4, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 08 07, fax 46 19 08 37
 Odense Lufthavn

A,B,I,Twin, instruktør. Omskoling, PFT-A,B,I, Twin. N-BEG/BEG-
 VHF, GEN, morse. Teori: A, B/I og D.
 (konkessionshaver B/I og D: Center Air Ground School)

COPENHAGEN AIR TAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde
 Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-
 A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby
 Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 66 72
 A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Lufthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11

A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling
 jethelikopter, PFT - A,B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter,
 omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning
 som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY APS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)
 Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-VFR,
 omskoling, simulator, bannertsløb. Speciale: US-konverteringer.
 Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse. GEN gennem
 Skolen for Civil Pilotudd.

JETAIR FLIGHT ACADEMY

Lufthavnsvej 50, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 15 55, fax 49 19 16 50

Karup, tlf. 97 10 01 55, fax 97 10 01 58

Teori: PPL, CPL, I-rating, ATPL - communication + diverse
 andre kurser efter behov

RINGSTED FLYVESKOLE

Ringsted Flyveplads
 Haslevvej 58, 4100 Ringsted
 Tlf. 40 46 15 10

A-skoling, omskoling, kunstflyvning, A-PFT, halehjul- og
 spinkursus
 e-mail: rf@aerobatic.com

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (konkessionshaver B/I og D:CAT)
 Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine
 Fundamentals, Konverteringskurser i forb.m. udenlandske
 certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teori.
 Human factors and limitations, PFT-kurser samt alle former
 for fagkurser. Undervisning primært klasseundervisning.
 Enkelt hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Lufthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde
 Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95
 Ellehammers Allé, 2. sal
 7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarerer, flyveinstruktør- og
 konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter
 aftale ATS-, AFIS- og radar kurser m.v.
 Termer og betingelser som angivet i skolens undervisnings-
 program.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Lufthavnsvej 136, 5270 Odense N,
 Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, 1-motors omskoling

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Lufthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,
 Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, Instruktør
 PFT, omskolinger, Teori A, N-BEG/BEG-VHF
 US konverteringer
 Omskoling til bannertsløb/lysløb
 Basic Aerobatic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn
 6400 Sønderborg
 Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85
 Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85
 Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og
 typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse,
 Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,
 9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Lufthavn,
 8560 Kolind. Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør
 Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.
 Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.
 Teori: A, N-BEG/BEG VHF

TRAINING CENTER WEST

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern, tlf. 97 36 92 06

Karup Lufthavn
 Viborg Flyveplads
 Herning Flyveplads
 Århus Lufthavn
 Vamdrup Flyveplads

A, B, I, PFT til alle cert. Twin, instruktør, Teori: A, B+I, D.
 BEG/N-BEG - VHF, GEN bevis + teknisk og praktisk
 undervisning på flere turbo og jet typer.
 (konkessionshaver B/I og D: FTS)

FLYV

JUNI 1999

6



- vi flyver videre ...



INVITATION til RECEPTION

I 1949 blev 2 teknikere ved DDL enige om, at der var behov for at starte et firma, som dels kunne foretage servicearbejde for små flyoperatører og fremstille VHF-anlæg for mindre fly.

Dette blev starten for **AVIA RADIO**...

- det er nu 50 år siden!!

I den anledning vil vi gerne invitere vore kunder, leverandører og venner til at fejre denne milepæl i **AVIA RADIO**'s historie

Fredag den 11. juni 1999 fra kl. 14.00 - 17.00, på vor adresse:

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd, 2791 Dragør

Samtidig vil vi gerne benytte lejligheden til at sige TAK for et godt samarbejde igennem alle årene. Ikke mindst glæder vi os til det nye årtusinde, hvor vi fortsætter vor målsætning om at være en attraktiv samarbejdspartner.

Med venlig hilsen og på gensyn
AVIA RADIO A/S

s.u. inden 01.06.99 på telefon 32 45 08 00



Piper Malibu Meridian



Piper Malibu Mirage



Piper Seminole



Piper Seneca V



Piper Arrow



Piper Warrior III



Piper Saratoga II TC



Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn . 5270 Odense N

Tlf. 65 954 954 . Fax 65 955 476



1999 fabriksny Piper Archer III

Udstyret med det
revolutionerende nye avionics
der inkluderer:

Audiopanel with marker beacon and intercom. Dual comm/nav GPS. Dual vor/loc/GS/GPS indicator system. Dual axis autopilot with automatic electric trim, DG w/heading bug and turn coordinator. Altitude Preselect. Carburetor Ice Detector. Stainless Steel Fasteners. Metallic paint and all leather seats.

Archeren er klar til levering ultimo Maj.

Ring og lav en aftale om en demonstrationstur.

Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER, Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King.
Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Kort sagt	4
I øvrigt	5
Kommentar	30
Navne	31
Modelsiderne	34
Oscar Yankee	36
Organisationsnyt	37
Flymarkedet	42

Artikler

8	Nødhjælp til Albanien Hercules - luftens barmhjertelige samaritan
11	Onkel Holger vågner af dvalen
12	Trafikministeriets rapport om firmaflyvning m.m.
14	Rekordår for Crossair
16	Projekt 2000 - ny dansk svæveflyveuddannelse
19	Terma Grenaa
20	Rosinbomberen - Berlin for 50 år siden
22	Danske Vinger nr. 16: Piper PA-11 Cub Special - OY-BSS
24	Militærflyvning i Estland
27	Cimber i Kastrup
28	Flyttedag i Kastrup
29	Aero '99 Friedrichshafen
31	Sikorsky S-92 Helibus
32	Med viljen som drivkraft

72. årgang nr. 6
Juni 1999

Herover

Boeing Business Jet med Winglets.
Foto: Boeing. Se side 4.

Forsiden

Holger Danske fejrer sammen med
Flyvevåbnet NATO's 50 års jubilæum.
Se også side 11
Foto: Erik Frikke

Abonnement og administration:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Redaktion:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:
Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:

Jakob Tornvig, Sølfang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelsetryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 330 kr. pr. år.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatters
egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens
eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs
servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgå-
ende aftale!

ISSN 0015-492X

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie
Kontrol i perioden 1.7.97 til 30.6.98: 5.366 stk.

Til salg: Danish Aerotech

Danish Aerotech, hvori FLS Aerospace har en dominerende aktiepost, skal som omtalt i forrige nummer (FLS Aerospace i 1998, s.29) afhændes.

Formel beslutning herom blev truffet på et bestyrelsesmøde i februar, og af praktiske grunde sker det ved at FLS overtager alle aktierne, så selskabet – for en formentlig kort tid – bliver et 100% FLS-ejet datterselskab.

Så er der ikke fire ejere der skal blive enige om salg af virksomheden, men kun én.

For sælges skal Danish Aerotech, siger direktør Kurt Ottesen, sådan som det allerede er sket med kalibreringsdivisionen (Flyv nr. 5, s.4).

Som led i rekonstruktionen af Danish Aerotech godkendte Folketingets finansudvalg i begyndelsen af maj, at staten nedskriver og annullerer sine aktier, idet selskabet nuværende aktiekapital er tabt.

Ny chef i Sønderborg

Sønderborg Lufthavn skal have ny chef, idet Bo Vincent Petersen, der har været lufthavnschef siden 1993, har sagt sin stilling op pr. 31. juli. Han er nemlig blevet ansat i Statens Luftfartsvæsen som flyveleder. Men han bliver i Sønderborg!

Udover ham er tre AFIS-operatører blevet uddannet til flyveledere, og desuden er en uddannet flyveleder blevet forflyttet til Sønderborg, så man har fem til at bestride vagterne, når lufthavnen pr. 1. august får flyveledelse.

Billund miljø- godkendt

Ribe Amt meddelte den 26. marts miljøgodkendelse af Billund Lufthavn.

Der er dog fortsat nogle formelle ting, der skal på plads, bl.a. endelig vedtagelse af lokalplanen for området, før udbygningen af lufthavnen kan påbegyndes.

Lufthavnschef Jørgen Krab Jørgensen siger, at man forventer at indhente tilbud kort efter sommerferien og at sætte det fysiske arbejde i gang medio oktober.

De samlede udgifter til udvidelsen af Billund Lufthavn er kalkuleret til godt 800 mio. kr.

ILA 2000

Arrangørerne af den internationale flyudstilling ILA 2000, der afholdes 6. – 12. juni 2000 på den sydlige del af Berlin-Schönefeld lufthavn, har besluttet at de første fire dag skal reserveres fagfolk. Af dem var der 82.000 på ILA 1998, en fremgang i forhold til ILA 1996 på 10%.

Antallet af "almindelige" besøgende var i 1998 over 226.000, antallet af udstillere 825 (+ 42%) fra 41 lande.

Team FLS Aerospace

Team FLS Aerospace, det irske flyværft, som FLS koncernen overtog ved årsskiftet fra Aer Lingus, er kommet godt fra start og har i årets første kvartal modtaget ordrer på over 700 mio. kr.

Der er bl.a. indgået langtidskontrakt med det amerikanske fragtflyveselskab UPS om yderligere fem års tung vedligeholdelse af selskabets flåde af Boeing 747 (den nuværende kontrakt udløber i 2000), og for SAS og Delta skal man udføre linjevedligeholdelse i Dublins lufthavn.

Team FLS Aerospace har nu en ordrebeholdning på næsten syv milliarder kr., svarende til godt fem års omsætning på det nuværende niveau.

Avia jubilerer

Den 2. januar var det 50 år siden Avia Radio blev oprettet, men firmaledelsen syntes ikke at det var en egnet årstid at fejre jubilæum på – man ville hellere vente til vejret er blevet lunt og sommerligt.

Og det er er det forhåbentligt fredag den 11. juni, for den dag er der reception for venner og forretningsforbindelser fra kl. 14 til 17 i et til formålet opstillet telt ved siden af firmaets domicil i Hangar 141 i København Lufthavn Kastrup (indkørsel ad Sydporten).

Til USA –med eller uden bad

Icelandairs ruter fra København til den amerikanske østkyst er de eneste på Nordatlanten med indlagt bad – nemlig et gratis dyp i Islands berømte Blå Lagune på vejen til Orlando, Minneapolis, Baltimore, Washington, Boston, New York og Halifax.

Fem dage om ugen kan man vælge at rejse med "badefly" til USA, eller man kan benytte den daglige forbindelse, som giver tørskoet adgang til de nævnte destinationer efter en ultrakort mellemlanding i Keflavik.

Også hjemturen kan nu ske efter en mellemlanding, hvor der kun lige er tid til at handle toldfri – Island er ikke med i EU.

Boeing Business Jet

Boeing 737 Next Generation fremstilles også i en udgave for forretningsfolk. Den har ikke noget egentligt typenummer, men betegnes blot Boeing Business Jet (BBJ). Kroppen er taget fra –700, mens vinger og det forstærkede understel er det samme som bruges på den større og tungere –800.

I fjor sommer afprøvede Boeing en –800 med winglets, og den 22. februar i år begyndte prøveflyvningerne af den første BBJ med med sådanne "præstationsforbedrende indretninger".

Når winglets'ene er blevet typegodkendt, vil de blive tilbudt som en *post-delivery modification*.

Med kabineindretning koster en BBJ omkring 40 mio. USD. Boeing har et halvt hundrede bestillinger, også fra Europa. En tid var der planer om at etablere en særlig BBJ produktionslinje på den tidligere Douglas fabrik i Long Beach, men de er skrinlagt, og BBJ bygges i Renton ved Seattle sammen med de almindelige airliner udgaver.

Til markedsføring er der oprettet en særlig organisation, Boeing Business Jets. Chef (*President*) for denne er dansk-amerikaneren Borge Boeskov.

Se foto side 3

Vi retter

I artiklen *Cimbers Jumbo* i majnummeret mangler antallet af passagersæder i Cimbers konfiguration. Det er 68.

Vi benytter lejligheden til at bringe et par supplerende oplysninger: Cimbers første ATR-72, OY-CIM, blev leveret den 18. februar, den anden, OY-CIN, den 18. marts. En tredje er i ordre og ventes leveret den 20. oktober.

De to fly, der er solgt tilbage til fabrikken, er Cimbers to ældste, OY-CID og OY-CIE.

Og så er desværre også en fejl i indholdsfortegnelsen. Artiklen *Cimber i Kastrup*, der angiveligt skulle stå på side 30, er ikke med. Den måtte udskydes i sidste øjeblik, men er forhåbentlig med i dette nummer.

Flyarkæologi

En gruppe amerikanske bjergningseksperter kommer i juli til Narssarsuaq for at lokalisere og om muligt bjerge vraket af en Boeing B-17 (Flyvende Fæstning), der havarerede i området under Anden Verdenskrig, skriver Berlingske Tidende. Lykkes det vil de fortsætte til østkysten, hvor der ved Skjoldungefjorden skulle være endnu en B-17.

De to fly skal indgå i et gigantisk minde som påtænkes opført i Cincinnati, Ohio for de amerikanske flybesætningsmedlemmer, der omkom under Anden Verdenskrig.



Ellehammer-prisen til Malmlose

Danske Flyvejournalisters Klub hædrede ved en sammenkomst den 14. maj, klubbens fødselsdag, en af Danmarks ældste aktive piloter med den vandrede Ellehammer-pokal.

Pokalen gik denne gang til den 80-årige gårdejer Erik Malmlose, der begyndte at svæveflyve i 1938 og var særdeles aktiv i modstandsbevægelsen under Anden Verdenskrig. I 1946 genoptog han flyvningen og blev samme år den første, der fik erhvervsflyvercertifikat udelukkende på basis af civil uddannelse i Danmark.

Det var Malmlose, der i 1948 indledte landbrugsflyvningen i Danmark, og de følgende år fløj han luften tynd med pudder og sprøjtemidler.

Det sluttede han med i 1976, da han havde 7.472 timer i logbogen. Nu har han over 8.000, for han flyver stadig og har en Piper Cub stående hjemme i laden.

Og så er han en af de kändigste kendere i Danmark af luftskibe og balloners teknologi og historie.

Sønderborg renoveres

Bestyrelsen for den multikomunale lufthavn i Sønderborg har besluttet at gå i gang med en større renovering af terminalbygningen, der ikke længe lever op til nutidens krav. Der bliver ikke tale om en udvidelse af arealet, men ved at rive vægge ned og opføre andre venter man at få en mere hensigtsmæssig udnyttelse af de forhåndenværende kvadratmetre. Arbejdet søges igangsat i år.

Det er endvidere besluttet at forlænge banen fra de nuværende 1.500 meter til 1.800 meter. Det skal ske i den sydøstlige ende (bane 32), idet den anden banetærskel ligger lige i strandkanten. Omkostningerne ventes at blive af størrelsesordenen 15 mio. kr. Hvor når arbejdet skal udføres, er dog ikke bestemt endnu.

Airbags i fly

U.S. Army, den amerikanske hær, har afgivet ordre på 290 cockpit airbag sæt til installation i helikoptere af typen Sikorsky UH-60A/L Black Hawk. Tilsvarende udstyr skal også installeres i Bell OH-58D Kiowa Warrior.

I løbet af de sidste ni år er mere end 30 af hærens *aviators* omkommet ved havarier, som man mener var "overlevbare", og 11 fik alvorlige kvæstelser.

Cimber i Karup

Cimber Air, der den 29 marts overtog stort set alle flyvninger på ruten København-Karup, har pr. 1. maj åbnet eget trafikkontor i Karup og ansat ni af de hidtidige SAS medarbejdere.

- Vi skal bruge yderligere fem og har fundet de tre, siger informationschef Henrik Jørgensen.

Stationschef (for Cimber!) i Karup er Bent Rasmussen, der i mange år har arbejdet for Maersk Air og SAS i Vojens Lufthavn, hvor han sideløbende fungerede som lufthavnschef. Inden da var han stedfortrædende stations- og lufthavnschef i SAS, Karup og Thisted.

Finger D indviet

Den 7. maj blev Finger D i Københavns Lufthavn Kastrup indviet. Den er laceret ovenpå lufthavnens nye bagagesorteringsanlæg, og de tekniske installationer, der normalt ligger i kælderens, er derfor samlet i Aorta, en teknikgang under loftet. Fingeren, der er tegnet af firmaet Krohn & Hartvig Rasmussen, er 200 m lang og 21 m bred. Den har et virkelig bredt rullefortov, så travle rejssende med bagagevogne kan passere de, der bare står og lader sig transportere, hvad der kan være noget af et problem på lufthavnens ældre rullefortove.

Fingeren har tre brobetjente gates, hvoraf D1 og D2 blev taget i brug dagen efter. D3 mangler klargøring af flyforpladsen og bliver først taget i brug til efteråret.

Den nye finger er forberedt til at blive integreret i den kommende Terminal 4 og til at blive forlænget med yderligere gates. Den er som Finger Vest, der blev indviet i 1998, klar til Schengen-samarbejdet, som Danmark tilslutter sig i 2000, idet den har to etager, hvoraf den øverste er beregnet til non-Schengen passagerer.

I første omgang vil Finger D blive brugt af SAS til ruterne København-Oslo og København-Stockholm, hvor der ikke serves mad ombord, men i lufthavnen inden afgang.

C-130 Avionics Update Program

I maj i fjor havde vi en udførlig omtale af Hovedværksted Værløses arbejde med installation af "glascockpit" i Flyvevåbnets Lockheed Hercules transportfly, C-130 Avionics Update Program.

Prøveflyvningerne med det første fly, B-678, startede den 22. december, og flyet er for længst i tjeneste igen. Ved redaktionens slutning var det dog endnu ikke godkendt til passagertransport.

Fly nr. 2, B-679, er nu under ombygning på Hovedværksted Værløse.

I ØVRIGT

Oberstløjtnant Ebbe Johansson, chef for Hærens Flyvetjeneste siden 1995, fratrådte den 31. maj. Han fyldte 60 år den 9. maj og faldt derved for den militære aldersgrænse.

SAS har udbudt de fire hangarer, kontorer m.v. i den lukkede tekniske base i Oslo-Fornebu (Koksa) til salg. Pris: idé 800 mio. kr.

Stabslæge Torben Stæhr Johansen blev 60 år den 11. april og er afgået med pension fra Flyvevåbnet. Han er nu konsulent i International Health Insurance og har åbnet vaccinationsklinik i København.

Reykjavik internationale lufthavn (Keflavik) skal udvides for 350 mio. kr. og terminalbygningen dækker derefter 25.000 m². I Vinderprojektet er udarbejdet af de danske arkitektfirmaer Andersen & Sigurdsson I/S, kendt fra Finger A i København-Kastrup og Holm & Grut A/S.

SAS Cargo er af det engelske blad Air Cargo News kåret til Cargo Airline of the Year. Det sker på baggrund af en undersøgelse blandt luftfragtspeditorer i 41 lande på fire kontinenter.

Pilatus PC-12 årsproduktionen skal på grund af stigende efterspørgsel øges fra 48 til 60.

Skånska Flygflotiljen (F10) har påbegyndt omskoling til JAS 39 Gripen. Den er stationeret i Ängelholm.

Vojens-København ruten, der flyves af Danish Air Transport, er fra 28. februar reduceret til to afgang på hverdage - morgen og sen eftermiddag.

MUK Air har erhvervet en ATR42



Air Tattoo

Selv om AirFete på Mildenhall og et Royal Air Force arrangement i St. Mawgan er aflyst pga luftaktiviteterne mod Serbien, synes det sikkert at Royal International Air Tattoo på Fairford i det sydvestlige England vil blive gennemført den 24. og 25. juli.

Den endelige beslutning træffes dog først primo juli.

I år markerer man NATO's 50 års dag bl.a. med "koldkrigs-fly" fra begge sæder af jerntæppet. Et lidt mere skævt jubilæum har det engelske kunstflyvningshold Red Arrows, og det bliver selvfølgelig også fejret.

Battle of Britain Memorial Flight stiller op med Spitfire, Hurricane og Lancaster, og der kommer også klassiske engelske jetfly som Vampire og Meteor.

Det er dog ikke den rene nostalgi alt sammen. Der kommer masser af moderne kampfly, og stjernen blandt dem er så afgjort Northrop B-2.

Tattooet arrangeres til fordel for Royal Air Force velgørenhed. Der ventes 180.000 besøgende!

JAR godkendelse

Billund Air Center A/S blev den 20. april godkendt som den første JAR flyveskole (FTO) i Danmark. Skolen kan nu tilbyde PPL teori, PPL praktisk del, CPL, SEIR, ME, MEIR og FI. Til efteråret udvides ATPL integreret kursus samt MCC.

Billund Air Center har påbegyndt byggeri på Lufthavnsvej 47 (stadig i Billund), hvor der bygges hangar og administrationskontorer på hhv. 1.100 og 200 m².

Veteransvæveflystævne

Fra den 30. juli til den 8. august afholdes der et stort internationalt stævne for veteransvævefly i Avenstoft, lige syd for den dansk tyske grænse. Primo maj var der er tilmeldt 70 fly og 350 piloter.

Så mange kan man ikke klare i Avenstoft, så man har fået flyvepladsen i Tønder inddraget i arrangementet.

Svæveflyvning kender ingen grænser!

Nye uniformer

Den 7. maj var der premiere på SAS nye uniformer. Da redaktionen ikke tæller nogen modeskribent, tillader vi os at basere reportagen om begivenheden på pressemeddelelsen.

Vi citerer:

SAS Uniform Design Team, bestående af Pernilla Forsman, Sverige, Christopher Bjercke, Norge og Susanne Levring Rützov, Danmark, har skabt en uniformsgarderobe, som er rig på valgmuligheder inden for både beklædning og tilbehør.

Uniformen skal afspejle SAS identitet – venlig, moderne, innovativ, uformel, åben og skandinavisk gæstfrihed. Både uniformerne og arbejdstøjet skal opfylde alle de krav man stiller til beklædning i luftfartsbranchen. Det skal være bekvemt, tidløst, varieret, tilpasset forskellige klimatiske forhold, let at holde og miljøvenligt.

Og så henviser vi i øvrigt til billedet, for ifølge et ofte citeret kinesisk ordsprog siger ét billede mere end tusind ord og overlader det til læserne selv at vurdere, om de nye creationer lever op til målsætningen.

Maersk Helicopters

Maersk Helicopters tabte EU-licitationen om offshore flyvningerne for Maersk Olie og Gas i Nordsøen til British International Helicopter, der overtager flyvningerne den 1. juli.

For Maersk Air er det en veritabel katastrofe, idet flyvningerne for Maersk Olie og Gas udgjorde 75% af selskabets virksomhed. Maersk Helicopters har hidtil opereret fem helikoptere, tre Super Puma og to Dauphin, og har 80 ansatte. Omsætningen i 1998 var 130 mio. kr.

British International Helicopters er et datterselskab af det canadiske CHC, der har 1.150 ansatte og opererer 212 helikoptere.

Åbent hus aflyst

Flyvevåbnets Åbent Hus på Flyvestation Karup den 13. juni er aflyst p.g.a. krisen i Kosovo.

Sidste Saab

Den sidste Saab 2000, der er bygget, blev afleveret sidst i april til det schweiziske Crossair, der også modtog den første i 1994. I alt blev der bygget 63.

Produktionen af Saab 340 er også blevet indstillet, efter at der siden 1983 er bygget sammenlagt 458. De to sidste gik til japanske regionalselskaber.

Fairchild Dornier 728JET

Med en ordre på 1,6 milliarder Dollars er Lufthansa City Line blevet launch customer for Fairchild Dornier 728JET.

728JET, der skal have to General Electric CF34 jetmotorer, ventes i luften i maj 2001, og leverancerne af de 60 fly skal begynde i midten af 2002. Vingerne og halefladerne skal fremstilles af CASA i Spanien.

Kroppen på 728JET er lang nok til at tage 75-80 passagerer, eventuelt 10 på 1. klasse og 60 på "bus sæder". Den største rækkevidde er 1.700 nm (3.150 km), men kan øges til 2.300 nm (4.260 km), hvis fuldvægten sættes i vejret.

En forlænget version, 928JET til 90-100 passagerer er under planlægning. Den vil kunne sættes i drift 14 måneder efter 728JET.

Fairchild Dornier har desuden sikret sig et endnu anonymt regionalflyveselskab som launch customer for 428JET (PW308 motorer), en 42-44 sædet udvikling af 328JET, der allerede er i produktion.

AIRLINE PILOT



COMING UP!

**Sign up for a serious
pilot job opportunity**

NOW!



Nødhjælp til Albanien

Hercules

– luftens barmhjertige samaritan

Tekst og billeder: N.M. Schaiffel-Nielsen

Når der opstår en nødsituation et eller andet sted i verden, skriger nødhjælpsorganisationerne på lufttransport. Hver gang Danmark deltager i nødhjælpsaktioner, er det Eskadrille 721, Lufttransporteskadrillen, der må holde for. Jul, påske eller andre højtider er ingen hindring for at personellet er klar til at gå i aktion. Sådan var det også langfredag 1999.

Ingen ferie

Torsdag den 8. april havde JØT, alias kaptajn og fartøjschef i Eskadrille 721, J.Ø. Jensen, og hans besætning glædet sig til en dejlig lang påskeferie. Det blev der ikke noget af. Klokken 11 om formiddagen langfredag var JØT nået til tredje hul på golfbanen, da han fik besked om at stille i Eskadrille 721 klokken 13. Der var et fly klar til prøveflyvning.

Resten af besætningen fik samme besked, hvorend de nu befandt sig.

På Flyvestation Skrydstrup havde seniorsergenterne Preben Schultz og Jan Bösen allerede skærtorsdag om aftenen fået besked om, at der var noget i gære. De skulle møde langfredag klokken 14. Allerede langfredag om formiddagen havde der været så man-

C-130H Hercules - Luftens Barmhjertige Samaritan, som med hjælp fra personellet ved Eskadrille 721 rykker ud hver gang mennesker er i nød. Her er flyet fotograferet på Flyvestation Skrydstrup kort før afgang til Tirana i Albanien. Lasten består af 14,3 tons telte og tæpper.

ge telefonsamtaler, at Schultz tog på flyvestationen for at gå i gang. I løbet af påsken fik han og Bösen hjælp af 10 andre, der frivilligt sagde farvel til påsken i familiens skød. Der var god brug for deres indsats.

I løbet af den kommende uge blev der lastet seks C-130H Hercules og to Ilyushin Il-76 Candid transportfly. Det løb op i 130 tons gods, der bestod af telte, proteinkiks, tæpper og tørmælk. Hertil kom fire Landrovere, en gaffeltruck og en Unimog lastbil.

Gaffeltruck'en, der var fire meter høj, kunne ikke gå ind i flyet. Derfor måtte man finde et civil firma til at skille den ad. „Ingen fly kan tage en fire m. høj last“ forklarede Schultz. „At Jordmaterielværkstedet ikke udførte arbejdet, skyldtes kun, at de ikke havde papirer på den specifikke truck, ellers havde de gjort det“, sagde han. Indimellem

måtte man i byen for at købe palleøftere til Folkekirkens Nødhjælp, som var arbejdsgiveren. Shultz berømmer samarbejdet med Henrik Ravn fra Folkekirkens Nødhjælp: „Det kørte særdeles glimrende“ sagde han.

Nødhjælp nu

Da man nåede frem til næste fredag var Schultz og Bösen ved at være trætte. Øjnene hang næsten nede på kinderne. De havde kun fået i snit fire timers søvn per nat i den forløbne uge.

Årsagen til at alle var blevet alarmeret og det store hastværk var, at flygningene bogstavelig talt strømmede ud af den serbiske provins Kosovo i et antal ingen sjæl kunne drømme om. De arme mennesker stod i Makedonien og Albanien uden tag over hovedet,

og uden mad og ejendele. Dansk Flygtningehjælp og Folkekirkens Nødhjælp sammen med Dansk Røde Kors kæmpede side om siden med andre landes hjælpeorganisationer for at hjælpe de sultne og frysende Kosovo-albanere, som Milosevics paramilitære politistyrker sammen med den regulære hær trængte ud af landet.

Lange arbejdsdage

Premierløjtnant L. Novrup (PAS), der er navigatør i JØT's besætning fortalte, at besætningen på seks dage havde været i Tirana i Albanien fire gange med nødforsyning med en samlet flyvetid for ham og den øvrige besætning på 35 timer til følge.

"Kan det ikke slide på familien, når man nu havde sat næsen op efter ferie?" "Nej, det går", lød svaret, "når det er flyvninger af den slags vi nu foretager, så er der stor forståelse i familien for, at vi skal af sted". Det var det samme svar vi fik fra de øvrige besætningsmedlemmer.

Som loadmaster, flyveroverkonstabel Leif Nielsen udtrykte det: "Godt nok er det rutine det vi laver, men der er betydelig mere mening i det, når det er den slags gods vi flyver med", sagde han, medens han klappede på pakken med tæpper.

Rutinetur til Tirana

Denne torsdag havde Folkekirkens Nødhjælp bestilt Eskadrille 721 til at flyve 14,3 tons tæpper og telte til Tirana i Albanien. Starten skulle gå fra Flyvestation Skrydstrup klokken ni om morgenen.

En times tid før mødte otte passagerer plus Deres udsendte op på flyvestationen. Præcis på klokkeslættet speedede JØT de fire Allison motorer op og halenummer B-680 rullede ned ad startbanen.

Det var tydeligt at høre, at der var læs på. Rumlen fra hju-

lene hørte op og flight XDT-684 var i luften. Kursen blev sat mod syd, om fire en halv time ville flyet lande i Tiranas militære lufthavn.

Vejret var flot, en koldfront havde passeret i løbet af natten, og man kunne se Slesvig-Holsten fra luften. Dernede lå Fliegerhorst Husum, engang hjemsted for Leichtes Kampfgeschwader 41 (41. lette jagerskadron) nu tom og forladt, freden har kostet sin pris. I denne sammenhæng virker det som dyb ironi, at der ligger 14,3 t. nødforsyninger på vej til ofre for en krig i det Europa, hvor der er "fred".

Rustik flyvning

At flyve med C-130 Hercules er den mest "rustikke" form for flyvning, der findes. Her er ingen komfort overhovedet. Den der én gang har anbragt den nederste del af ryggen på de knaldrøde lærredssæder i flyet glemmer det aldrig. Larmen fra de fire motorer, der producerer 16.200 hk er enorm, man taler ikke sammen. Kommunikation med enkelte høje råb og fingersprog kan forekomme.

Der er ingen servering i flyet, det er flyets "pantry" ganske enkelt for lille til. Passagererne sørger selv for madpakke og drikkevarer. De sanitære forhold er sparsomme, men de virker. Hvem har nogensinde hørt om et pissoir på størrelse med en tekop? Nej vel, men



Med motorerne løbende i tomgang blev B-680 tømt på ingen tid. Det amerikanske jordpersonel var hurtige og uhyre effektive.

efter fem timers flyvning synes det at være en luksus. Alt dette gør det at flyve med C-130 Hercules til en ganske anderledes og spændende oplevelse.

Udsigten

Den gamle koldfont lukker snart for udsigten. Til gengæld er det godt at vide, at østrigerne har givet tilladelse til, at nødhjælpsflyet kan overflyve det neutrale Østrig. Havde det været militær udstyr, der var om bord, ville turen være gået ned over Frankrig.

Omkring Frankfurt sender skipper et kort rundt til sine passagerer, hvor flyveruten og andre oplysninger er indtegnet. De får at vide, at klokken to minutter over ti passeres Frankfurt i en højde af 23.000 fod. Hastigheden i forhold til

jordoverfladen er 350 knob svarende til 649 km/t. Flyvetiden er beregnet til fire timer og 20 minutter og man er fem minutter foran flyveplanen. Forventet ankomsttid til Tirana er klokken ti minutter over et. Klokken 9:45 vil positionen være Bulzano i Italien. Under bemærkninger står der: "Vejret i Tirana og Italien er godt!".

Over Norditalien bryder skyerne igen op. Fra flyet kan man se ned over Appenninerne. Vejnettet nede i de relativt lave bjerge er tæt, der er motorveje og flotte broer over dybe kløfter og mange byer.

Flyveruten følger den italienske østkyst og fortsætter ud over Middelhavet (Det Ioniske Hav). Herefter et 90 graders drej ind mod Grækenland og over Grækenland et nyt 90 graders drej op mod Tirana i Albanien.



Pludselig måtte B-680 køre ind i et „vigespør“. Årsagen ses ud over lasterampen, hvor en US Air Force C-17A Globemaster III kommer rullende.



Trafikken på Tiranas lufthavn var tæt denne torsdag. Dårligt var B-680 kørt på plads, før en US Air Force C-130 kom rullende ind for at parkere ved siden af. De hvide biler tilhørte UNHCR og var kommet for at hente passagererne fra B-680 (tv.) og den amerikanske C-130.

Udsigten ned over Albanien forklarer, hvorfor landet er så fattigt. Bjergene er vilde og stejle. Infrastrukturen er svag. Her er ingen motorveje, kun spor, eller i bedste fald en landevej. Længere nordpå er markerne anlagt i terrasser, som var det i Sydøstasien. Indflyvningen over Tirana var noget ganske specielt, ikke mindst på grund af de mange nødhjælpsfly, der var i luftrummet. Selve Tirana by ligner alle andre byer i Sydeuropa med mange lave gule huse med røde tage. I midtbyen et par "skyskrabere".

B-680 flyver på medvind til bane i brug, en kraftig 180 graders drejning afslutter indflyvningen før landing. "Det skulle gå stærkt" sagde JØT efter landingen, "vi havde flere fly lige bag os".

Losning

B-680 ruller ind for at blive losset. Bagklappen sænkes ned og crew chief, flymekaniker Kaj S. Andersen og loadmaster Leif Nielsen holder udkig agterud. Vi ruller langsomt, så lidt hurtigere og langsommere igen. Gennem køjet kan man se amerikanske soldater, der med deres bulldozere er ved at planere et område. Pludselig ruller vi så at sige "ind til siden".

Ud gennem bagklappen ses en Boeing C-17A Globemaster III. Det 122 t. (tomvægt) tunge fly har en spændvidde på 50,29 m og rager godt ud over rullevejen, hvor de

yderste to motorer producerer enorme støvskyer. Flyet kan slæbe 58,6 t over 5.000 km. B-680, der virkede så stor hjemme i Skrydstrup, synes nu pludselig lille med sin 14,3 t last.

C-17A'eren drejer af, og der er igen plads til B-680, som JØT bakker tilbage på rullevejen. Jo, propellerne på C-130 kan vendes, så flyet kan bakke, og det er en stor fordel ved manøvrering på jorden.

Så stopper flyet. B-680 er inde på platformen, ud gennem bagklappen ses amerikanske soldater køre loaderen hen til flyet. Lederen af holdet kommer ind for at få lastemanifestet, og væk er han. De fire motorer kører stadig. Så begynder man at rulle paletterne ud på loaderen. Inden vi forlader flyet for at tage billeder af det, med de flotte bjerge i baggrunden, peger loadmasteren advarende op mod de løbende propeller. Vi har forstået budskabet.

Flere af passagererne var meget glade for de tre Middelhavskæmpepopler, der stod 30 m fra flyparkeringspladsen, godt fire timers flyvning skaber et vist pres.

En amerikansk C-130 ruller ind og parkerer ved siden af B-680. Den har kun passagerer med. I det fjerne var der parkeret fem tomotorede C-160 Transall, en "lillebror" til C-130 Hercules.

Det hele virkede meget hektisk, en C-160 startede og kort efter lagde en kridhvid russisk godsflyver, der med sit

specielle næseparti lignede en Candid eller Ilyushin IL-76T, an til landing. Flyet kan have op til 40 t last om bord.

Mod nord, op mod den civile del af Tiranas lufthavn, kunne man se fire Puma helikoptere med teksten UNHCR malet på siden med meget store bogstaver. Det gjaldt om at fortælle hvem man var eller også skjule sig fuldstændig.

Hjemad

Alting sker på ingen tid. De amerikanske soldater er utrolig effektive. Vi så ikke skyggen af én eneste albaner de ca. 30 minutter vi var på jorden.

Loadmasteren giver tegn til, at det er tid til afgang. Der er kun en enkelt passager, udover Deres udsendte, der skal med tilbage til Danmark, det er Dansk Flygtningehjælps direktør for internationale anliggender Anders Ladekar.

B-680 sættes i "bakgear" og vi ruller ud til start. Hjemturen er i gang. Nu venter kun små fem timer i larmen og et ground stop på Flyvestation Gioia Del Colle, hvor B-680 skal tankes op. Dette har sammenhæng med, at man ikke medbringer mere brændstof end nødvendig for at kunne tage så stor en last med som muligt.

Krigen kommer tættere på

Nok ser Albanien fattigt ud fra luften, men bjergenes vildskab er betagende. I det fjerne er der tinder der synes at rage op

over de 23.000 fod, hvad er et optisk bedrag, men til slut kommer de dog tæt på.

Klokken ringer igen. Spænd sikkerhedsselen! Vi lander om lidt. Det var en lettelse uden lige, da motorerne stoppede efter landingen på Gioia Del Colle. Stilheden varede kun få minutter, så startede strømforsyningsvognen, og larmen var igen på det kendte niveau.

Flyvestationen Gioia Del Colle er hjembase for de engelske Harrier, nærstøttefly, og de tyske Tornado fly, som er udrustede til at flyve lavt og meget hurtigt, hvilket kan lade sig gøre på grund af deres terrænfølgeradar og andre navigationshjælpemidler. Flyene stod parkeret næsten to kilometer borte, så vi fik ikke muligheden for at se nærmere på dem. Det blev til at overvære, at en enkelt Tornado startede og satte kursen nordøstover.

B-680 havde hele tiden fløjet en rute, som lå langt udenfor krigszonen. Vi spurgte JØT, om man mærkede noget til luftkrigen under nødhjælpsflyvningerne. "Nej, det gør vi ikke. Det eneste vi kan mærke det på, er, at radiotrafikken er betydelig mere intens hernede end normalt".

Klokken 2018 dansk tid landede B-680 igen på Flyvestation Skrydstrup. JØT og hans besætning skulle overnatte på hotel inden de næste morgen drog hjem til Sjælland til en velfortjent weekend: "Håber vi da", tilføjede JØT.

Allerede næste dag skulle flyet igen af sted. Denne gang til Tirana og Budapest i Ungarn. En tur der ville tage to dage på grund af længden og stop på jorden. I Eskadrille 721 glædede man sig over, fra fredag, at have to fly til rådighed for de mange opgaver. Det også selvom det ene fly endnu ikke var godkendt til at medtage passagerer. ■



Onkel Holger vågner af dvalen

Af Erik Frikke

E-180 stråler om kap med forårssolen foran malerhallen.



Den originale „Onkel Holger“ under start på Klostermarken ved Viborg i 1939. Flyet totalhavarerede den 12. august 1945.

For 60 år siden, den 5. juli 1939, fløj Viborg Svæveflyveklubs nybyggede Grunau 9 (OY-30) for første gang. Flyet blev bygget takket være en „rig onkel“, tømrerhandler Holger Fischer i Viborg, som donerede træ til byggeriet. I taknemmelighed for dette blev flyet døbt „Onkel Holger“.

Holger Danske

10 år senere, den 4. april 1949, blev NATO traktaten underskrevet. Ikke fordi det har noget med OY-30 at gøre, så er der måske alligevel en vis sammenhæng.

For at markere jubilæet har Flyvevåbnet valgt at ommale en F-16 med et motiv af Holger Danske på sideroret. Da Fly-

vevåbnet jo ikke ligefrem svømmer i penge, har der måske også i denne forbindelse været en „rig onkel“ på spil?

Opgaven blev lagt i hænderne på malerværkstedet ved Hovedværksted Aalborg, som skiftede de grå malerbøtter ud med nogle mere farvestrålende. På ca. 3 uger var forvandlingen en kendsgerning.

Den 27. april blev flyet rullet ud af malerhallen, og en formstelig person havde ved den lejlighed ladet „Onkel Holger“ genopstå efter 60 års dvale.

Flyet skal nu rundt til sommerens air shows i ind- og ud-

land og skabe PR for Flyvevåbnet og Danmark.

Efter et års tid vil flyet blive ført tilbage til den kedelige grå standard bemaling.

Et „WELL DONE“ skal lyde til Flyvevåbnet for et godt initiativ og til malerværkstedet for flot arbejde. ■

Et kig fra malerhallen, hvor de sidste detaljer bliver påmalet. Læg mærke til det store jubilæumsmærke på oversiden af venstre vinge. Den højre vinge er grå standardbemalet, bortset fra for- og bagkanter i guld.



Trafikministeriets rapport om firmaflyvning m.m.

Tekst og foto: Knud Larsen

Lige siden rapporten blev offentliggjort i februar har den været udsat for kritik fra alle flyvekredse. En lang række firmaer og organisationer har indsendt kommentarer til rapporten og næsten lige så mange har bedt om foretræde for Folketingets Trafikudvalg, således også Kongelig Dansk Aero-klub.

Kritikken har medført over 40 spørgsmål fra Trafikudvalget til Trafikministeriet. Forløbet af sagen siden omtalen i FLYV nr. 4/1999 kan følges i dette kronologisk opstillede forløb:

Den 18. februar

Trafikministeriet udsendte Rapport om firmaflyvning m.m. på 58 sider i A4-format. Rapporten blev sendt til ca. 250 organisationer, flyejere og firmaer. Deadline for at indsende kommentarer til rapporten var sat til den 22. marts.

Den 22. marts

Kongelig Dansk Aeroklub og Dansk Motorflyver Union indsender i et fælles udarbejdet notat kommentarer til Trafikministeriets rapport.

Den 22. marts

Samme dag udsender Trafikministeriets 2. kontor Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart. Ministeriet har altså end ikke afventet eller taget hensyn til de indsendte kommentarer, men udarbejdet lovforslaget inden høringsfristens udløb!

Dette forslag til lovændring er imidlertid ikke sendt til de samme som oprindelig modtog rapporten og udarbejdede kommentarer, men til 21 udvalgte organisationer, herunder ministerier, Forbrugerrådet, LO, SID, Dansk Metalarbejderforbund, Maersk Air A/S etc.

Selvom trafikminister Sonja Mikkelsen i et brev dateret den 13. november 1998 tilkendegav, at KDA ville få mulighed for at kommentere lovforslaget, blev det ikke sendt til KDA!

KDA fik forslaget af det konservative medlem af Folketingets Trafikudvalg Brian Mikkelsen og også af Ole Ernst, AOPA.

I lovforslagets følgebrev anmodes om bemærkninger snarest belejligt, da lovforslaget forventes fremsat i første halvdel af april måned.

De fem første dage af april måned var påskedage, så det hastede at få udarbejdet kommentarer til forslaget.

Den 6. april

KDA gør skriftligt Trafikministeriet opmærksom på at Trafikministeren i brev af 13. november 1998 har lovet at KDA

ville få mulighed til at kommentere lovforslaget.

Den 14. april

KDA's formand Aksel C. Nielsen, KDA's generalsekretær Henrik N. Knudtzon, FLYV's redaktør Knud Larsen og Dansk Motorflyver Unions formand Ricard Matzen mødtes med Kaj Ikkast og Brian Mikkelsen, Det Konservative Folkeparti, begge medlem af Folketingets Trafikudvalg. Politikerne anbefalede at søge foretræde for Folketingets Trafikudvalg og der forelægge synspunkterne. Disse skulle tilsendes udvalget skriftligt inden mødet.

Den 16. april

Trafikudvalgets sekretær meddeler at foretræde vil finde sted onsdag den 21. april kl. 1115. Modtagelsen forventes ikke at overstige 15 min.

Lovforslaget (nr. L 218) var til 1. behandling i Folketingssalen.

På Folketingets hjemmeside (www.folketinget.dk) kan behandlingen af lovforslaget følges. Under Trafikministeren findes Fremsatte lovforslag. Klik på L218 og læs indlægge-

ne fra politikerne.

Den 17. april

Efter KDA's repræsentantskabsmøde i Vamdrup udarbejdes skitse til oplæg til Trafikudvalget.

Den 18.-19. april

Kommentarerne færdiggøres søndag og mandag. Der produceres 80 sæt kopier, der personligt afleveres tirsdag morgen på Christiansborg.

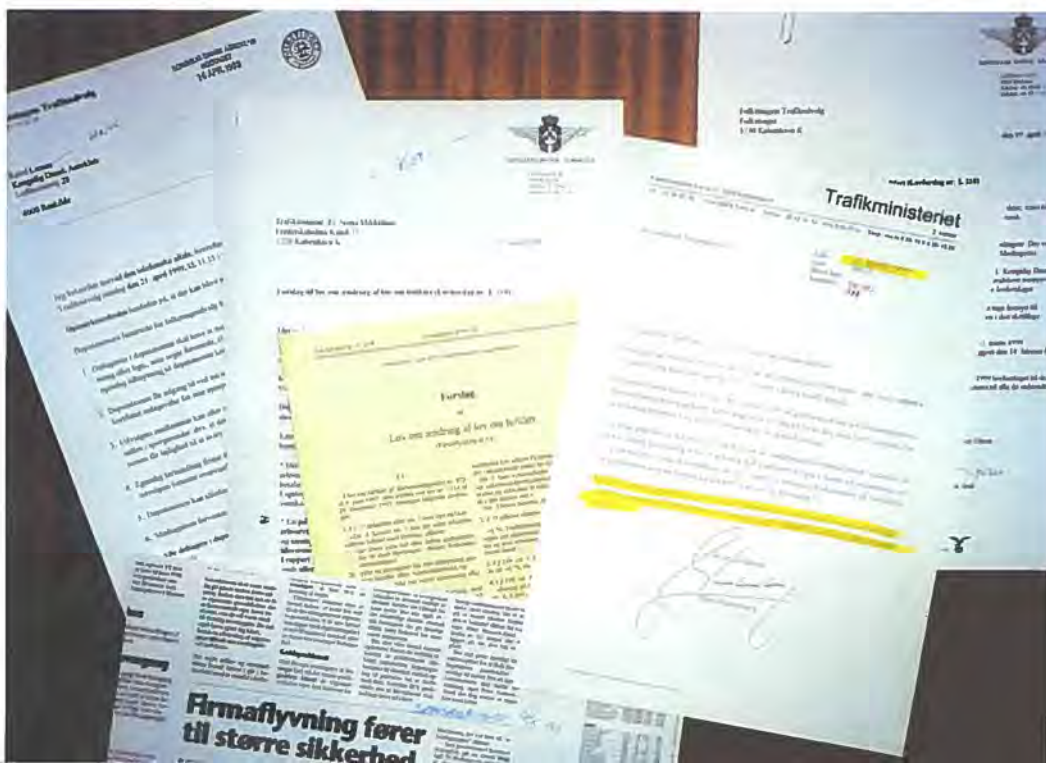
Den 21. april

Aksel C. Nielsen, Henrik N. Knudtzon og Ricard Matzen havde foretræde for Folketingets Trafikudvalg, hvor de indsendte kommentarer blev uddybet.

Den 28. april

Trafikminister Sonja Mikkelsen informeres skriftligt om foretrædet for Trafikudvalget. Brevet indeholder også KDA's og DMU's bemærkninger til lovforslaget.

Brevet til trafikminister Sonja Mikkelsen er affattet således:



28. april 1999

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Lovforslag nr. L 218).

Idet vi henviser til ovennævnte lovforslag kan vi meddele, at Kongelig Dansk Aeroklub den 21. april 1999 havde foretræde for Folketingets Trafikudvalg og der lejlighed til at uddybe de urigtigheder, mangler samt konsekvenser som vi ser i det foreliggende lovforslag. Bemærkningerne er anført nedenfor.

Kongelig Dansk Aeroklub var ved brev fra ministeren dateret den 13. november 1998 blevet lovet at få lejlighed til at fremsætte vore bemærkninger til et evt. lovforslag.

Det var derfor med forundring, at vi måtte konstatere at Kongelig Dansk Aeroklub ikke stod anført på høringslisten der fremsendes med lovforslaget den 22. marts 1999.

Kongelig Dansk Aeroklub skal derfor nedenfor tillade sig at fremsende vore bemærkninger til lovforslaget :

* Der mangler generelt klare definitioner af begreberne erhvervsmæssig luftfart, ikke-erhvervsmæssig luftfart, privatflyvning, privatflyvning mod betaling, luftfart mod betaling, firmaflyvning og specialflyvning.

Ligeledes mangler der definitioner af begreberne "nært familieforhold" og "nært venskabsforhold"

* En pilot, der flyver med virksomhedens ansatte, skal ifølge lovforslaget have erhvervscertifikat (minimum B-certifikat). Hvis man fører analogien over på biltrafik, og samme pilot i firmaets bil skal køre ansatte til fx jernbanestationen, må kravet tilsvarende være, at han også skal have erhvervskørekort!

I rapport om firmaflyvning mm. (punkt 1.2 sidste afsnit) anføres, at firmaflyvning med gods eller andre passagerer end firmaets ansatte som selv kan bestemme, om han/hun vil transporteres, forudsættes fortsat at kunne udføres som privatflyvning. Denne passus er bortfaldet i lovforslaget!

* I bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser side 8 venstre spalte, der begynder : I § 75, stk. 3 nr. 2 foretages en afgrænsning af personkredsen og der gennemgås forhold som krav om at pilot og passagerer har nær tilknytning i familie- eller venskabsmæssig henseende. Hvorledes skal et sådan nært forhold kunne dokumenteres ? - hvor går grænsen ?

Tilsvarende spørgsmål kan stilles for venskabsforhold.

Der er mange piloter, der skal leve efter disse bestemmelser, derfor skal de være enkle og veldefinerede for at undgå misforståelser!

* Iflg. lovforslaget, stadig side 8 venstre spalte, er det ikke tilstrækkeligt at være medlem af samme forening. DETTE ER EN BOMBE UNDER SAMTLIGE DANSKE FLYVEKLUBBER.

Den grundlæggende økonomi for privat- og fritidsflyvning er baseret på klubliv og klubbernes økonomi. Flyvninger i forbindelse med aktiviteterne under Luftmeldekorpsets Flyvende Hjemmefællesskab vil således ikke kunne finde sted.

Samtidig henledes opmærksomheden på at en væsentlig del af erhvervspiloterne rekrutteres fra ovenstående miljøer.

Bestemmelsen vil få uoverstigelige konsekvenser for de luftsportsgrene, der anvender fly som sportsrekvisit, idet driftsudgifterne deles af brugerne.

* Typen af flyvecertifikat, privat- eller erhvervscertifikat (PPL vs. CPL), er ikke afgørende for flyvesikkerheden. En væsentlig faktor er pilotens erfaring.

* Lovforslaget betyder øget kontrol på flyvepladserne og denne skal finansieres af brugerne, dvs. en kontrolafgift til staten. Ansættelse af to ekstra luftfartsinspektører vil medføre øget administrativ og økonomisk belastning af certifikatindehaverne. Ansættelse af yderligere personale forebygger ikke elementære pilotfejl !!

* Ved evt. lovændring bør der tages hensyn til de europæiske harmoniseringsbestrebelse for certifikater mv., der pr. 1. juli 1999 indføres i Danmark jf. Joint Aviation Regulation Flightht Crew Licensing (JAR-FCL). Det vil være besynderligt at indføre helt specielle bestemmelser gældende alene for Danmark.

Derfor bør det undersøges hvorvidt lovforslaget strider imod de kommende europæiske regler.

Under hensyntagen til de ovenstående mange tvivlsprogsmaal skal Kongelig Dansk Aeroklub foreslå at lovforslagets videre behandling udskydes og at der nedsættes et udvalg til fornyet udvalgsbehandling, Det foreslås at udvalget består af medlemmer fra de berørte organisationer.

Kongelig Dansk Aeroklub - der repræsenterer fritidsflyvningen samt luftsportsgrenene i Danmark - stiller sig gerne til rådighed for løsning af en sådan opgave.

Med venlig hilsen
Kongelig Dansk Aeroklub

Aksel C. Nielsen
Formand



Saab 2000 i Crossairs hangar i Basel.

Rekordår for crossair



Tekst og foto: Knud Larsen

I 1975 fløj han luftfoto-grafering fra sin Piper Cub. I 1979 startede han Crossair med den første rute fra Zürich til Nürnberg. I 1998 havde Crossair mere end 400 flyvninger pr. dag til over 100 destinationer i 30 europæiske lande og omsætningen rundede én milliard schweizerfranc. Hans navn er Moritz Suter.

Crossair har haft stor succes med deres EuroCross hub i lufthavnen Basel-Mulhouse-Freiburg. Ved en tættere koordinering af indkomne og afgående flyvninger er det lykkedes at give hurtige forbindelser til en lang række lufthavne, der tidligere lå udenfor hovedruterne.

Crossair havde i 1998 en stigning i passagertallet på 24 %, hvor gennemsnittet for andre europæiske selskaber lå på 8,3 %. Trods 19 % flere udbudte sæder grundet tilgang af nye fly lykkedes det alligevel at øge seat-load factoren med 4,8 % i forhold til 1997.

Omsætningen steg i 1998 med 15 % til over 1 milliard CHF, mens omkostningerne kun steg 13 %, hvorved overskuddet blev 20 millioner CHF bedre end 1997, nemlig på 63,5 millioner CHF.

Fly

Crossairs flyflåde består af 74 fly fordelt på Saab 340, Saab 2000, Avro RJ85, Avro RJ100 og Boeing MD-83/MD-82.

Flyene flyver 40 % på Cross-

airs egne ruter, 40 % for Swiss Air (der er storaktionær i Crossair) og 20 % charterflyvninger. I løbet af 1998 blev flyflåden udvidet med ni fly fordelt på fem Saab 2000, to Avro RJ100 og to Boeing MD-83. I løbet af 1999 får Crossair yderligere fire Saab 2000.

Flyflåden består derudover af den Piper Super Cub, som Moritz Suter ejede i 70'erne og en Hawker Hunter købt fra det schweiziske flyvevåben, der har udfaset typen.

Nye fly

De fire Saab 2000, som Crossair modtager i løbet af 1999, er de sidste der produceres på Saab fabrikken. Da Crossair stadig vokser har man set sig om efter nye og større fly til afløsning af de nuværende Saab og Avro.

De to typer Crossair har i kikkerten er Fairchild Dornier 728/928 og Embraer ERJ-170 og ERJ-190. Begge flytyper er endnu kun på tegnebrættet. De nævnte typer kan tage

En del af hangaren var reserveret til modeopvisningen med Crossair's nye uniformer



mellem 70 og 108 passagerer og skal erstatte Saab og Avro flyene, men ikke Boeing MD-83, der udelukkende anvendes til charterflyvninger.

Beslutningen træffes i sommeren 1999 og der vil blive bestilt 50 fly med yderligere 25 i option.

Udover nye fly bliver der bygget en ny hangar (fordobling af gulvarealet) og nye kontorer i lufthavnen i Basel.

For selve lufthavnen som kaldes EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg er der også store udvidelsesplaner.

Nye uniformer

Efter årsberetningen, der blev gennemgået af CEO Moritz Suter, præsenterede Crossair-personale selskabets nye uniformer til jord- og kabinepersonalet. I et yderst profes-



sionelt modeshow blev de nye uniformer i mørkeblåt med med en tynd grå stribe vist frem for publikum.

Konkurrencen om at levere de nye uniformer blev vundet af det schweiziske firma Akris AG, der nu skal levere over tusinde uniformer, hatte, kasketter, tasker etc.

Rutenettet

Crossair lancerer EuroCross konceptet med EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg som det centrale sted at skifte fly. På denne måde undgås lange køer og lange fodture i de store lufthavne, siger Crossair.

Ruten København - Basel udvides med endnu en afgang, så der nu er ankomst i København kl. 0905, 1405 og 1930 og afgangene er tilsvarende kl. 0930, 1435 og 2005.

Der også forbindelse til Göteborg, Oslo og Stockholm fra Basel.

For at holde sammen på så stort et rutenet er det nødvendigt at der er afgang til tiden og ankomst til tiden. Afgang til tiden må selskaberne selv sørge for, men ofte kniber det med ankomst til tiden på grund af store forsinkelser i lufrummet over Europa. Trods alle investeringer i TCAS, Category IIIa instrument landingsudstyr i flyene osv., så var der stadig forsinkelser. Moritz Suter lagde ikke skjul på, at de mange problemer med flyvelederne (og især i Frankrig) var et irritationsmoment i den daglige drift. ■

Det sker i 1999

- | | |
|------------------|--|
| 4.-6. jun. | EAA Fly-in, Barkarby, Sverige |
| 10.-13. jun. | KZ rally, Stauning. |
| 19.-20. jun. | Anklamer Flugtage, Tyskland |
| 13.-20. jun. | Paris Air Show, Frankrig |
| 19.-20. jun. | Flug-Show, Halle, Tyskland |
| 25.-27. jun. | OUV-Sommertreffen (hjemmebyggerstævne), Speyer, Tyskland |
| 26.-27. jun. | Biggin Hill International Air Fair, England |
| 2.-4. jul. | PFA Rally, Cranfield, England |
| 10.-11. jul. | Flying Legends Air Display, Duxford, England |
| 17.-18. jul. | Flugplatzfest, Rothenburg, Tyskland |
| 24.-25. jul. | Royal International Air Tattoo, England |
| 28. jul.-3. aug. | EAA Convention & Fly-in, Oshkosh, Wisconsin, USA. |
| 30. jul.-8. aug. | International Vintage Glider Rally, Avenstoft, Slesvig |
| 31. jul.-1. aug. | Bücker Festival & Fly-in, North Weald, England |
| 6.-8. aug. | Van's RV fly-in, Höganäs, Sverige |
| 7.-8. aug. | Flugplatzfest, Barth, Tyskland |
| 14.-15. aug. | Kristiansstad Airshow, Sverige |
| 15. aug. | Flyvningens Dag, Roskilde |
| 28.-29. aug. | Int. Yak- und Ostflugzeuge-Meeting, Rotenburg/Wümme, Tyskland |
| 4.-5. sep. | Oldtimertreffen auf der Hahnweide, Kirchheim/Teck, Tyskland |
| 18.-19. sep. | Europa-træf for ejere af Socata TB og Rally, Tarbes-Ossun-Laourdes, Frankrig |
| 28. sep.-1. okt. | Helitech, Redhill, England |
| 2.-10. okt. | Albuquerque International Balloon Fiesta, USA |

Hvordan opnår De den bedste forsikring?

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De automatisk professionelle rådgivere og konsulenter med i lasten.

Hertil kommer en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner!

Codan
Sådan!

Luftfartsafdelingen • Gammel Kongevej 60 • 1790 København V
Telefon 33 21 21 21 • www.codan.dk



Projekt 2000

Ny dansk svæveflyveruddannelse på vej ind i det næste årtusinde

Af Lars Bæhrenz Christensen

Ved sæsonstarten år 2000 tager Dansk Svæveflyver Union (DSvU) en ny svæveflyveruddannelse i brug i samtlige landets svæveflyveklubber.

Den nye uddannelse prøvekøres allerede her i sæson '99 i nogle få klubber rundt om i Danmark for at få afprøvet om den også lever op til DSvU's og svæveflyvernes egne forventninger.

Den umulige revolution

For cirka 2½ år siden blev arbejdet på at lave en ny svæveflyver uddannelse startet og kravene til den nye uddannelse formuleret. Uddannelsen skal være så kort som mulig, men samtidig effektiv.

Den skal gøre en indsats for flyvesikkerheden på områder, hvor vi i dag har erkendte problemer. Beskrivelsen af uddannelsen skal være simpel og entydig. Der skal gives et værktøj til elev og instruktører, som giver mulighed for en detaljeret og præcis beskrivelse og overlevering af elevens uddannelsesniveau.

Vi var klar over, at det ville blive umuligt at lave en revolutionerende ny uddannelse. Den gamle uddannelse (som altså også er DSvU's nuværende officielle uddannelse) er nemlig både god og grundig. Men som en af ophavsmændene selv har sagt, så var der mange ting, man gerne ville have lavet om, allerede da den var færdig og blev taget i brug for omkring 15 år siden.

Men i skrivemaskinens tidsalder og før computerens indtog var sådanne rettelser og justeringer det samme som at begynde forfra! På et eller andet tidspunkt blev man nødt til at sige stop og så acceptere det produkt, man havde lavet.

Himlen er stadig blå og svæveflyene har ikke ændret

sig dramatisk indenfor 15 år; de har stadig pind og pedaler. Vi laver også stadig de samme ting og manøvrer med flyene. Derfor vidste vi også, at vi ikke skulle til at opfinde ret meget nyt; det var mere "indpakningen" vi skulle arbejde med.

Men teknologien og de pædagogiske principper ændres løbende, og vi lærer alle sammen nye ting; derfor følte DSvU at tiden var inde til at give vores svæveflyver uddannelse en ansigtsløftning.

Den endelige indfasning blev planlagt til år 2000 med en afprøvning her i 1999. Ligesom den gamle uddannelse forventer vi heller ikke, den nye skal holde mere end 15 år, før den skal moderniseres.

En politisk beslutning

Den "gamle" uddannelse har blandt andet til formål at introducere den side af svæveflyvesporten, som hedder strækflyvning. Den er bygget op i tre trin (A-, B- og C-normerne): A: Skoling på tosædet før solo afsluttende med eneflyvningsbevis. B: Skoling på tosædet

og ensædet efter solo afsluttende med lokalflyvningsbevis. C: Strækflyvningsuddannelse på tosædet og ensædet afsluttende med S-certifikat.

Dette giver et forholdsvis langt uddannelsesforløb, inden eleven får sit S-certifikat. I en spilstartsklub har eleven typisk 200-250 starter og 40-50 timer, før certifikatet erhverves. Dette har medført, at elever har opgivet undervejs eller er kommet til at "hænge fast" i C-normerne og aldrig fået deres certifikat.

C-normer udgår

Derfor blev det overvejet at lade C-normerne udgå af uddannelsen. Men også udfra en anden grundholdning til uddannelsen, nemlig at uddannelsen skal sikre, at piloten kan føre sit fly sikkert og præcist, når piloten får sit S-certifikat.

Men hvad piloten vil bruge sit certifikat til, bestemmer piloten selv. Altså om piloten ønsker at dyrke strækflyvning, kunstflyvning eller den i virkeligheden mest populære gren



indenfor svæveflyvesporten: afstressende hyggeflyvning omkring flyvepladsen.

Beslutningen herom blev truffet af DSvU's politikere, nemlig Hovedbestyrelsen. Efter at det politiske spørgsmål omkring den nye svæveflyveruddannelse var afklaret, kunne der arbejdes videre.

Den nye uddannelse har således fået en ændret opbygning, idet den nu kun består af to trin (A- og B-normerne). A: Skoling på tosædet før solo afsluttende med eneflyvningsbevis. B: Skoling på tosædet og ensædet efter solo afsluttende med S-certifikat eller lokalflyvningsbevis, hvis kravene til alder og/eller flyvetid ikke er opfyldt.

En nyuddannet pilot hindres ikke i at flyve stræk, men skal have en særlig konkurrenceflyvningsuddannelse, hvis piloten vil flyve visse typer konkurrencer (Arnborg Åben, DM etc.). Denne konkurrenceuddannelse arbejder DSvU's konkurrenceudvalg for tiden på at sammensætte.

Indsats for flyvesikkerheden

Som tidligere nævnt forsøger vi med den nye uddannelse at gøre en indsats for flyvesikkerheden på områder, hvor vi har erkendte problemer: Vi har i de seneste år oplevet alvorlige hændelser i forbindelse med marklandinger og alvorlige hændelser og havarier i forbindelse med afbrudte spilstarte eller stall/spind i lav højde.

Derfor har vi i den nye uddannelse forsøgt at forstærke indsatsen på netop disse områder ud fra en forudsætning om, at vi ikke kan og vil acceptere, at der kommer flere til skade og/eller at der ødelægges flere fly ved, at vi øver os i risikobetonede manøvrer og faser af flyvningen, end hvis vi ikke havde gjort det.

Der er således tale om et meget bevidst forsøg på risikostyring, hvor hensigten er at minimere risikoen under selve uddannelsen i de nævnte manøvrer og faser af flyvningen. Formålet er naturligvis at give den enkelte pilot bedre forudsætninger for at klare en kritisk situation, hvis eller når den opstår. Hvornår, og om effekten

af indsatsen slår igennem, ses først om nogle år, når vi har samlet et tilstrækkeligt statistisk materiale sammen.

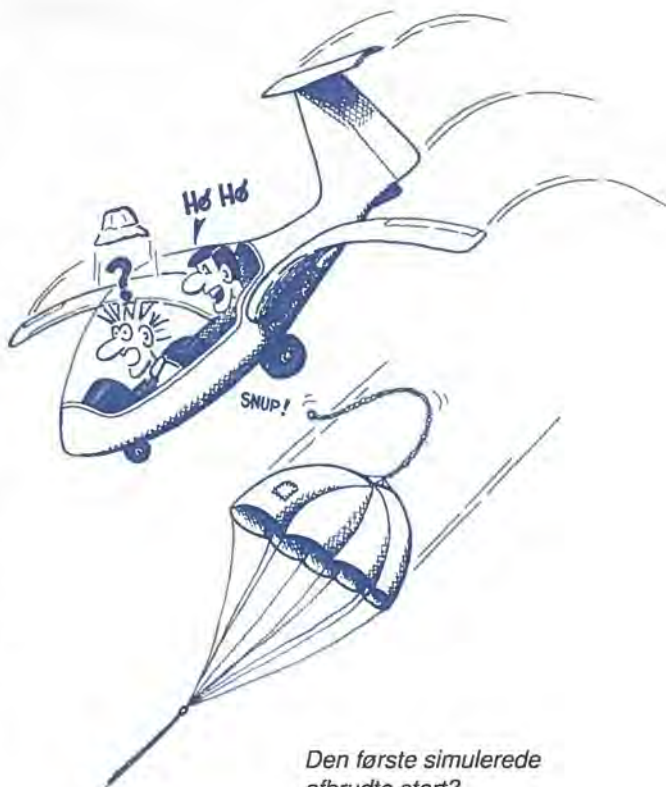
Ændringerne

Helt specifikt er uddannelsen ændret således på de nævnte områder:

MARKLANDING skal nu udføres på det tosædede skolefly med instruktør, som "full stop" landing på en mark, der i forvejen er udvalgt og fundet egnet af instruktøren og med ejers tilladelse. Hensigten er at vise eleven, hvordan marken kontrolleres for egnethed fra luften og hvordan den anflyves, når der pludselig ikke er anden trafik og vindpose til hjælp. Det at komme ned og få "græs under fødderne" skal være med til at tage toppen af det pres og stress, som den nye S-pilot uvilkårligt vil føle ved sin første marklanding alene.

AFBRUDTE SPILSTARTER skal i princippet øves som hidtil, blot har vi tydeliggjort overfor instruktør og elev, at den første afbrudte start *der øves*, skal briefes og varsles i forvejen (muligheden for en *utilsigtet* afbrudt start inden dette trin i uddannelsen er naturligvis til stede, men så er det helt overladt til instruktøren at tage sig af situationen). Dette ud fra et faktum om at sådan har vi ikke alle gjort indtil videre. En uvarslet afbrudt spilstart vil første gang komme som et chok for eleven. Det kan få eleven til føle ubehag og stress ved den videre indlæring, hvis eleven allerede her første gang stilles overfor et krav om, at skulle håndtere en situation og manøvre, som eleven aldrig tidligere har stiftet bekendtskab med. Det kan føre til en blokering på netop dette indlæringsområde, som det kan være svært at få eleven løftet fri af igen. Derfor skal elevens første simulerede afbrudte spilstart øves i en så rolig atmosfære som muligt og helst helt fri for pres og stress.

STALL OG SPIND i lav højde fører undertiden til fatale havarier, og vi kan desværre



Den første simulerede afbrudte start?

nok aldrig komme dem helt til livs. Men vi kan i hvert fald forøge uddannelsesindsatsen på området og gøre vores piloter bedre i stand til at håndtere stall og spind.

En forudsætning for at lære en elev at rette ud af et spind er naturligvis, at eleven er i et spind. I dag "nøjes" vi med at acceptere, at der øves udretning af et begyndende spind. Dette er også vigtigt at kunne; altså både kunne erkende, at et spind er undervejs og kunne undgå at det udvikler sig. Men det helt udviklede spind byder på indtryk og kræfter, som det ikke må forventes, at en pilot selv kan bearbejde og få sig fløjet ud af, hvis piloten aldrig tidligere har været i den situation.

Konsekvensen af den "gamle" måde at øve spind på er, at vi nu får aspiranter på instruktørkursus på Arnborg, som aldrig har været i et "rigtigt" spind. Går vi først på kompromis med uddannelsen, som vi i virkeligheden gør i dag, bliver vi følgelig også nødt til at gå på kompromis med kravene til instruktørstanden. Og det kan vi naturligvis ikke tillade. Det vil føre til en langsom degenerering af vores samlede erfaring og evner!

Det er selvfølgelig svært at få udført denne del af uddannelsen for de svæveflyveklub-

ber, der skoler på tosædede fly, som ikke kan spinde. Vi håber derfor, at klubberne vil hjælpe hinanden og låne sig ind på hinandens fly eller finde andre gode løsninger på, hvordan de som klub skal være med til at hæve niveauet på netop spinduddannelsen af vores kommende S-piloter.

Ny uddannelseslogbog

Som et værktøj for både eleven selv og instruktøren er der udarbejdet en speciel uddannelseslogbog i A-5 format, som indeholder en komplet beskrivelse af uddannelsen. Desuden er der sider med evalueringsskemaer til hvert enkelt norm (trin) i uddannelsen samt sædvanlige logsider til registrering af flyvningerne og føring af flyvetider. På logsiderne er der også givet mere plads til, at instruktøren kan give detaljerede kommentarer til flyvningerne.

Hensigten er at give både elev og instruktør et bedre overblik over uddannelsen og elevens fremskridt i uddannelsesforløbet. Dette skal sikre, at eleven hele tiden er bekendt med, hvad hvert trin i uddannelsen indeholder, således at eleven kan forberede sig direkte på det, der undervises i og hvad uddannelsen senere byder på.

A-10 SPIND OG SPIRALDYK	
FORMÅL	
Eleven skal have repeteret sin forståelse af spind og spiraldyk. Eleven skal lære symptomerne på, at erkende og at rette ud af et fuldt udviklet spind samt et begyndende spiraldyk med minimum højdetab. Eleven skal øve en uvarsel afbrudt start i mellem højde, hvor der kan flyves en reduceret landingsrunde og landes på banen igen (kun spilstartsklubber).	
Forudsætning: Godkendt A-9.	
INDHOLD	
BRIEFING	- Spind (F) - Spiraldyk (F)
FLYVNING	→ Klargøring og inspektion af fly → Cockpitcheck → Start inkl. signalgivning → Afbrudt spilstart i mellem højde (kun spilstartsklubber) → Stall (drej) → Spind → Spiraldyk → Udkig → Landingsrunde → Landing
DEBRIEFING	→ Flyvningen / flyvningerne afsluttes med en debriefing

A-10 SPIND OG SPIRALDYK				
BRIEFINGEMNER GENNEMGÅET				
BRIEFING	EMNE	DATO	KVITTERING	
	- Spind (F)			
	- Spiraldyk (F)			
EVALUERING				
FLYVNING	MANØVRE	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
	- Afbrudt spilstart i mellem højde			
	- Stall (drej)			
	- Spind			
	- Spiraldyk			
VIDEN	EMNE	K	F	A
	- Stall (drej)			
	- Spind			
	- Spiraldyk			

Som noget nyt er det også beskrevet, hvad der præcist skal briefes på i forbindelse med hver norm i uddannelsen. Det er også beskrevet hvilken og hvor god viden, eleven skal have indenfor teoretiske emner, som har direkte relation til det, der øves i praksis. Det gør det let for eleven at forberede sig målrettet til hver flyvedag.

Det er også hensigten, at uddannelseslogbogen skal sikre en mere præcis overlevering af elevens aktuelle uddannelsesniveau mellem klubben enkelte instruktører, som ikke nødvendigvis når at snakke sammen mellem elevens flyvninger. Hertil er blandt andet formuleret nogle objektive og målbare standarder for udførelsen af de enkelte flyvmanøvrer, som øves igennem uddannelsesforløbet. Hvornår der kan fortsættes til næste norm i uddannelsen, er bestemt udfra om eleven udfører bestemte flyvmanøvrer til en vis standard.

Hele uddannelsen byder på i alt 20 normer, men da hver norm indeholder nogle mindre "kasser", der skal godkendes, vil eleven føle, at der hele tiden er fremskridt og at han eller

En god briefing. Elev og instruktør har øjenkontakt og instruktøren får hele elevens opmærksomhed.

hun hele tiden er på vej fremad gennem uddannelsen. Eleven kommer således ikke til at "hænge fast" i en norm med vanskelige manøvrer, men vil for hver flyvedag opleve fremgang. Da netop succes og fremgang giver eleven selvtillid, forventes alene uddannelsens opbygning og brugen af uddannelseslogbogen at kunne afkorte uddannelsestiden.

Ny bog for instruktører

Uddannelseslogbogen beskriver *hvad*, der skal undervises i. For også at give instruktøren et redskab til *hvordan* der kan undervises, har vi også lavet en bog for instruktører. Bogen hed-

der "Svæveflyveinstruktøren" og er skrevet på baggrund af en række instruktørers erfaringer og er i det hele taget afstemt med DSvU's holdning til, hvordan der skal undervises og hvad en dansk svæveflyveinstruktør forventes at videregive af holdninger til svæveflyveeleven.

Bogen, der forhandles af KDA, har foruden et stort kapitel om undervisning i samtlige uddannelsens flyvmanøvrer og så kapitler om instruktør-elev forholdet, instruktørværktøjer, beslutningsprocessen (Pilot Decision Making (PDM)) i relation til "Menneskelig Ydeevne og Begrænsninger" (MYB), flyvesikkerhed og instruktøran-svar samt instruktørmøder.

Bogen henvender sig primært til nyuddannede instruktører og DSvU udleverer den da også allerede til aspiranter på instruktørkurser. Men bogen kan (og bør) med fordel også læses af allerede uddannede instruktører efter devisen: "Vi lærer så længe vi lever". Det er vigtigt at man også som "gammel" instruktør lader sig inspirere og hele tiden er på forkant med udviklingen indenfor uddannelsesområdet. Mange klubber har da også valgt at indkøbe "Svæveflyveinstruktøren" til deres instruktører.

"Svæveflyveinstruktøren" er et af de skridt DSvU tager for at opdatere og videreud-danne landets instruktører i





Den sidste klargøring og inspektion af skoleflyet laves her på startstedet.

takt med at uddannelsen moderniseres. Næste tiltag bliver en gradvis modernisering af selve instruktørkurserne, hvor nye fag som "Menneskelig Ydeevne og Begrænsning" (MYB) og "Instruktør-fif" allerede har holdt deres indtog.

Uddannelsen skal evalueres

PROJEKT 2000 er siden dets start i slutningen af 1996 blevet præsenteret for landets svæveflyveklubber ved de årlige "Flyvechef- og S-kontrollant-møder" i 1997, -98 og -99.

Hele uddannelsesmateriale er desuden sendt ud til høringer i alle svæveflyveklubber i Danmark.

Endelig så prøvekøres den nye svæveflyveruddannelse i år i otte af landets svæveflyveklubber for at få nogle erfaringer med den, før den skal tages endelig i brug fra sæsonstarten år 2000. Klubberne er udvalgt således at uddannelsen afprøves i både store og små klubber og i spilstartsklubber og flyslæbsklubber. De otte klubber repræsenterer således glimrende samtlige landets svæveflyveklubber.

Planen er at bruge sæsonen i år til at få erfaringer med den nye uddannelse og få den evalueret og kommenteret af brugerne. Den kommende vinter skal derefter bruges til at samle op på tilbagemeldingerne og få uddannelsen tilrettet og afstemt med både klubbernes og DSvU's egne ønsker til den uddannelse, der skal bære dansk svæveflyvning ind i næste årtusinde.

Derfor forestår der igennem sæson '99 et stort arbejde med at udarbejde et evalueringsværktøj til de implicerede klubber, instruktører og elever.

DSvU vil også igennem sæsonen besøge de otte klubber og få nogle indtryk samlet ind den vej igennem. Opgaven er stor og løses kun ved, at der samarbejdes snævert med klubberne. Derfor er klubberne også pålagt et stort ansvar for at afprøve den nye uddannelse seriøst og komme med konkrete forslag til ændringer og forbedringer.

Vi ved at klubberne går seriøst ind i afprøvningen af den nye uddannelse og at de til fulde lever op til det ansvar, der følger med i slipstrømmen. De ved jo også, at de har fået en enestående chance for at føle den nye uddannelse på pulsen og være med til at påvirke fremtidens svæveflyver uddannelse.

DSvU er stolt over at kunne præsentere PROJEKT 2000 og vi glæder os til at flyve ind i et nyt årtusinde! ■

(Fotos og illustrationer er hentet fra bogen "Svæveflyveinstruktøren", som er skrevet af artiklens forfatter)

Terma Grenå indskrænker



Fremstilling af Pylon Integrated Dispenser System (PIDS).

Foto: Terma Industries Grenaa AS.

Svigtende indtjening gennem en længere periode og udsigt til et væsentligt lavere omsætningsniveau i de nærmeste år har nødvendiggjort opsigelse af 50 timelønnede medarbejdere og 20 funktionærer hos Terma Industries Grenå A/S (ex Per Udsen).

- Det har været vanskeligt at sige farvel til så mange dygtige nedarbejdere, som gennem en årrække har ydet en stor indsats for virksomheden,

men det har været nødvendigt for at sikre fremtiden for Terma Industries Grenå A/S, siger Johannes Jakobsen, administrerende direktør for moderselskabet Terma Elektronik A/S.

- Da vi overtog virksomheden 31. december i fjor, gav vi os selv 100 dage til at analysere, hvordan virksomheden igen kunne blive sund og overskudsgivende. Analyserne viser klart, at der ikke er plads til så mange medarbej-

dere som hidtil. Afskedigelser og omstruktureringer sker for at genskabe en sund virksomhed og dermed bevare 170 arbejdspladser, understreger Johannes Jakobsen.

Tæt samarbejde med Lystrup

Grenå-fabrikken bliver samtidig reorganiseret med henblik på et tæt samarbejde med Terma Elektronik i Lystrup. Ved at samarbejde om salg og markedsføring kan omkostningerne reduceres og salget styrkes, da det ofte er de samme kunder og dele af den samme produktløsning, som bliver produceret på de to virksomheder.

- På det tekniske område og inden for økonomistyring har vi på Terma Elektronik nogle velfungerende styringsredskaber, som langt hen ad vejen kan overføres til Terma Industries Grenå, ligesom der også kan spares på omkostningerne, uddyber Johannes Jakobsen.

Ny ledelse

Samtidig er der sket en styrkelse af salg, projektledelse og økonomistyring.

Ny administrerende direktør i Terma Industries Grenå er Per M. Borggaard, der har ledet 100-dages projektet i Grenå. Han kommer fra en stilling som vicedirektør i Terma Elektronik.

Den hidtidige administrerende direktør Aage Madsen har overtaget en nyoprettet stilling som salgsdirektør i Terma Elektronik. Han har ansvar for koordinering af de samlede salgsaktiviteter, indledningsvis med fokus på at styrke afsætning af Terma Industries produkter.

Økonomidirektør Poul Reinholdt Jensen er fremover ansvarlig for salgs- og projekttaktiviteter i Grenå, medens økonomistyringen ledes fra Terma Elektronik i Lystrup.

Teknisk direktør Martin Eggert Jørgensen fortsætter som teknisk direktør og er samtidig vicedirektør i Terma Industries Grenå.

Rosinbomberen

Tekst og billeder: N.M. Schaiffel-Nielsen

I dag indsættes militære transportfly i nødhjælpssituationer, som en rutine. Anderledes så det ud for 50 år siden, da kaptein i US Air Force, Gerald 'Gerry' Munn, 73, som ung pilot blev genindkaldt for at flyve forsyninger til de gamle fjender i Berlin. Inden da havde han fløjet bombetogter mod Tyskland i B-24 Liberator fra Italien.

Tidligere bombepilot i United States Air Force Gerald 'Gerry' Munn og hans kolleger lyser kraftigt op i landskabet i deres mørkerøde flyvedragter på den internationale Luft- og Rumfartsudstilling i Berlin. De var inviteret til byen i anledning af 50-året for russernes blokade af byen. Flyvedragterne kan ikke skjule, at der er tale om herrer, der er over 70 år

'unge' som Gerald Munn, smilende ønsker at udtrykke det.

Han og hans kolleger har lige overværet den officielle åbning af Internationales Luft- und Raumfahrtsausstellung på det, der engang var målet for deres tusinder af flyvninger, nemlig Schönefeld. De har hørt forbundspræsident prof. dr. Roman Herzog udtale sin beundring for, at de tidligere fjender var kommet til hjælp da russerne i 1948 lukkede lande- og vandveje til Berlin,

-Først som hjælpere, senere som samarbejdspartnere og endelig som gode venner, understregede forbundspræsidenten.

Spærret inde

Vi er tilbage i 1948, Berlin er delt i fire sektorer, en fransk, en engelsk, en amerikansk og en russisk. Den 24. juni fik Josef Stalin, den russiske diktator, af politiske grunde nykker, og spærrede alle adgangsveje over land til Berlin.

Hjemme i USA var livet ved at blive normalt igen for den tidligere pilot på B-24 Liberator, Gerald Munn. USAF havde

efter krigens afslutning i august 1945 skåret ned og sendt sine piloter hjem. Munn forlod USAF i oktober 1945.

Stalins beslutning gjorde, at man måtte genindkalde 400 piloter igen. Gerald Munn meldte sig frivilligt i juni 1948. Hans baggrund var, at han i 1942, som 18-årig, havde meldt sig frivillig til USAF, og den 12. august 1942 var blevet indkaldt som Aviation Cadet til Rochester Air Base, New York. Efter pilotuddannelsen blev han overført til B-24 Liberator bombestyrken i Italien, -Nede ved 'Hælen', som han sagde, -Ved en lille landsby ved navn San Pancracia. -Det var et farligt job vi var ude i. Du ville med garanti ikke have tegnet mig en livsforsikring, sagde han smilende.

Fløj C-54

-Jeg skulle nu flyve C-54 Sky-master, fortæller han, -Det betød, at jeg måtte omskoles. Det skete på flyveskolen i Great Falls, New York. I januar 1949 blev han sendt til Wiesbaden. -Den som kender den tyske geografi vil vide, at vi havde

den længste tur til Berlin, fortsætter han. -Det tog os to timer at flyve ind til byen, og det samme hjem igen.

-Hvor mange ture kunne du nå på en dag?

-Vi kunne ikke nå mere end to. Til trods for, at arbejdsdagen var på 16 timer.

-Var du eller dine kolleger aldrig nervøse for, at russerne skulle skyde på jer?

-Der var rygter om, at nogen var blevet beskudt fra jorden, men jeg har aldrig selv oplevet det. Derimod var jeg engang ude for, at en YAK-jager fløj ind foran mig. Han kom oppefra en position klokken tre, og fløj lige ind foran mit fly. -Hvor tæt han var på? spørger Munn selv, -Jeg kan ikke fortælle dig hvilken øjenfarve han havde, men han var lyshåret, og han havde ingen hjelm på. Så han var tæt på.

-Hvordan var det, at skulle flyve mad og forsyninger ind til dem i havde bombet sønder og sammen få år før?

Munn ser en smule bebrejdende på spørgeren og siger så, -Vi skulle vinde en krig, og det gjorde vi. Det vi skulle gøre i 1948, var at hjælpe mennesker i nød, og det gjorde vi også. -Havde vi ikke gjort det, er jeg ikke sikker på, at europakortet havde set ud i dag som det gør. Vi følte, at vi gjorde et godt stykke arbejde, og at vi hjalp mennesker i nød.

-Hvor mange ture havde du til Berlin?

-Det blev til i alt 121 før blokaden sluttede den 30. september 1949.

I 1952 blev han hjemsendt for anden gang, og denne gang for alvor. Han fik arbejde

Captain og tidligere bombepilot i United States Air Force Gerald 'Gerry' Munn, -Vi skulle vinde en krig, og det gjorde vi. Det vi skulle gøre i 1948, var at hjælpe mennesker i nød, og det gjorde vi også.





C-54 Skymaster, som Gerry Munn fløj de mange ture i fra Wiesbaden til Berlin og tilbage igen.

som pilot ved et civilt luftfartsselskab, hvor han fløj til han fyldte 60 år. -Så var det sket, sagde han, ingen får lov at flyve længere, og jeg blev pensioneret.

Gerald Munn er glad for at være i Berlin igen. Han føler, at han er blandt venner. Det er næsten rørende at se, hvordan folk vinkede til de gæve gutter i de røde flyvedragter, og hvordan de vinkede igen. Hele tiden kom der folk hen for at tale med dem og fortælle om dette og hint positive fra dengang den kolde krig for alvor startede.

Gerald Munn har gjort, hvad mange velstående amerikanere gør, når de bliver omkring '70 år unge'. Han er flyttet til Bradenton i Florida, hvor han nyder tilværelsen.

The Candy Bombers

Berlinernes kælenavn for flyene, der hjalp dem med at overleve var, 'Rosinenbomber'. For den amerikanske pilot Gail Halvorsen blev det til 'Candy-Bomber'. Han havde en dag talt med nogle af de udhungrede berlinske børn, der altid stod ude ved lufthavnens hegn. De havde tigget tyggegummi af ham. Han havde delte de to plader han havde i lommen ud til dem, men det forsløg intet til 30 børn. Han besluttede så, at 'bombe' børnene med slik.

Hans kolleger hjemme på flyvepladsen måtte ryste op med deres rationer. Lommestørklæder blev lavet til minifaldsærme. De blev kastet ud fra flyene på vej ind over Berlin, med slikposer vedhæftet.

Hjemme i Staterne gik man helt amok, da man hørte om Halvorsens projekt. Mellem juli og september 1948, kastede

han og hans besætning mere end 21 tons slik ned i faldskærme.

Det hele fik pludselig ende. De sovjetiske besættelsesstyrker opdagede, hvad der foregik, og mente, at det var misbrug af luftrummet. Man opfattede det som et kapitalistisk trick, der skulle sætte børnene op mod den kommu-

nistiske tanke. Halvorsen fik forbud af sine overordnede. Ikke noget med at lege Candy-Bomber mere.

Tilbage til Berlin

I 1970 vendte han for alvor tilbage til Berlin. Udnævnt til oberst, var han i fire år chef for den militære del af Tegel Lufthavnen. Han traf en af de små piger fra 'dengang', Mercedes Wild. Som lille pige havde hun skrevet til ham, at han skulle kaste sine faldskærme over "huset med de hvide høns i haven". Han fandt aldrig huset, men blev i stedet gode venner med Mercedes og hendes mand. Berlin er igen blevet mit andet hjem, siger han til bladet Gate 11.

På Den Internationale Luft- og Rumfartsudstilling i Berlin var der en udstilling, hvor nutidens berlinere kunne se en udstilling om dengang i 1948-49, hvor de vestallierede reddede byen fra at fryse og sulte ihjel.

Det var en anderledes oplevelse at betragte de ældre berlinere, som stille gik rundt og så på billeder fra 'dengang', hvor deres hverdag var kold og ond, og hvor kun de tidligere fjenders hjælp hindrede dem i enten, at ende som en del af det kommunistiske sektor, eller sulte og fryse ihjel. Der var, trods tusinder af besøgende, meget stille i det store telt. ■

I et kæmpetelt kunne berlinerne studere, hvorledes deres by så ud efter fredsamtalen den 8. maj 1945. Især mange ældre berlinere dvælede længe ved billederne af de ruiner, mange af dem huskede alt for godt.





Danske Vinger nr. 16

Piper PA-11 Cub Special - OY-BSS

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Ved første øjekast er OY-BSS blot en Piper Cub. Ved nærmere eftersyn viser den sig at være en sjældenhed, nemlig en repræsentant for Pipers forsøg på at modernisere Cub'en i årene lige efter Anden Verdenskrig.

Den 23. marts 1946 sendte Piper sin PA-11 Cub Special på vingerne for første gang. PA-11 var en videreudvikling af den allerede på det tidspunkt klassiske Piper J-3 Cub. Cylinderne stak ikke længere ud gennem siden på cowlingen, en lidt mere skrå næse gav piloten bedre udsyn, tanken var flyttet op i vingen, og piloten kunne nu flyve en Cub fra for-sædet.

At kalde udsynet fra en Piper Cub for godt, må vel være lidt af en underdrivelse. Man kan let forestille sig, at flyet har været velegnet til artilleriobservation.

Piper planlagde optimistisk at bygge 10.000 eksemplarer af denne nye luksus-Cub, men

desværre faldt fabrikkens produktion drastisk i de første efterkrigsår.

I 1946 byggede Piper således i alt 7.817 fly, men allerede i 1948 var dette tal faldet til 1.479. Det var ikke en situation, der gav PA-11 de helt store kommercielle chancer.

Det var en skuffelse for Piper, at US ARMY ikke ville

købe typen - bortset fra 105 eksemplarer, som blev sendt videre til Tyrkiet under betegnelsen L-18. Piper arbejdede videre med typen, og den blev leveret med motorer på både 65 og 90 hk. Foruden den militære udgave med større rudeareal kunne PA-11 også leveres med pontonner eller som sprøjtefly. Alligevel kom



På disse billeder flyves OY-BSS i nærheden af Randers Fjord af Lars Rasmussen, der til dagligt arbejder som flymekaniker hos SUN-AIR.

produktionen aldrig op i nærheden af det planlagte antal fly. Da produktionen blev indstillet i 1949, var der leveret 1.541 fly af denne type.

Gammel sprøjte

OY-BSS tilhører denne sjældne gren af Cubfamilien. Den er bygget i 1949 og har fløjet som sprøjtefly i Tyskland.

Det tidligere sprøjtefly blev importeret til Danmark af Jens Toft.

Peter Zier Jørgensen, der ejer flyet i dag, overtog det i 1989. På det tidspunkt havde flyet i høj grad karakter af byggesæt - og ikke et sæt for begyndere. Der var tale om vinger, hale og krop uden nogen form for beklædning, motor eller andre praktiske detaljer.

Heldigvis er Peter en flittig mand, der har erfaring med at håndtere værktøj, og praktisk nok havde han i denne periode en del tid til rådighed.

Det var ikke altid let at finde de nødvendige stumper til den sjældne udgave af Cub'en, men nogle blev skaffet gennem Jens Toft og andre - bl.a. motoren - købte Peter i Tyskland hos en bekendt, som han havde truffet ved et KZ-rally.

Stumperne, der endte med at blive OY-BSS, havde spor af flyets oprindelige farver, der var Cub-gul med en metallic-blå overside. Et temmeligt skrigende farveskema, som Peter valgte ikke at genskabe, fordi han ikke brød sig om det.

OY-BSS fik derfor det originale mønster, men mere afdæmpede farver. Peter har senere fortrudt denne beslutning



lidt, og ville i dag af hensyn til autenticiteten vælge de originale farver.

Det var ikke muligt at skaffe papir på hele flyets historie, og derfor kom OY-BSS til at flyve som eksperimental. Restaureringen foregik hjemme ved parcelhuset på Risvangs Allé i Århus. Hele projektet tog 18 måneder! Er det en form for rekord? Jeg ved det ikke, men det er ikke hver dag, man hører om restaureringsprojekter, der skrider frem med den hastighed!

Peter har ikke hørt om andre PA-11 i Europa. Derfor kan det naturligvis ikke udelukkes, at de eventuelt måtte findes, men under alle omstændigheder var det en sjælden flytype, Peter fik Povl Toft til at prøve flyve fra Stauning, og OY-BSS er i hvert fald den eneste PA-11, der nogensinde har været på det danske register.

Nyttigt fly

Peter voksede op i Århus og har altid interesseret sig for modelfly, svævefly og motorfly. Han tog S-certifikat i Århus Svæveflyveklub og fik A-certifikat i 1975. Det brugte han bl.a. til at slæbe svævefly op med i OY-AZF, der var en overpowered Super Cub med ikke færre end 180 hk.

Da Kirstinesminde lukkede, begyndte det dog at knibe med at holde sig på vingerne. Som andre (før og siden) erfarede Peter, at det kan knibe med at



holde gang i flyvningen, når man får hus og familie - specielt hvis hobbyen består i at køre et længere stykke vej for at leje et fly, som man så blot bruger til små ture i efterhånden temmelig kendte omgivelser. Enten skal der ske et eller andet, ellers også dør flyvningen ud....

Det korte af det lange er, at Veteranflyveklubben og OY-BSS blev det, der holdt Peter på vingerne. Det var en spændende udfordring at restaurere flyet, det er økonomisk overkommeligt at operere, og det er fint egnet til de udflugter og ferieture, som Peter benytter det til.

Det er også et nydeligt lille fly, som Peter har fået mange positive kommentarer for rundt omkring i lufthavne og på flyvepladser. Peter kan også godt lide - og hvem kan forresten ikke det? - at flyve et ældre fly med halehjul.

Som passager med de fleste flyveerfaringer fra typer som PA-28 og Cessna er ikke mindst starten en underhol-

dende begivenhed. Man forestiller sig simpelthen ikke, at flyet begynder at flyve ved så lav fart, som det gør! Den lave planbelastning gør det også muligt for Peter at bruge OY-BSS som et slags uerodynamisk svævefly og stige i termik med motoren i tomgang.

En speciel Special

Peter nøjes ikke ved at bruge sine evner på flyvemaskiner, men arbejder også med at give gamle biler og både nyt liv. Der er således meget lidt risiko for, at han vil komme til at stå og hænge på et gadehjørne og kede sig.

Skulle det mod al forventning alligevel ske en dag, kunne han måske overveje at gøre som en kreativ amerikaner fra Oregon. Han har bygget sin PA-11 sammen med en J-3 og har dermed fået en dobbeltkroppet, tomotoret Piper Cub. Det må vel være den ultimativt specielle Cub Special, men lad det være sagt med det samme: OY-BSS er kønnerel! ■

Piper PA-11 Cub Special 85 hk Continental C-85

Spændvidde: 10,73 m
Længde: 6,80 m
Tomvægt: 341 kg
Max. startvægt: 554 kg
Rejsehastighed: 80 mph
Max. hastighed: 112 mph
Stallhastighed: 36 mph
Max. flyvehøjde: .. 16.000 ft
Rækkevidde: 300 nm



Estland

Af Jan Jørgensen

Med en befolkning på kun 1,54 millioner og et landområde på 45.226 km² (lidt større end Danmark) er Estland den mindste af de tre baltiske stater. Landet havde indtil for nylig ikke udrettet meget hen imod genoptagelsen af flyvning i militært regi efter mere end 50 års sovjetisk besættelse. Men blandt andet ved hjælp af vestlig bistand på forsvars- og sikkerhedsområdet har Estland i dag fået etableret et lille flyvevåben, og desuden opererer landets para-militære grænsevagt en mindre flyenhed.

RAF fly

Militær flyvning i Estland har imidlertid rødder helt tilbage til landets første kamp for selvstændighed, som blev udkæmpet mod den Røde Hær i 1918-1920 efter at Estland havde er-

klæret sin selvstændighed fra Rusland den 24. februar 1918.

Dengang modtog Estlands provisoriske regering vigtig militær bistand fra England, og den 20. juli 1919 blev det estiske flyvevåben grundlagt med flytyper såsom de Havilland D.H.9, Avro 504K og Short 184, alle leveret fra RAF overskudslagre.

Selvom det nye flyvevåben ikke havde den store effekt på krigens forløb (totalt blev der fløjet 25 kampmissioner af to piloter!), så opnåede Estland

endelig sin selvstændighed med underskrivelsen af Tartu Fredsaftalen i 1920.

Besat igen

Estlands flyvevåben ekspanderede gradvist sine aktiviteter og udstyr, og i 1925 var flyvevåbnet så stort, at det blev reorganiseret i tre divisioner, som hver var tilknyttet en hærgruppe. Men i 1940 blev Estland igen offer for stormagtspolitik, da Rusland atter besatte landet for at gøre det til en af de 15

republikker i USSR gennem de efterfølgende 50 år.

Som del af Sovjets Militærdistrikt Baltikum var Estland kraftigt militariseret, og USSR havde ca. 132.000 tropper i landet (svarende til 10 procent af landets befolkning), som var stationeret på 570 militære installationer af varierende størrelse og type (dækkende et areal svarende til 2 procent af landets territorium). Sovjetiske flystyrker var stationeret på store baser i Tapa, Tartu, Pärnu, Ämari og Haapsalu.

Selvstændighed

Den 30. marts 1990 erklærede Estland en overgangsfase til generhvervelse af national selvstændighed, som efter Sovjetunionens kollaps førte til at, Moskva den 24. august 1991 for anden gang anerkendte Estland som selvstændig stat.

Denne Mi-2 i hangaren på Ämari er flyveklar, men er endnu ikke malet om i militære farver.



Jan Jørgensen



Jan Jørgensen

Efter SAR opdatering er grænsevagtens Mil Mi-8 malet i civile farver, som her på en af helikoptererne i Tallinn lufthavn.



Steen Hartov

Efter tilbagetrækningen af de russiske styrker, som var tilendebragt den 31. august 1994, sad den nye estiske regering tilbage med den enorme opgave at rydde op efter besættelsesmagten. En proces der forventes at tage flere årtier, og som alene for genoprettelse af de økologiske og miljømæssige skader estimeres at ville koste over 4 milliarder US Dollars.

Eesti Õhuvägi (Estlands Flyvevåben)

De første skridt henimod oprettelsen af Estlands flyvevåben (Eesti Õhuvägi) blev taget den 16. december 1991, da en flyvevåbenspecialist blev tilknyttet den estiske forsvarstab (som for øvrigt var blevet oprettet den 31. oktober 1991). I april 1992 blev et egentligt forsvarsministerium etableret. På det tidspunkt udgjorde landets militære styrker hæren samt den såkaldte Kaitseliit (et hjemmeværn bestående af 8.500 frivillige). Den 1. juli 1993 blev søværnet dannet, fulgt af flyvevåbnet den 13. april 1994.

Den nuværende chef for

Eesti Õhuvägi er oberst Teo Krüüner, der leder en organisation bestående af fire primære enheder:

- Õhuväestaap (flyvevåben stab) som er ansvarlig for den overordnede planlægning og administration.
- Õhuseiredivisjon (luftovervågningsdivision) er under opbygning til varetagelse af radarovervågning i estisk luftrum, som en integreret del af det fremtidige BaltNet system (Baltic Airspace Surveillance Network, et integreret system til koordinering og distribution af luftovervågningsdata mellem de tre baltiske stater). Nyt overvågningsudstyr er netop blevet indkøbt fra det franske firma Thomson-CSF.
- Õhutõrjediivisjon (luftforsvårsdivision) står for jordbaseret luftforsvar, men for

tiden er det eneste udstyr man råder over dobbeltløbede 23 mm maskinkanoner af typen ZU 23/2, der er utilstrækkelige til områdeluftforsvar. Indtil man får nogle længerevækkende våben er Õhutõrjediivisjon underlagt hæren og bruges til at uddanne de lokale luftværnsdelinger, som skal indgå i hærens bataljoner.

- Lennubaas (flyvestation) er den mest interessante enhed i denne sammenhæng, og består af en transporteskadrille baseret på Ämari.

Efter dannelsen af flyvevåbnet opererede Eesti Õhuvägi's flyvende enhed indledningsvis fra den internationale lufthavn i Tallinn, sammen med grænsevagtens flyvende enhed. Men den 15. maj 1997 flyttede flyvevåbnet til den tidligere

sovjetiske Su-24 Fencer base i Ämari syd for Tallinn med sin lille flåde bestående af to An-2 Colt biplaner og tre Mi-2 Hoplite helikoptere (hvoraf dog kun to er flyveklare, den sidste anvendes til reservedele). Alt flyvende materiel var oprindeligt overtaget fra det sovjetiske DOSAAF hjemmeværn, og Mi-2'erne blev en overgang anvendt af grænsevagten.

Som nationalitetsmærke genindførte flyvevåbnet en hvid-sort-blå trekant, der oprindeligt blev anvendt på estiske militærfly før Anden Verdenskrig.

Flere fly

I maj 1998 erhvervede Eesti Õhuvägi yderligere flyvende materiel fra en lokal flyveklub i form af en PZL-104 Wilga 35 og to Blanik svævefly. Håb for den umiddelbare fremtid omfatter anskaffelse af et par Yak-52 træner i 1999.

På længere sigt er det planen, at der skal anskaffes materiel til oprettelse af tre eskadriller på Ämari (henholdsvis transport-, rednings- og jagereskadrille), men dette er stadig fremtidsmusik af økonomiske årsager. Det er også under overvejelse at sammenlægge flyvevåbnets og grænsevag



Den ene af flyvevåbnets to Blanik svævefly, som blev anskaffet i maj 1998 og endnu ikke er malet om i militære farver.



Steen Hartov

I august 1998 havde en af flyvevåbnets Mi-2 helikoptere (nr. 61) fået denne tegning på siden.



Danmark samarbejder med Estland om militær bistand på mange niveauer, og i august 1998 besøgte Eskadrille 722 flyvevåbnet på Ämari. Her ses S-61 nr. U-240 sammen med Mi-2 nr. 61.

tens flyvende enheder, for derved at få en billigere drift.

Eesti Piirivalve (Estlands Grænsevagt)

Estlands grænsevagt (Eesti Piirivalve) blev oprettet i 1990, primært med opgave at afpatruljere landets grænser både til lands og til vands, men sekundært at udføre eftersøgnings- og redningsopgaver. Piirivalve er direkte underlagt Estlands indenrigsminister, men i tilfælde af krise- eller krigssituationer vil kontrollen blive overført til forsvarschefen.

I februar 1993 donerede Luftwaffe to tidligere østtyske Let 410UVP til Estland, og disse blev organiseret i den såkaldte Riiklik Lennusalk (statslige flyenhed) baseret i Tallinn lufthavn til støtte for Piirivalve.

Efter det tragiske forlis med færgeren Estonia, der sank i Østersøen den 28. september 1994, hvorved mere end 900 menneskeliv gik tabt, gav de baltiske stater høj prioritet til etablering af en effektiv SAR-tjeneste.

Som en konsekvens heraf indledte Piirivalve i oktober 1994 træning i helikopterope-

rationer med tre tidligere russiske Mi-2U Hoplite. Det viste sig dog hurtigt, at den lille Mi-2 ikke var velegnet til SAR-opgaver, og i november 1995 blev fire større og kraftigere Mi-8 Hip anskaffet fra Tyskland (tre tidligere militære Mi-8S/TB og en tidligere civil Mi-8T).

Deling

I april 1997 blev Riiklik Lennusalk omdøbt til Piirivalve Lennusalk (grænsevagtens flyenhed), og organisationen delte i en transporteskadrille (med Let 410) og en helikoptereskadrille

(med Mi-8). På det tidspunkt var de tre Mi-2 Hoplite givet videre til Estlands flyvevåben, og en opdatering indledt af Mi-8 helikopterne for at gøre dem mere effektive til SAR-opgaver.

Dette modificeringsprogram udføres af Kaunas Avia Baltikum i Litauen og omfatter blandt andet installation af radar, FLIR og ny hoist med større kapacitet. Den første opdaterede Mi-8 blev modtaget af Piirivalve den 9. oktober 1997, og den næste fulgte efter i 1998. De to sidste Mi-8 er i øjeblikket opmagasineret på flyvepladsen i Pärnu i det sydlige Estland, mens man venter på at der også bliver penge til deres opdatering.

Tak til oberstløjtnant Steen Hartov, forsvarsattaché på den danske ambassade i Tallinn, for assistance under forberedelsen af denne artikel.

To af grænsevagtens Mi-8 er opmagasineret i Pärnu, og ses her endnu malet i farverne fra det østtyske flyvevåben.



Jan Jørgensen

Cimber i Kastrup

Af Hans Kofoed

Københavns Lufthavn Kastrup er en af de lufthavne, hvor Cimber Air kommer oftest. Man har nu ca. 40 operationer dagligt ud af lufthavnen, og Cimber har derfor piloter og stewardesser fast stationeret i København.

Man har også egne folk i København til at "handle" flyene, et arbejde som de fleste selskaber betaler SAS eller et servicefirma for at udføre. Under ledelse af station manager Abid Mushtaque sørger Cimbers rampepersonale således for at flyene bliver gjort rene og at der kommer mad og drikke ombord, ligesom de transporterer besætninger m.m.

Cimber har også egne mekanikere i København, og de har nu fået væsentlig bedre arbejdsforhold.

Egen hangar

For at kunne opretholde samme punktlighed som i Sønderborg har Cimber Air længe ønsket at have mulighed for at få flyene under tag, fx når der er risiko for isdannelse. Hertil kommer, at selv om det jo er sundt med frisk luft, så er det ikke altid lige frem lykken for mekanikerne at arbejde under åben himmel.

Hidtil har man i et vist omfang kunnet låne plads hos SAS, men det er ikke længere nødvendigt, for nu har Cimber Air egen hangar i Kastrup Syd, Hangar 117 lige til højre for Sydporten.

Hangar 117 er ikke noget palads, men velegnet til vort behov, sagde teknisk direktør Ove Lustrup Madsen, da Cimber Air den 26. marts præsenterede den nye tekniske base for venner og forretningsforbindelser.

Lufthavnens ældste

Hangar 117 er nu den ældste hangar i Københavns Lufthavn Kastrup. Den er opført i begyndelsen af besættelsen af Luftwaffe, den gang tyskerne endnu kunne afse stål til hangarbyggeri. I anden halvdel af fyrrerne husede den Det Danske Luftfartsselskabs motorværksted, hvorefter Flyvevåbnet brugte den nogle år til især Catalinaer. ESK 721 var indtil

1957 stationeret på Flyvestation København (Margretheholm og Kastrup).

I 1959 oprettedes det første danske charterselskab, Flying Enterprise. Det fik domicil i Hangar 117, og efter dets fallit i 1965 overtog Conair og senere Premiair brugen af hangaren.

Problem løst

Med overtagelsen af Hangar 117 har Cimber Air også fået løst et andet problem: Selskabets nye ATR72-500 har tre meter større spændvidde end ATR42 og kan derfor ikke komme helt ind i hangaren i Sønderborg!

Men i Hangar 117 er der ingen problemer - den har tidligere givet husly til væsentlig større fly.

Der har allerede været andre ATR operatører, der har spurgt om de kunne få lavet vedligeholdelse i Hangar 117, men det har vi i øjeblikket ikke kapacitet hertil, fortæller Ove Lustrup Madsen.

I København laver vi fortrinsvis linjevedligeholdelse, incl. A-check (efter 400 flyvetimer). Næste store eftersyn, C-check, skal udføres efter 3.200 timer, men det har vi opdelt i otte etaper og udfører så et af dem, hver gang vi laver et A-check. På på den måde får vi i løbet af otte A-check lavet et C-check.



Mange mennesker var mødt op i Hangar 117 i Kastrup Lufthavn for at byde Cimber Air velkommen. I baggrunden Cimber Airs nye ATR72-500 OY-CIN. Foto: Knud Larsen.

Bliver i Sønderborg

Der gik ikke længe efter at det var blevet kendt i Sønderborg, at Cimber skulle have hangar i København, før rygterne begyndte at svirre om at Cimber Air var ved at flytte til hovedstaden.

Men det afvises på det kraftigste af administrerende direktør Jørgen Nielsen: - Vi er et sønderjysk selskab, og det bliver vi ved med at være! ■



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater. Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:

Cessna 172 - 1040,- incl. 25% moms pr. bloktime

Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning, eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 . E-mail: ikaros@inet.uni-c.dk

Flyttedag i Kastrup

Af Hans Kofoed



Efter et EU-udbud med fem bydende prækvalificerede virksomheder har Københavns Lufthavne A/S skrevet kontrakt med entreprenørfirmaet Monberg & Thorsen på totalentreprisen for flytningen af den gamle lufthavnsterminal fra den nuværende placering ved Øresund til lufthavnens vestlige område i Maglebylille, hvor den skal tilbageføres til sin oprindelige form.

Et flyttelæs på 26.000 tons

Valget af entreprenør faldt på Monberg & Thorsen af to grunde. Prisen var den rigtige – og måden at flytte bygningen på vil betyde færrest mulige gener for lufthavnen.

Den 4.000 kvadratmeter store bygning køres væk i ét stykke, ikke som det tidligere har været nævnt i fire. Det sker ved hjælp af en snes selv-

rende blokvogne en lørdag nat i midten af september, hvor flytningen ikke vil være til gene for flytrafikken.

Inden flytningen skal Gamle Lufthavns gård renses for de mange tilbygninger, der kom til i de første efterkrigsår, delvis med udnyttelse af materialer fra tyskerbarakker i Ålborg Lufthavn. Det er nemlig kun den oprindelige bygning fra 1939, der anses for bevaringsværdig.

Selv om bygningen i renset stand vejer ca. 26.000 tons, bliver det ikke Danmarkshistoriens største flyttelæs. Det var flytningen af en røntgenbygning i forbindelse med opførelsen af det nye Rigshospital i København – den vejede ca. 40.000 tons.

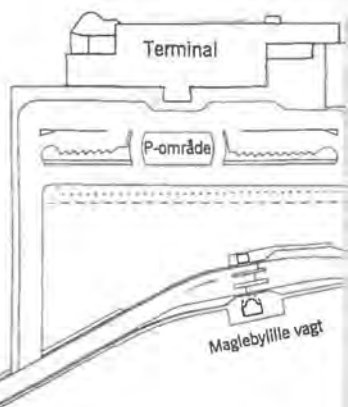
Til gengæld skal Gamle Lufthavns gård flyttes betydeligt længere!

Hvad skal den bruges til?

Bygningen placeres – i hvert fald indtil videre – uden for hegnet, og der bliver altså ikke adgang til den fra airside. Det vil kræve en række sikkerhedsmæssige foranstaltninger, og Gamle Lufthavns gård vil derfor ikke kunne anvendes til VIP-modtagelser eller til General Aviation Terminal. Men den kan jo altid flyttes ind på den anden siden af hegnet – eller rettere sagt, hegnet kan flyttes, så bygningen atter bliver en integreret del af selve lufthavnen. Indtil da skal den hovedsagelig bruges til det, den har været anvendt til siden 1960: kontorer.

Og måske genopliver man Hammers Restaurant, i 1940'erne og 1950'erne et yndet udflygtsmål for københavnere, for også fra den nye beliggenhed bliver der en flot udsigt ud over lufthavnen.

Om prisen siger direktør



Søren Peter Thorning, Københavns Lufthavne A/S kun at flytningen og indretningen af Gamle Lufthavns gård det nye sted beløber sig til et tocifret millionbeløb, så den kan altså ligge mellem 11 eller 99 mio.

Ville det mon ikke have været billigere at opføre en helt ny bygning efter de originale tegninger, der er bevaret? Måske, men det ville ikke være "den ægte vare".

I øvrigt er der sket så mange ændringer i byggenormerne siden 1939, at en sådan nybygget replika ville være klart ulovlig. Men en eksisterende bygning er det ikke, så også af den grund skal Gamle Lufthavns gård flyttes. ■

For 50 år siden

1. maj 1949: SAS åbner en rute København-Grønland med DC-4. Det første fly føres af kaptajn Povl Jensen og medfører 38 passagerer.

23. maj: Forsvarsminister Rasmus Hansen underskriver kontrakt om køb af 20 Gloster Meteor IV.

28. maj: Fyens Flyveklubs KZ IIT OY-DRO (prototypen) havarerer under en opvisning i Beldringe. Piloten, ingeniør Gunnar Grønbæk Laugesen omkommer.

29. maj: Hærens Flyvertroppers "Flyvende Fæstning" (Boeing B-17G) afgår fra Kastrup til Grønland, ført af kaptajn Michael Hansen, for at udføre luftfotografering de næste tre måneder.

30. maj: På Det Danske Luftfartsselskabs generalforsamling oplyser formanden, civilingeniør Per Kampmann, at selskabet har haft en omsætning på 43,5 mio. kr.- og et tab på 8,8 mio.

13. juni: Den militære overgangsflyveskole på Karup aflægger under kommando af oberst C.C. Larsen besøg med 16 Harvard og tre Oxford på de svenske flyvebaser Norrköping og Uppsala.

19. juni: Natten til den 19. juni nedbrænder den ene hangar på Lundtofte flyveplads nord for København. Den militære KZ VII nr. 617, Piper Cub OY-AID, S.G. 38 OY-57 og Wolf OY-83 (havareret) blev ødelagt.

24. juni: Zone-Redningskorpsets Flyveambulancetjeneste fejrer 10-års jubilæum. Det markeres bl.a. med en formationsflyvning af ni fly over København med Monosparen i spidsen.

Luftfartsudstillingen i byen ved Bodesøen finder sted hvert andet år. I år samledes 440 udstillere fra 22 lande under tag i de mange messehallen og i selve lufthavnen, der ligger 10 minutters buskørsel derfra. På flysiden omfatter udstillingerne forretningsfly, motorfly, svævefly, ultralette fly, modelfly etc. Derudover udstilles motorer, instrumenter, bøger, flysimulatorer, flytilbehør m.v. På den militære side udstilles fly og raketter fra hhv. Luftwaffe og Bundeswehr. Den tyske aeroklub havde et udstillingsareal på 2.000 m² med bemanning på ca. 100 personer.

Hovedtemaet for udstillingerne er general aviation i bredeste forstand. Der var ca. 50.000 besøgende, heraf ca. 12.000 fra udlandet.

2001

Det kan synes upraktisk at have opdelt udstillingen i messehallerne inde i byen og selve flyvepladsen. Der er imidlertid kontinuerlig shuttle-busforbindelse mellem de to udstillingsområder, så det fungerer i praksis udmærket. De største problemer er at alle besøgende i bil skal ind i byen for at finde parkeringsplads, og det er vejnettet slet ikke gearret til.

Udstillingskomitéen har derfor besluttet at etablere et nyt messecenter udenfor byen lige nord for lufthavnen. Det er planen, at det skal være færdigt i 2001.

I senere numre gennemgås nogle af nyhederne. Her er blot en forsmag på noget af det, der var at se.

Denne russiske udgave af DHC-2 Beaver hedder SM92 Finist. Den er fremstillet af SCF Tichnoavia i Moskva. Den har plads til seks personer.



Mid West Engines udstillede denne Bede BD-5 med motor efter Wankel-princippet.

Aero '99 Friedrichshafen

Tekst og foto: Knud Larsen



Den tyske fabrik Schempp-Hirth udstillede Discus 2b og Ventus 2cM.



En af hallerne var reserveret udelukkende til modelfly, hvor der var alt, hvad hjertet kan begære.

Den polske svæveflyvefabrik SZD Bielsko udstillede tre fly af typerne SZD 51, SZD 54 og SZD 55.



U-275 en af vore legendariske redningshelikoptere over Ska-gens Gren. Skal den flyttes til Jylland?

Foto: KRII/FOTOTJ/FSNÅLB

KOMMENTAR

Kommentar til regeringens forslag til nyt forsvarsforlig

Hvor kan man få mere ved at investere mindre?

Spar 70 millioner

I regeringens oplæg til nyt forsvarsforlig foreslås Flyvestation Værløse (FSNVÆR) nedlagt som operativ flyvestation.

Herunder tænkes Eskadrille 722 (ESK 722) med redningshelikoptere (S-61) og Søværnets Flyvetjeneste (SVF) med Lynx flyttet til Flyvestation Karup (FSNKAR), hvor de samplaceres med Hærens Flyvetjeneste (HFT), idet HFT ligeledes flyttes fra Flyvestation Vandel (FSNVAN) til FSNKAR.

Det er uden tvivl et godt forslag at samle alle forsvarshelikoptere på én flyvestation med alle de fordele, som kan udspringe heraf i form af mere rationel udnyttelse af helikopterflåden som af det tilhørende personel og øvrig støttestruktur med den heraf følgende effektivisering.

Det gælder ikke mindst set i et fremtidsperspektiv, hvor der dels ses behov for tilgang af egentlige transporthelikoptere til forsvaret, hvilket også fremgår af regeringens oplæg, dels at der indenfor få år skal ske en udskiftning af såvel de aldrende S-61 redningshelikoptere, som af hærens observationshelikoptere H-500.

Hvorledes en sådan ny helikopterstruktur i forsvaret skal skrues sammen, ligger der al-

lerede modeller for gennem analyse udført af en arbejdsgruppe i Forsvarskommando-regi.

Hovedværkstedet

Der er imidlertid to aspekter som springer i øjnene.

For det første fremgår det ikke af oplægget, om de helikopterrelaterede afdelinger af Hovedværksted Værløse (HVKVÆR) skal fortsætte driften herfra.

På længere sigt synes det ikke hensigtsmæssigt, at helikopterne i fremtiden stationeres i Jylland og de tilhørende hovedværksteder på Sjælland. Det vil give mange tidskrævende transittflyvninger og brug af ressourcekrævende flyvetimer. Værkstederne bør således før eller siden følge med til Jylland.

På FSNKAR er der da også hangarkapacitet hertil, uden ret meget nybyggeri.

Jamen, vil nogen hævde, det er der ikke plads til på Ka-

rup, når alle helikopterenhederne er samlet og bosat her forinden.

Korrekt. Der kan hurtigt blive et rodsammen af mange forskellige enheder og myndigheder på Karup, så evt. stordriftsfordele vil gå tabt i samordningsproblemer med pladsmangel m.v., og her kommer det andet aspekt ind i billedet.

Vandel er stedet

Flyt ESK 722 og SVF til Vandel, hvor der i forvejen er stationeret de fleste af forsvarshelikoptere, 24 i HFT.

Herved kan spares nybyggeri på Karup til husning af HFT, hvilket løst anslået andrager mellem 60 og 70 mill. kr. Hertil kommer at man kan undlade en så kraftig miljøoprydning på Vandel, som hvis flyvestationen skal afhændes til anden anvendelse. Besparelse ca. 8 mill. kr.

Man sparer ligeledes op-rømning af banesystemer og

shelters for et uoverskueligt beløb.

Tillige undgås at forlade bygninger, der for mindre end ti år siden er opført til brug for HFT på Vandel, for over 10 mill. kr.

Der er på Vandel shelterkapacitet nok til husning af forsvarshelikopterflåden. Til gengæld skal der bygges hovedkvartersbygninger m.v. til både ESK 722 og SVF, velsagtens for omkring samme

beløb som skulle anvendes tilsvarende på Karup på omkring 250 mill. kr. Også det er der plads på Vandel.

Ved en sådan kortsigtet besparelse på 70 mill. kr. kan man i tilgift få en ren helikopterbaseret flyvestation, hvor forsvarshelikopter-ekspertise er samlet, med udsigt til langsigtede driftbesparelser gennem rationalisering og effektivisering.

Der er ingen tvivl om at fremtidige militære operationer vil fordrø øget brug af helikoptere, en tendens der tydeligt ses i andre lande.

Med nærværende forslag til etablering af en ren helikopterflyvestation kan skabes en visionær ramme for forsvarshelikopterstruktur og en god basis for anskaffelse af nye helikoptere bl.a. til brug i international sammenhæng.

SSG F.K. Laursen (LAU)

Hærens Flyvetjeneste
- på Vandel - Danmarks
næststørste flyvestation!

LYNX S-256 fra Søværnets Flyvetjeneste. Skal den stationeres i Vandel?

Foto: Arne S. Hansen/
FOTOTJ/FSNÅLB





Sikorsky S-92 Helibus

Sikorsky S-92A Helibus på
en prøveflyvning i Florida.
Foto: Sikorsky

S-92 Helibus er en mellem-tung helikopter til civil og militær anvendelse, herunder passager- og fragtflyvning, patienttransport, samt eftersøgning og redning. I offshore udførelse tager den 19 passagerer plus to piloter, som militær transporthelikopter 22 passagerer. Normal fuldvægt er 11.430 kg, rejsehastigheden 155 knob (287 km/t), tjenestetophøjden 15.000 fod og flyvestrækningen (med brændstofreserver) 400 nm (741 km).

Motorinstallationen er to General Electric CT7-8 turbomotorer med en samlet startydelse på 2.400 hk.

S-92 er baseret på Sikorskys gennemprøvede Black Hawk og Seahawk og har en

struktur af letmetal og komposit.

Den er udviklet af et internationalt hold under ledelse af Sikorsky, der selv står for rotor- og transmissionssystemet samt for montering og prøveflyvning

Strukturen leveres af partnerne. Mitsubishi (Japan) står for hovedkabinen, mens de lodrette halefiner kommer fra Jingdeshen Helicopter Group/CATIC i Folkerepublikken Kina.

Gamesa i Spanien leverer halekonus og "overbygningen" til kabinen med motornaceller m.v.

Aerospace Industrial Development Corporation (AIDC) på Taiwan fremstiller cockpittet med tilhørende elektriske og

hydrauliske ledninger, styregrej m.v. og Embraer i Brasilien leverer sponsons (stubvinger) med brændstoftanke samt understel.

Prøveflyvningerne påbegyndtes Lillejuleaften (den 23. december) i fjor. Skønt Sikorsky fabrikken ligger i Stratford, Connecticut (ved New York) foregik det i Florida (West Palm Beach), hvor det mildere klima muliggør en mere intens afprøvning end tilfældet er i New England.

Det var S-92 nr. 2, der var det første i luften, for der er ingen planer om at flyve med nr. 1, selv om den godt kan det. Den skal bruges til 350 timeres prøver på jorden, herunder 200 timer for at certificere gearkassen.

Nr. 2 skal flyve 340 timer, nr. 3 432 timer. Det er den prototype, der nærmest svarer til den civile trafikudgave S-92A, og med den går hovedvægten fra flystel til systemer.

Nummer 4, der skal flyve 124 timer som. prøvestand for akustiske målinger og for optional extras. Det bliver den sidste, der går i luften (i juli 2000).

Fly nr. 5 er i utility udførelse og skal flyve 480 timer. Den skal prøveflyves med maximal tilladt vægt, 26.500 lbs (12.020 kg) med udvendig last.

I alt planlægges 1.400 flyvetimers prøveflyvning, der gerne skulle føre frem til typegodkendelse medio 2000. Leverancerne ventes påbegyndt sidst i tredje kvartal 2001.



70 år

Ejendomsmægler Poul Daugaard

Poul Daugaard, der fylder 70 år den 7. juni, voksede op ikke langt fra Kløvermarken, så flyveinteressen går nogle år tilbage.

Han lærte at flyve i Kastrup i 1949 hos Dansk Lufttaxi, og fik A-certifikat året efter (senere suppleret med instrumentbevis).

En tid fløj han fotoflyvning for Sylvest Jensen, og i 12 år havde han eget fly, Gardan Horizon OY-DDW og fløj luften tyndt over det meste af Europa. Det blev i alt til et par tusind timer, indtil han efter 30 år måtte aflevere certifikatet af helbredsmæssige grunde.

Daugaard havde nogle år flyveskole i Kastrup Syd, Sammen med Litex Aviation, og han har siden 1978 været revisor i Foreningen Danske Flyvere.

Udnævnelse

Underdirektør Kjeld Fuglholt



Kjeld Fuglholt er udnævnt til underdirektør i Sun-Air of Scandinavia A/S, hvor han blev ansat i 1995 som økonomi- og administrationschef. Hans hovedansvarsområder vil være Finans samt Human Resources.

Kjeld Fuglholt har en bred erhvervsbaggrund. Han var således i en årrække ansat som Managing Director i EPA Ireland Ltd. i Dublin samt som Senior Manager i Den Danske Bank International i Luxembourg efter at have været tilknyttet Provinsbanken A/S i Århus som intern revisor.

Med viljen som drivkrav

Af Arly Dalgaard

Som ung sergent i Flyvevåbnet tog jeg privatflyvercertifikat i 1968, vistnok.

Efter at jeg havde brækket ryggen ved en ulykke med tab af førlighed i benene til følge måtte jeg selvfølgelig men meget modstræbende aflevere mit certifikat til Statens Luftfartsvæsen.

Jeg puslede selvfølgelig med muligheden for at få lavet et eller andet håndstyringsagregat og få tilladelse til at flyve med det, men det lød på det tidspunkt slet ikke fremkommeligt. Så det var så den karriere.

Jeg forblev dog medlem af KDA og blev medlem af Ods herreds Flyveklub og senere Holbæk Flyveklub. Her tiltuskede jeg mig mange ture med mange forstående piloter, som jeg skylder en utrolig stor tak. Jeg tror aldrig de helt har forstået hvor meget det betød for mig.

Forbillede: Douglas Bader

Efter de første følinger om muligheden for at flyve uden brug af ben skød jeg i mange år projektet fra mig igen. Jeg må lige tilføje, at den britiske jagerpilot Douglas Bader, der efter nedstyrtning og amputation af underben fortsatte togter mod tyskerne, faktisk var

mit forbillede. Jeg "læste" bogen om ham ved hjælp af båndoptager, da jeg på det tidspunkt i den første fase på hospitalet (som i øvrigt blev mit hjem de næste 13-15 måneder), ikke engang kunne holde en bog.

Forskellen på Douglas Bader og jeg var imidlertid, at han ikke var lammet i benstumperne. Han kunne således via proteserne bruge lårmuskulatur mv. til at trykke på pedalerne med.

Interessen er der

Jeg havde måske også undertrykt interessen for selv at flyve, men for et par år siden dukkede bevidstheden op om, at det gjorde man i andre lande. Jeg mente jeg havde set en video om en svensker, der fløj privatfly helt uden benforbindelse. Jeg skrev til det svenske luftfartsvæsen, men svaret var afkræftende. Ikke med så svære handicap.

Det der fik sat yderligere skub i mig var en avisartikel nogle år senere om en engelsk pilot der brugte kørestol.

Via KDA fik jeg kontakt til engelske flyveklubber. Og så skete der noget. De næste måneder formentlig vältede nye oplysninger og opdagelser ind over mig. I England havde man flere piloter, der fløj uden

benforbindelse, og nogle maskiner indrettet med håndagregat.

Det satte liv i den gamle. Jeg var indstillet på at tage derover og i det mindste flyve solo. Det afstedkom en række brevvekslinger, herunder oplysning om deres klub for handicappede flyvere. Det gav sporet til andre flyveklubber i Tyskland og USA.

Og pludselig åbnede der sig en helt ny verden for mig. Det myldrede ind med oplysninger om flyvere i min situation. Bag efter må jeg indrømme, at jeg kunne da have sagt mig selv, at i hvert fald amerikanerne måtte være så langt fremme.

Positiv indstilling

Jeg var faktisk ved at træffe aftale med England, da jeg med de erfaringer, jeg havde set fra udlandet, fik mod til at kontakte Statens Luftfartsvæsen. Og det gav mig nyt mod. Man var slet ikke afvisende, blot usikker på denne nye situation.

Vi er nu henne i juli 1998, og det blev til nogle telefonsamtaler for at finde ud af en plan, der kort fortalt blev: Helbredsundersøgelse på Flyve medicinsk Institut på Rigshospitalet, erhvervelse af radiocertifikat, A-teori og endelig selve flyvningen.



Arly Dalgaard, der er uddannet radartekniker, fik A-certifikat første gang i 1969. Efter 65 timer måtte certifikatet annulleres pga. lammelser i underekstremiteter efter en ulykke. Han er nu bestyrer af et elektronikværksted ved Flyvevåbnets Specialskole.

På det tidspunkt var der mange usikkerhedsmomenter: Ville SLV kunne godkende mig som pilot, selv om min helbredsundersøgelse faldt ud med et godt resultat? Ja, faktisk var der ingen bemærkninger ud over at jeg ikke kunne gå. Walk-around-check skulle nok hedde noget andet i mit tilfælde, da jeg er 100% afhængig af min kørestol.

Jeg vidste heller ikke om SLV ville kunne godkende en af de håndkontroller der fandtes, selv om de var godkendt i andre lande.

Den tyske

Håndkontrollen er et helt kapitel for sig. Jeg blev meget fascineret af den tyske model. Den virkede i tegning og beskrivelser meget gedigen. Den har styring af pedalerne ved stangforbindelse til venstre pedal i højre side og herfra kabelforbindelse til højre pedal i venstre side.

Styringen foregår ved træk/skub med højre hånd. På håndtaget her sidder samtidig et drejehåndtag, der står i forbindelse med flyets gashåndtag, således at man har både siderorsfunktionen og gashåndtag

Aggregatet er monteret på den venstre siderorpedal i højre side.

Foto: Knud Larsen



Jeg har fået fremstillet en pude specielt til at lægge på vingen. Det letter ombordstigningen.

Foto: Arly Dalgaard

i samme hånd. Det monteres rimeligt nemt uden at gøre indgreb i flyet. Det er til gengæld også det dyreste.

Godkendt i USA

Det amerikanske er langt det enkleste. Det består af et stangsystem spændt på højre sides venstre pedal og ført op til et indstilleligt håndtag lige foran gashåndtaget, så man samtidig kan nå denne.

Siderorspedalerne bevæges da ved en op-/nedgående bevægelse, hvilket desværre virker unaturligt. Men det bør kunne indøves ligesom så meget andet. I skrivende stund har jeg kun prøvet at køre på jorden med det.

Det amerikanske aggregat var det som SLV kunne give mig forhåbninger om umiddelbart at kunne godkende, fordi der er en amerikansk godkendelse i form af en STC (Supplemental Type Certificate) på det. Da det også var det billigste og enkleste at montere, blev det således det jeg lagde mig fast på.

Efter en del skriverier fandt jeg frem til, at et brugt hos en amerikansk pilot med 4.000 flyvetimer på bagen måtte være sagen. Efter at have fået tegninger mv. kunne jeg forsikre mig om at det var det der svarede til STC-godkendelsen. Efter at have været i retten hos notarius og fået noteret

Aggregatet skal til forevisning og godkendelse i Statens Luftfartsvæsen.

Foto: Arly Dalgaard.



en erklæring til amerikaneren om at jeg ikke ville kunne gøre ham krav gældende, hvis der skete noget uheld, fik jeg efterhånden aggregatet hjem i februar 1999.

Og i Danmark

Så langt så godt. Nu skulle det blot godkendes af SLV. Spændende var det, da jeg den 11. februar troppede op med min *handcontrol*. Der var flere medarbejdere til stede som alle viste positiv interesse. Der blev drøftet og vurderet, og til sidst nåede man frem til at: a) man kunne godkende udstyret på baggrund af STC'en, b) jeg måtte selv montere og demontere det, og sidst men ikke mindst c) flyet skulle ikke ændre status til "eksperimental". Glad var jeg. Her var rundet endnu et hjørne, der på flere måder havde givet grund til uvished.

Kun ældre Cherokee

Der er dog et stort problem med denne *handcontrol*. Den kan kun bruges på Cherokee's fra før 1974, og det begrænser jo lejemulighederne noget. Årsagen er, at der på de nyere fly ikke er stiv forbindelse fra pedalerne til næsehjulsstyringen, men en fjederforbindelse. Det gør, at jeg ikke kan dreje næsehjulet til den ene side alene ved at trække i en pedal.

Dette problem samt de ringe muligheder for at leje fly og hver gang skulle have ejers ac-

cept til at påmontere mit aggregat har fået mig til at søge forskellige fonde og enkeltpersoner om støtte til helt eller delvist køb af et brugt fly. Det har desværre endnu ikke givet resultat.

No return

Det skal da ikke være nogen hemmelighed, at jeg flere gan-

ge undervejs har tænkt "hvad er det dog du har rodet dig ind i?", og været ved at opgive. Men nu er jeg så langt og teoriprøven vel overstået (kun tre fejl), at der ikke er nogen vej tilbage. Og så i øvrigt, nu kommer det sjove, selve flyvningen.

The point of no return er passeret.

(fortsættes i et senere nr.)

JAR-FCL og JAR-OPS kursus

Skolen for Civil Pilot Uddannelse afholder kurser for konvertering af nationale certifikater til JAR-FCL certifikat. Begge kurser er godkendt af SLV.

- JAR-OPS
 - 1. juni 18.00-22.00 og 3. juni 18.00-22.00
 - 5. september 9.00-16.00
- JAR-FCL
 - 20. juni 9.00-16.00
 - 22. august 9.00-16.00

Undervisningen vil foregå på Roskilde Lufthavn.

B+I Teori

Daghold start juni '99 med eksamen i november efter "gamle" regler
(der tages hensyn til planlagt ferie i juli måned)
Ring for pris, tilmelding og/eller yderligere oplysninger.

Skolen for civil
Pilot Uddannelse



Roskilde Lufthavn - 4000 Roskilde. Tlf.: 46 19 16 30 Fax: 46 19 11 15






**MODEL-
SIDERNE**

Franske solister

Efter Anden Verdenskrig var de allieredes flykonstruktører naturligvis optaget af at udvikle militære flyvemaskiner udstyret med jet- og raketmotorer. Det var særdeles spændende for en flyveinteresseret dansker at følge med i de fantasifulde prototyper, som især franskmændene i de år spyede ud fra fabrikkerne.

Navnlig på „parisersalonerne“ i halvtredserne kunne man opleve gysen, når man for eksempel så den understelsløse Sud-Est Baroudeur i en støvsky starte og lande på sine metalski på græsset - bogstaveligt talt mellem tilskuerne

langs med rullebanen, eller blev tynget i knæ af en buldrende Sud-Est Grognard, som passerede i ekstrem lav højde hen over hovederne, eller åndeløst oplevede en Leduc, der blev startet fra ryggen af sin Languedoc højt oppe i den franske sommerhimmel over Le Bourget.

Her handler det om Triton og Trident et par af deres solist-kolleger, jet-alderens andre franske banebrydere, som også debuterede på Le Bourget.

Af Wilhelm Willersted

Sud-Ouest S.O.6000 Triton er faktisk den allerførste franske jetkonstruktion. Flyet blev i al hemmelighed udviklet under den tyske besættelse. Designarbejdet startede i 1943 og bygningen af prototypen fandt sted i 1945. Flyet var oprindeligt tænkt som testbed for Rateau SRA-1 turbojetmotoren, men undervejs blev flyet ændret til at fungere som jet-træningsmaskine med lærer og elev siddende side-ved-side.

Triton udførte sin førsteflyvning i november 1946 udstyret med en tysk

S.O.6000 Triton havde et langbenet næsehjulsunderstel.

Junkers Jumo 004B-2 jetmotor. Konstruktionen med den cylindriske krop var skabt til at rumme selv ret voluminøse jetmotorer. I første omgang var det tanken at det skulle være en Rolls Royce Derwent 5, men det blev senere til en Nene motor på 4.850 lb. produceret af Hispano-Suiza. Den første prototype af Triton havde motor indbygningen i næsen.

På senere versioner flyttedes indbygningen til siden af kroppen lige over de ellipseformede, midtplacerede vinger. Flyet var oprigtigt talt ikke nogen skønhedsåbenbaring på jorden med sine tre høje stankelben. Den gjorde sig trods alt noget bedre i luften.

Der blev bygget fire prototyper. Tophastigheden - sat med en Nene-drevet motor - blev 950 km/t. Tophøjden var 40.000 fod.

Trident

Sud-Ouest S.O.9000 Trident var en avanceret konstruktion. Flyet var både jet- og raketdrevet. For enden af hver af de korte, brede vinger sad en Turbomeca Maboré jetmotor og i bagkroppen var placeret en SEPR 251 raketmotor med tre dyser.

Kroppen rummede brændstoftankene. Konstruktionen af den første prototype startede i 1949 og førsteflyvningen fandt sted den 2. marts 1953. Trident fløj første gang med

Jetmotorerne på S.O.9000 var anbragt yderst på vingerne og raketaggregatet sad bagerst i kroppen.



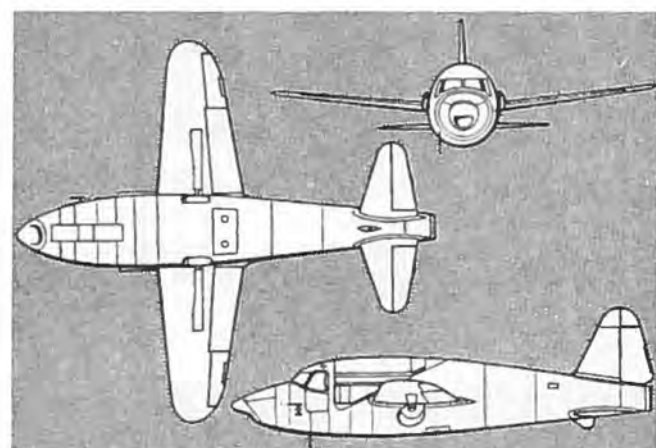
jet- og raketmotorerne i sving den 4. september 1954.

Trident startede fuldtlastet ved hjælp af Maboré jetmotorerne. I rollen som supersonisk interceptor satte piloten fyr på raketmotorerne, som i løbet af godt fire minutter gav flyet en tophastighed på Mach 1,6 i 60.000 fods højde. Tridents bevægning var et Matra luft-til-luft missil anbragt under kroppen.

S.O.9000 Trident var i stand til at starte fra en græsbane! Det kunne gå supersonisk i let dyk med jetmotorerne alene.



I Tritons rummelige krop kunne forskellige jetmotortyper installeres.



S.O. 6000 Triton

Med raketten tilsluttet var tophastigheden Mach 1,6.



Det avancerede Trident-fly var en af stjernesolisterne på Le Bourget i 1955.

Udviklingen af Trident - S.O. 9050 Trident II - som fløj i juli 1955 blev opgivet. Flyet blev overhalet indenom af endnu rappere franske himmelstormere.

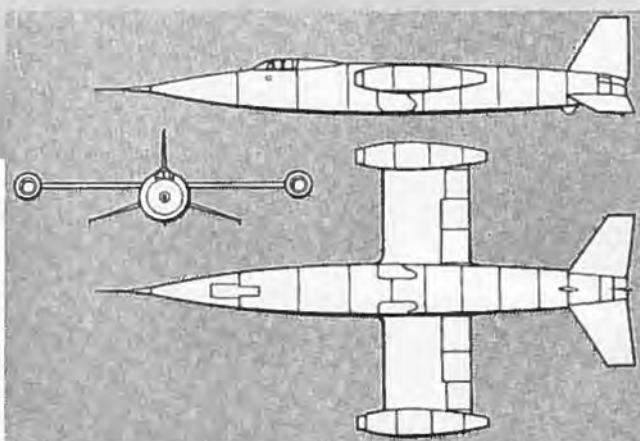
Tilgængæld kan man glæde sig over at de to her omtalte franske Le Bourget-solister er udsendt i samlesæt. De er nemlig nylig kommet i 1:72 fra den franske modellfabrikant MACH 2.

Data for flyene:

Sud-Ouest S.O.6000 Triton
 Spændvidde: 9,16 m
 Længde: 10,48 m
 Højde: 3,16 m
 Tomvægt: 2.293 kg
 Fuldvægt: 4.000 kg
 Tophastighed: 950 km/t
 Landingshastighed: 160 km/t

Sud-Ouest S.O.9000 Trident
 Spændvidde: 7,50 m
 Længde: 13,00 m
 Højde: 4,01 m
 Fuldvægt: 6.000 kg
 Tophastighed: Mach 1,6
 Landingshastighed: 230 km/t

Franskmændene, som jo har sans for, hvad der gør sig - også ved flyveopvisninger - demonstrerede Trident med såvel jet- som raketmotorerne sat til. Jeg skal love for at det gik hurtigt at stikke lodret op og forsvinde højt oppe i den blå pariserhimmel med den flammende orange hale som afskedsymbol.



S.O. 9000 Trident

Kommentarer

Sektionen "tilgang" har vist sjældent været så domineret af en enkelt type som denne gang, hvor over halvdelen er Boeing 737! Endda fabriksnye – og alle tre medlemmer af den nye generation er repræsenteret.

Det engelske flyentusiastblad Air Britain Digest er en sand guldgrube for samlere af serienumre, registreringsbetegnelser. Her er typiske oplysninger fra marts-nummeret om et de nye danske fly, Boeing 737-600 OY-KKG: Roll-out 25. jan. 1999, første flyvning 8. februar, afleveret 25. februar og fløjet til Stockholm samme dag. Positionsflyvning til Oslo den 17. marts og sat i drift den 18. marts på ruten Oslo-Kristiansand.

Om Sterlings OY-SEC (den gule) kan man læse, at den fløj første gang den 4. marts med amerikansk registrering,

N17 878, at den blev afleveret til Sterling den 19. marts og fløjet til København.

Nordic Aviation Contractors fly er kun sjældent i Danmark, L410 OY-PAF er det dog i skrivende stund. Den er fra 1989 og har senest været registreret i Sao Tomé som S9-TBG.

Men OY-PAC (1989, ex OK-SDP) er langt fra Skive. Den flyver i Argentina, og NAC har ildvrigt to andre, OY-TCL og 'M, i Argentina.

Danfoss Falcon 2000 OY-CKN var mærket F-WWMZ under prøveflyvningerne. Citation Jet OY-JMC er fra 1998, ex N277CJ, Janus OY-LEX fra 1994, ex SE-UKZ

Execujet ville gerne have haft bogstaverne OY-PIL til sin Pilatus PC-12, men de var optaget, og så blev den i stedet registreret OY-TUS. Den er praktisk talt ny, bygget 1998 og prøvefløjet som HB-FSY.

Cessna 525 Citationjet fotograferet i Københavns Lufthavn Kastrup af Tavs Mortensen.

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dato	Ejer/bruger
CKN	Dassault Falcon 2000	076	29.4	Danfoss, Nordborg
JMC	Cessna 525	277	12.3.	Himmark Air, Sønderborg
KKC	Boeing 737-600	28298	9.2.	SAS
KKD	Boeing 737-600	28299	5.3.	SAS
KKG	Boeing 737-600	28300	15.3.	SAS
KKH	Boeing 737-600	28301	25.3.	SAS
LEX	Schempp-Hirth Janus Ce	302	5.5.	Vejle Svæveflyveklub
MRF	Boeing 737-700	28009	22.3.	Maersk Air
PAC	Let L410 UVP-E20	871812	1.3.	NAC Nordic Aviation Contractors, SH
PAF	Let L410 UVP-E9	892325	25.3.	NAC Nordic Aviation Contractors, SH
RKX	Schleicher ASK-23	23149	25.3.	Øst-Sjællands Flyveklub
SEC	Boeing 737-800	28221	23.3.	Sterling European
SEH	Boeing 737-800	28444	17.2.	Sterling European
SEI	Boeing 737-800	28445	19.2.	Sterling European
TUS	Pilatus PC-12	230	19.3.	Execujet Scandinavia, Roskilde

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
CDA	Socata TB-9	4.5.	E. Pedersen, Birkerød	Solgt til Island
HFD	Robinson R22	22.4.	Svarres Modestrik, Ikast	Solgt til Sverige
RYM	Cessna F 172L	26.3.	SportTrading, Stakroge	Solgt til Polen
XTP	ASW-19B	15.2.	ASW Gruppen, Holstebro	Solgt til Spanien

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
AZD	Cessna F 150L	19.4.	H5 Airservice, Stauning	Bent Larsen, Tarm
AZM	Cessna F 172N	20.4.	H5 Airservice, Stauning	Bent Larsen, Tarm
BBK	PA-28-140	22.4.	Alex Rasmussen, Læsø	P. og T. Eriksen, Frederikshavn
BDC	PA-28R-200	19.4.	H5 Airservice, Stauning	TC West, Tarm
BIM	Cessna 421B	4.5.	Alebco Corp., Sdr. Felding	Jutlandia, Sdr. Felding
BVX	Rhönlerche II	26.4.	Fl. Nedergaard, Højslev	Nordvestjysk Flyveklub, Holstebro
BYK	Cessna 421B	19.4.	H5 Airservice, Stauning	Peter Bennedsen, Sdr. Felding
BYX	Ka 6CR	26.3.	Anders Ulrich, Hørsholm +	Carl Ulrich, Silkeborg +
EFF	Stampe S.V. 4C	4.5.	Søren Dolris, Helsingør +	Freddy Lund Jacobsen, Kbh.
HPA	Schweizer 269C	19.4.	H5 Airservice, Stauning	Peter Bennedsen, Sdr. Felding
LJA	Learjet 35A	28.4.	Execujet Scandinavia, Roskilde	Air Alpha Odense
PYY	Aerostar 601P	4.5.	Aalborg Airtaxi	North West Air Service, Thisted
XGM	Ka 6CR	22.4.	Cassone ApS, Kværndrup	Fyns Svæveflyveklub





Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Jan Schmeltz Pedersen		
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations
Vagn Jensen	86 44 11 33	Uddannelse

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhøjvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdirageflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Poul Erik Nielsen
Ellesletten 12, Trørød
2950 Vedbæk
Telefon 45 66 12 21

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Smålodsvvej 43
4100 Ringsted
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatservice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Tom Oxager
Månebakken 5, Dalby, 4690 Haslev
Telefon 53 69 85 95
E-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Linestyrings-Unionen
Jens Geschwendtner
Lundeager 28, 2791 Dragør
Telefon 32 94 74 47

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

Referat fra KDA's repræsentantskabsmøde

Kongelig Dansk Aeroklubs repræsentantskabsmøde den 17. april 1999 i Sønderjysk Faldskærmsklub Kolding Egnens Lufthavn, Vamdrup.

Tilstede var KDA's bestyrelse samt repræsentanter fra følgende unioner:

Dansk Ballonunion
Dansk Drageflyver Union
Dansk Faldskærms Union
Dansk Motorflyver Union
Dansk Svæveflyver Union
Linestyrings-Unionen

Der var ikke repræsentanter fra:

Dansk Kunstflyver Union
Fritflyvnings-Unionen
RC Sport Danmark

KDA's formand Aksel C. Nielsen bød velkommen.

1. Godkendelse af dirigent.

Bestyrelsen foreslog advokat Jørgen Krogh, der valgtes uden modkandidater.

Jørgen Krogh konstaterede, at repræsentantskabsmødet var rettidigt og lovligt indvarslet og at repræsentantskabsmødet var beslutningsdygtigt.

2. Aflæggelse af årsberetning ved formanden.

Formanden havde følgende mundtlige beretning som supplement til den udsendte skriftlige:

"I 1998 har vi kunnet se tilbage på 1997 som et travlt år, hvor KDA bl.a. fik mulighed for at optræde i rollen som koordinator i forbindelse med WAG. Der er på forskellig vis kommet mange positive tilbagemeldinger. Der er gjort nogle erfaringer, som vi kan drage nytte af, når vi inden for de næste to år skal forberede næste WAG. I flere sammenhænge har vi kunnet profitere af, at der var en samlet optræden i luftsportsmæssig både i relation til pressen, men også i relation til sponsorer. Et forhold der nok er værd at notere sig.

Året som helhed er forløbet med både positive og mindre positive oplevelser, nogle har endda desværre været negative.

Som tallene viser udvikler

medlemssituationen sig desværre negativt. På fem år har vi mistet 1.100 medlemmer, hvilket svarer til ca. 14 %. Bli-ver DFU's udmeldelse af KDA effektueret daler medlemstallet med en trediedel, hvilket nærmer sig en halvering over seks år.

Det er en udvikling, der er så alvorlig, at den kommende bestyrelse ikke kan sidde den overhørig.

Hvorfor har det så udviklet sig sådan? Der er formentlig flere årsager. Fra flere sider er KDA mødt med den kritik, at KDA ikke har været på rette sted til rette tid, når det gjaldt miljøproblemer og når det gjaldt lovændringer af forskellig slags, herunder også ændring af BL'ere. Kritikpunkter det er svært at argumentere imod.

Ud fra de ressourcemæssige muligheder, der har været til rådighed i sekretariatet, har der været forsøgt initieret aktiviteter, der skønnedes at kunne have fælles interesse. Det

gælder f.eks. medieuddannelse og forsøg på fælles markedsføring gennem optagelse af videopræsentationsmateriale og luftsportskalendere.

Forløbet af disse initiativer er karakteriseret ved, at flere unioner ikke har reageret på vore henvendelser. Årsagen hertil kan utvivlsomt skyldes flere ting. Eksempelvis at KDA ikke har været tilstrækkelig god til at sælge varen. En anden forklaring kan være, at medlemmerne ikke føler at de har nogen særlig tilknytning til KDA - og som følge heraf ikke har større interesse for aktiviteterne.

Et tiltag, der tilsyneladende har fået en positiv opbakning, er etableringen af KDA's amtsmiljøorganisation. Årsagen hertil er vel den ganske enkle, at der her er tale om en fælles situation, hvor vi kan se fordelene ved at stå sammen overfor myndighederne.

Dette forhold kan indikere at det er nødvendigt, at vi



Bent Holgersen modtog også en flaske cognac sammen med udnævnelsen. På billedet ses også KDA's formand Aksel C. Nielsen og siddende bestyrelsesmedlemmerne Vagn Jensen og Finn Larsen.

generelt får analyseret hvilke fællesopgaver vi fremover ønsker KDA skal løse, såfremt vi ønsker KDA's situationen ændret i positiv retning.

Organisationen skal naturligvis ikke opretholdes for organisationens egen skyld. Derfor vil det også være nødvendigt at checke kursen og få den korigeret for at nå det fælles mål. Dette kan eksempelvis gøres i et forum, hvor medlemmerne, dvs. unioner og direkte medlemmer, formulerer de opgaver, der ønskes løst og derefter finder det økonomiske grundlag for at gennemføre dem.

For mig er den ingen tvivl om, at det er nødvendigt at sætte denne proces i gang snarest muligt. Jeg har en begrundet forhåbning om, at det også vil lykkes at give den et for KDA positivt forløb.

Dette bygger jeg på de mange meldinger, der går på at der trods alt er et principielt ønske om at opretholde en fælles organisation til løsning af fælles opgaver. Jeg vil derfor foreslå den kommende bestyrelse, at der efter sommerferien afholdes et seminar, hvor vi formulerer de fremtidige opgaver for KDA.

Kommunikation er en vigtig faktor. Derfor kan vi også være tilfredse med, at vort medlemsblad FLYV får megen ros. Selv med 70 år på bagen.

Jeg vil slutte min mundtlige beretning med at takke bestyrelsen for samarbejdet. Jeg vil også takke udvalgsmedlemmerne for deres indsats i det forløbne år.

Inden jeg slutter vil jeg bede om repræsentantskabets tilslutning til, at vi i lighed med

tidligere år sender en hilsen til vor protektor Hans Kongelige Højhed Prinsen. (Den blev givet).

Næstformand Bent Holgersen fortalte som formand for Teknik og Miljøudvalget om arbejdet i udvalget. Opgaverne havde bl.a. været KDA's miljøorganisation, spørgsmål om flyvepladssers opretholdelse af status, luftrumstruktur omkring Stauning og Sindal og radiovang i E-luftrum. På gebyrområdet er der udsigt til en stigning i gebyrerne til Statens Luftfartsvæsen.

KDA havde kommenteret Trafikministeriets rapport om firmaflyvning med skriftlige bemærkninger tilsendt Trafikministeriet. KDA har bedt om foretræde for Folketingets Trafikudvalg; det vil sandsynligvis finde sted i næste uge (16).

Dirigenten bad om kommentarer fra forsamlingen til beretningen:

Niels Lyhne-Hansen (CL-U) spurgte om DFU havde meldt sig ud af KDA?

Aksel C. Nielsen svarede at man stadig diskuterede sagen.

Beretningen blev godkendt med akklamation.

3. Forelæggelse af årsregnskab til decharge.

Næstformand Bent Holgersen gennemgik regnskaberne for 1998, der udviste et overskud på kr. 76.000. På grund af medlemsnedgangen var kontingentindtægten faldet med kr. 90.000.

Der var ingen der stemte imod godkendelse af regnskab, hvorefter det blev godkendt og decharge givet.

Bent Holgersen orienterede om regnskabet i KDA Service ApS. Underskuddet opstod ved at salget var blevet mindre en budgetteret bl.a. pga. nedgang i salget af GPS-modtagere. Bogholderen opsigte sit job i efteråret og det har været nødvendigt med extern assistance, der har kostet kr. 40.000.

4. Bestyrelsen orienterer om budgettet for det kommende år og forelægger kontingent for samme år til godkendelse.

Budgettet for 1999 indeholder uændret kontingent på kr. 46/år, idet der er budgetteret med at DFU forbliver i KDA. Der er nu en skarp opdeling af regnskaber for hhv. KDA og KDA Service ApS.

Det differentierede kontingent skal startes næste år.

Niels Lyhne-Hansen (CL-U) mente at det differentierede kontingent skulle starte nu - ellers kom vi aldrig i gang.

Flere indlæg var inde på den gamle diskussion om budget og kontingent skulle forelægges på et formandsmøde efteråret inden repræsentantskabsmødet til en slags forgodkendelse eller budget og kontingent skulle fremlægges og godkendes på repræsentantskabsmødet. Andre foreslog at man kørte med budgettet for flere år fremad.

Bestyrelsens forslag om at fastsætte kontingentet til kr. 46/år blev sat til afstemning. Ingen ønskede skriftlig afstemning. Kun Niels Lyhne-Hansen (CL-U) stemte i mod forslaget.

Forslaget er vedtaget.

5. Behandling af indkomne forslag.

Formanden forelagde sagen. Forslag til vedtægtsændringer

er desværre ikke blevet tilsendt de direkte medlemmer, men kun til unionerne.

Et direkte medlem har ved brev meddelt bestyrelsen at han ikke mener at forslagene kan behandles på repræsentantskabsmødet.

Dirigenten sagde med henvisning til vedtægternes (lovenes) § 8.4 at forslagene på grund af ovenstående ikke kunne vedtages på dette repræsentantskabsmøde.

Formanden foreslog at debattere forslagene til vedtægtsændringer under punktet Eventuelt.

Aksel S. Hansen (DFU) mente at der burde være en mere detaljeret opdeling af forslagene om vedtægtsændringer og differentieret kontingent (kr. 46 contra kr. 30 for visse typer medlemmer).

Kurt Grotkjær (DDU) sagde at DDU hellere ville betale det fulde beløb end at risikere at der var uoverensstemmelse mellem KDA-medlemstal og DIF-medlemstal. Derved ville DDU og klubberne også slippe for det administrative bøvvl med at registrere flere medlemsgrupper.

Aksel S. Hansen sagde at uanset om kontingentet blev nedsat til kr. 30 for visse medlemsgrupper ville DFU måske melde sig ud af KDA alligevel.

L. Røvs Hansen (DMU) spurgte om man ville få samme medlemservice uanset kontingentstørrelse.

Bent Holgersen mente at der muligvis ville komme flere medlemmer hvis der var et differentieret kontingent.

Ricard Matzen (DMU) mente at det var noget pjat at sidde og diskutere et beløb kr. 16 - det samme som en halv pakke cigaretter!

Finn Larsen (KDA's bestyrelse) mente ikke at DFU fik noget for pengene.



Bent Holgersen ønskede efter 18 års bestyrelsesarbejde ikke at modtage genvalg. Bent Holgersen blev udnævnt til æresmedlem i Kongelig Dansk Aeroklub.

Aksel S. Hansen (DFU) sagde at DULFU jo havde meldt sig ud pga. kontingentet. Orla Storgaard (suppleant i KDA's bestyrelse og tidligere bestyrelsesmedlem i DULFU) sagde at DULFU havde udmeldt sig da de havde følt at de ikke fik nogen hjælp i deres miljøssag. Der var ikke tale om (kontingent)prisen.

I øvrigt mente han at unionerne burde arbejde sammen. DFU kunne ikke blot melde sig ud af KDA og derefter gratis nyde godt af det udførte arbejde, fx på miljøområdet.

Ricard Matzen så gerne nogen større aktivitet i Teknik og Miljøudvalget, man har ikke brugt det budgetterede beløb.

Jørgen Olsen (DSvU) mente at DFU aldrig mødte op i udvalgene.

6. Valg af formand for bestyrelsen

Formanden var ikke på valg.

7. Valg af bestyrelsesmedlemmer

På valg var Bent Holgersen og Palle J. Christensen.

Bent Holgersen modtog ikke genvalg. Jan Schmeltz Pedersen (formand for DSvU) var opstillet og blev valgt uden modkandidater.

Palle J. Christensen modtog genvalg og blev genvalgt.

Begge valgtes for en toårig periode dvs. til 2001.

8. Valg af suppleanter.

Orla Storgaard (DMU) og Aksel S. Hansen (DFU) blev genvalgt som suppleanter.

9. Valg af revisorer.

Formanden foreslog genvalg af Dagmar Theilgaard som medlemsvalgt revisor. Hun modtog genvalget.

Statsautoriseret revisionsfirma Iver H. Iversen blev genvalgt som revisorer.

10. Fastsættelse af næste Repræsentantskabsmøde.

Næste repræsentantskabsmøde blev fastsat til lørdag den 15. april 2000 i Odense Lufthavn.

11. Eventuelt.

Kai Frederiksen (NAIG og fmd. for Rådet for Større Flyvesikkerhed) fortalte om de mange skader (ca. 300) på fly i 1998. Mange af dem var taxiskader, der burde kunne være undgået. Han lagde op til et større samarbejde mellem Rådet for Større Flyvesikkerhed og KDA.

Jørgen Olsen (DSvU) mente ikke at man kunne udmelde sig med én måneds varsel.

Aksel S. Hansen (DFU) mente at man skulle finde nye medlemmer af præsidiat, hvor flere havde givet udtryk for at ville holde op (pga. alder).

Niels Lyhne-Hansen (CL-U) spurgte til uddannelsescentret i Aars. Formanden svarede, at det havde været svært at starte. Der skal ændres i skolernes struktur og uddannelsespladser. Skolen er i gang med nye forhandlinger med Nordjyllands Amt.

Palle J. Christensen (formand for KDA PR-udvalg) orienterede om arrangementet i Herning. Der mangler faldskærmsspring og varmluftballoner. Materiale om "Fritid i luften" den 24. maj 1999 var blevet udsendt til 189 klubber.

Jørgen Olsen (DSvU) orienterede om at Odenses borgmester mente at det var en god idé at der var bilsport på Odense Lufthavn!

Aksel S. Hansen opfordrede til at der ved nye miljøgodkendelser af flyvepladser blev reserveret mindst 10 % operationer til almen flyvning.

Niels Lyhne-Hansen (CL-U) spurgte om KDA ville gå ind i at drive Vandel Flyveplads. Formanden henviste til udfaldet af Avnø Flyveplads.

Vagn Jensen (DMU) orienterede om aftalen med Damgaard Data vedr. anskaffelse af økonomisystemet Concorde C5. Der kan opnås 50 % rabat gennem en koncernaftale. KDA, DMU og DSvU har aftalt et fælles indkøb på denne måde.

Dirigenten afsluttede herefter repræsentantskabsmødet og gav ordet til formanden, der takkede de fremmødte repræsentanter og dirigenten.

Mødet sluttede kl. 1228.

Efter en kort pause kaldte formanden til orden.



Dagmar Theilgaard modtog SAS Klublederpokalen for sit arbejde som klubformand og formand for Dansk Motorflyver Union. Pokalen overrakte af KDA's formand Aksel C. Nielsen.

Bent Holgersen udnævntes til æresmedlem i Kongelig Dansk Aeroklub. Beviset herfor overrakte Aksel C. Nielsen sammen med en flaske cognac for lang og tro tjeneste (ca. 18 år) i KDA's bestyrelse.

Formanden tildelte SAS-pokalen for klubledere til Dagmar Theilgaard for hendes store indsats som klubformand for Kongeåens Pilotfor-

ening P-71 og som formand for Dansk Motorflyver Union.

Formanden tildelte KDA's Sportspokal til Flemming Kallehave, Nordjysk Faldskærmsklub for ny dansk rekord i stilspring. F. Kallehave var forhindret i at være tilstede. Overrækkelsen findes sted senere.

Jørgen Krogh
Dirigent

Aksel C. Nielsen
Formand



Formand: Kai Frederiksen
Generalsekretær: Niels Nørby Jakobsen
Sekretariat: Vester Farimagsgade 7, 4. sal
1606 København V
Telefon: 33 13 06 43 - Telefax: 33 13 06 58
e-mails: kf@naig.dk - nrj@sos.dk

Referat af generalforsamling den 13. april 1999

Rådets ordinære generalforsamling blev afholdt den 13. april 1999. Til stede var 13 af rådets 21 medlemmer. Som første punkt på dagsordenen gennemgik og kommenterede formanden, direktør Kai Frederiksen beretningen for 1998, som var udsendt med indkaldelsen til generalforsamlingen. Formanden orienterede om medlemssituationen, der i 1998 havde været uændret i antal, men med en udskiftning af 5 rådsmedlemmer.

Af vigtige initiativer blev fremhævet tilknytning til rådet

af en generalsekretær, idet rådet havde behov for en daglig styring og koordination. Dette var især orienteret mod rådets bestræbelser på at gøre sig mere synlig udadtil.

Rådets sammensætning - især medlemmer fra organisationer - har mere haft karakter af en aktivitet til organisationerne gennem de enkelte repræsenterede rådsmedlemmer, hvorimod den mere udadvendte aktivitet var hæmmet af manglende økonomiske ressourcer. Planen er, at der i 1999 vil blive taget initiativ til

en mere udadventet aktivitet, der ville indebære en aktion med ansøgning om økonomisk støtte til rådets aktiviteter. Det er rådets helt klare opfattelse, at det med fordel ved sin aktivitet vil kunne påvirke flyvesikkerheden i gunstig retning.

Rådet har igennem de seneste år arbejdet ud fra en omfattende emneliste (22 emner), der med tilfredshed kunne konstateres at være afviklet med ca. 60%.

Aktiviteter

Et særdeles vigtigt område blev i november afviklet med et flyveinstruktør seminar på flyvestation Skrydstrup med emnet: Human Factors, rettet til flyveinstruktørerne, som netop er de nøglepersoner, der kan påvirke elever og PFT-prøver med gode sikkerhedsmæssige vaner og holdninger. Deltagerantallet var meget tilfredsstillende, og rådet kunne endnu engang konstatere, at behovet var der, og at der nu var afviklet tre seminarer af denne type.

Et fyldestgørende referat er blevet bragt i FLYV. Formanden rettede en særlig tak til aktørerne for en flot indsats og til FLYV's redaktør (Knud Larsen) for hans medvirken til orienteringer i bladet.

Et andet vigtigt element var udnævnelse af rådets generalsekretær til dommer i Sø- & Handelsretten som sagkyndig omkring luftfart. Rådet har afholdt flere foredrag og har deltaget i debat omkring flyvesikkerhed og initiativer til fremme af samme. Bl.a. har rådet udsendt til ca. 200 adressater "Er De i sikre hænder som betalende passager" (udgivet af Statens Luftfartsvæsen). Formanden sluttede med at pointere, at en mere aktiv indsats af rådsmedlemmerne ville blive udvirket til afvikling af rådets planlagte aktiviteter. For at have en økonomisk baggrund ville der blive rettet henvendelse til selskaber og organisationer med anmodning om støtte til aktiviteterne.

Regnskab

Aflæggelse af regnskab blev foretaget af generalsekretæ-

ren i kassererens fravær. Regnskabet - der viste et underskud på ca. 4.800 kr. - var udfærdiget efter en ny skabelon, der viste mere klart indtægter og udgifter. Nordisk Flyforsikringsgruppe er en stor støtte for rådet. Regnskabet afspejlede aktivitetsniveauet, og den frivillige økonomiske støtte indgik mere klart end hidtil.

Valg

På valg var to medlemmer af bestyrelsen (Bjørn Birkholm Iversen og Bjørn Ellermann Hørner), to revisorer (statsautoriseret revisor Henning Olsen og Poul B. Hørup) samt suppleanten (Peter Muus). Alle var indstillet på genvalg, og det blev de med akklamation.

I forslag var bragt, at rådet burde suppleres med et rådsmedlem, der repræsenterede den tunge luftfart. Det blev yderligere nævnt, at rådet vil tage initiativ til forøgelse af antallet af rådsmedlemmer for at sikre den bedst mulige repræsentation, her vil der blive tale om flyvekontrollen, veteranflyveklubben, flyvejournalister og autoriserede danske flyværksteder. De nærmere detaljer ville blive afklaret ved næste rådsmøde i juni 1999.

Eventuelt

Her diskuteredes flere emner, bl. a. firmaflyvning, indførelse af JAR bestemmelser især JAR-FCL, der gav anledning til mange bemærkninger. Ingen beslutninger blev truffet under dette punkt.

Formanden sluttede med at takke dirigenten (Otto Petersen, Erhvervsflyvnings Sammenslutning) for vel udført styring af generalforsamlingen.



Foreningen Danske Flyvere

Protoktor: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt
Generalsekretær: Luftkaptajn Erik Thrane
Sekretariat: Vester Farimagsgade 7.4., 1606
København V, tlf. 33 13 06 43



SVENOR 3

"Up-side down - round and around"

Ta' med på Aerobaticskursus på Ålleberg !

Nu har du chancen for helt nye dimensioner af din svæveflyvning. Lær endnu flere manøvre med flyet under meget kyndig vejledning. Kurset i acro foregår på Sveriges Nationalcenter, Ålleberg, med højkvalificeret instruktion. Vore nabolande har en del mere tradition for at udøve svæveflyve-acro, så du får helt sikkert gode input til at udvikle din kontrol med flyet. Og så er det sjovt !

Formål: Grundlæggende aerobatics-uddannelse.

Tid: 20. Juni - 27. Juni 1999.

Sted: Ålleberg udenfor Falköping, kun et par timer fra Göteborg.

Krav: Min. 100 timer.

Flyvning: Flyvning foregår i Twin II og ASK 21.

Teori: Udførlig kursusplan udsendes inden start.

Logi: I Ållebergs kursuscenter eller telt på campingområdet.
Her er mulighed for madlavning i udrustet køkken.

Priser: Kursusafgift: 900 SEK

Flyvetid: 180 SEK/time

Flyslæb: 165 SEK/600m + 26

SEK/følgende 100m

Logi: 110 SEK i soverum eller billigere på camping.

Kurset leder frem til acro-bevis efter svensk/norske uddannelses-regler (AVA1), et kvalificeret niveau af den grundlæggende uddannelse.

Glæd dig til oplevelser med nye dimensioner, sjov og udviklende flyvning.

Kontakt mig, hvis du vil vide mere eller måske endda melde dig til med det samme.

Dan 7566 9262 eller e-mail: danfunch@post6.tele.dk

Jubilæum

Den 4. maj kunne Palle Olesen fejre sit 25 års jubilæum som spilkører i Nordjysk Svæveflyveklub, Sæby.

Allerede som 12-årig hjalp han til med jordarbejder, som 15-årig fandt han ud af at det med at svæveflyve ikke lige var hans lyst, og han blev i stedet skolet som spilkører. Palle har uddannet utallige spilkører, hvilket jo er en obligatorisk del af S-uddannelsen.

Uanset flytype, flyvægt eller vindstyrke kører Palles optræk i olie, hans tilnavn i klubben er også Autopiloten. Palle har foretaget over 31.000 optræk - det må være lige til Guinness Rekord Bog.

Juniortalentet Thomas Vestergaard vinder guld

Ved den 21. internationale svæveflyvekonkurrence i Hockenheim vandt Thomas Vestergaard guldmedalje i standardklassen foran mange af de bedste seniorpiloter. Ud over guldmedaljen vandt han også et 10 dages ophold i Australien med alle udgifter betalt.

Thomas Vestergaard, der flyver i Silkeborg Flyveklub, har kvalificeret sig til deltagelse i VM for juniorer, der afholdes i Holland i juli måned.



Dansk Motorflyver Union
Adresse:
Smålandsvej 43
4100 Ringsted

Formand:	Ricard Matzen	57 61 52 50
Næstformand:	Peter Andersen	74 75 31 01
Kasserer:	Vagn Jensen	86 44 11 33
Sekretær:	Ove Dyvad Jørgensen	53 67 73 05
Bestyrelsesmedl.:	Bjarne E. Hammer	46 59 04 02
	Louis Røvs Hansen	98 42 15 99
	Kresten Dalum	97 18 20 50

Mindeord

Ved Tage Vestergaards alt for tidligere død, kun 52, har vi mistet en ven og god kammerat.

Tage var en ildsjæl og altid klar til at give gode råd eller en hjælpende hånd, når det gjaldt det tekniske omkring fly. Flyvningen havde en stor plads i hans hjerte, og det var således også en rejse omhandlende flyvning, der blev hans sidste gerning. Tages betydning for flyvningen rakte langt ud over vores klub. Han havde som materielchef i DULFU en utrolig stor kontakthorizont ud over det ganske land.

Vi kommer til at savne Tage meget, og vore tanker vil ofte gå til Inge og Michael, for hvem tabet dog er størst.

Æret være Tage's minde.

Kongeåens Pilotforening
v/ Helge Madsen



Certifikatkontoret gennemgik på fire orienteringsaftener de nye JAR FCL regler, der træder i kraft den 1. juli 1999. Der var heldigvis stor interesse for emnet. I Kolding deltog 186, i Ålborg 125, i Roskilde 233 og i Maribo 52, ialt 596. Det er godt og vel 25 % af alle certifikatindehavere. Et tal som Certifikatkontorets chef, Dan Eriksen, er godt tilfreds med.

På møderne blev der uddelt et hæfte (JAR-FCL og hvad så?) med en kortfattet vejledning for danske piloter ved overgangen til JAR-FCL. Hæftet kan stadig fås ved henvendelse til Statens Luftfartsvæsen, tlf. 36 44 48 48.

Hæftets indhold vil blive lagt på SLV's hjemmeside (www.slv.dk), ligesom den oversatte version af JAR-FCL 1 vil kunne læses på Internettet i nær fremtid.

Nyt fra motorflyverklubberne

Kongeåens Pilotforening, Vamdrup, har tirsdag den 8. juni klubaften med en aftenur til Tønder Flyveklub. Afgang fra Vamdrup kl. 1900 præcis.

Sct. Hans aften den 23. tændes grillen, og der lægges op til en fælles flyvetur via Kolding, Kolding Fjord, rundt om Stenderup Hage til Hejlsminde og derfra tilbage til Vamdrup.

Sæby Flyveklub havde som afslutning på syv PFT-teoriaftener arrangeret samlet PFT-prøve i samarbejde med North Flying, Aalborg for 11 piloter. Siden har fire piloter suppleret med NATVFR-PFT.

Torsdag den 6. maj holdt klubben generalforsamling i klubhuset på Sæby flyveplads. Generalforsamlingen forløb som sædvanlig i en hyggelig atmosfære for de 16 deltagere af de 26 klubmedlemmer. Valgene var genvalg og bestyrelsen konstituerede sig atter med L. Røvs Hansen som formand.

Flyvningens Dag 99

Arrangementet afholdes den 15. august kl. 1000 - 1600 i Københavns Lufthavn Roskilde. Der vil være opvisning med civile fly, militære fly, ultralight- og modelfly samt veteranfly. Derudover er der faldskærmsspring og meget andet, lover arrangørerne.

Prisen er kr. 50 pr. person, børn under 14 år gratis i følge med voksne. Efter betalt entre er der gratis parkering. Tilkørsel fra Roskilde - Køge vejen.

Det vil også være muligt at køre med bus i pendulfart mellem Roskilde Station og lufthavnen for en tier.

Ajournførte oplysninger om Flyvningens Dag findes på Internettet på adressen www.rfk.dk.

KALENDER

Svæveflyvning

- 30/5-6/6 Italienske mesterskaber standard og 15m, Ferrara, Italien
- 5/6-12/6 Sjællandsmesterskab, Slaglille
- 3/7 - 9/7 Tour de Danmark for svævefly
- 5-10/7 Jysk-Fynsk Mesterskab, Christianshede
- 12/7-22/7 AA 1999
- 4/7-24/7 VM for juniorer i Holland
- 11-25/7 31. Coupe, Vinon sur Verdon - www.planeur.com/vinon
- 24/7-2/8 Italienske mesterskaber 18 m, Rieti, Italien
- 24/7-15/8 VM-FAI i Bayreuth
- 30/7-8/8 27. Internationale Vintage Glider Rally, Avenot, Tyskland (lige syd for grænsen)
- 3/8-14/8 Italienske mesterskaber åben klasse mfl., Rieti, Italien
- 7-8/8 Åbent hus, Lemvig - www.lemvig.com
- 15/8-24/8 Italiensk mesterskab Promozione (B) åben klasse, Rieti, Italien

Motorflyvning

- 25-27/6 Nordisk mesterskab i præcisionsflyvning, Sverige
- 25-31/7 Europamesterskab i præcisionsflyvning, Tjekkiet
- 7/8 Air BP rally
- 8/8 Åbent hus, Vestfyns Flyveplads
- 15/8 Kristianstad Air Show 99
- 15/8 Flyvningens Dag, Roskilde
- 3-5/9 Oldtimer Fliegetreffen, Hahnweide, Tyskland

Ballonflyvning

- 12-15/8 Ballonstævne, Skive
- 28/8-5/9 VM, Bad Waltersdorf, Østrig

Kunstflyvning

- 11/6 Konkurrence ifm. KZ Rally, Stauning
- 3-11/7 VM i Advanced (AWAC), Tjekkiet
- 23-25/7 Svenske mesterskaber, Skellefteå
- 7-19/8 Europamesterskaber (WAC) i Frankrig
- 5-8/8 Nordiske mesterskaber i Sigmarvi
- 4-5/9 Sæsonafslutning, Odense
- 2-12/9 Europæiske mesterskaber (EAC), Spanien
- 4-6/8
- 2000 Nordiske mesterskaber, Odense

Drageflyvning

- 5-13/6 Nordisk Mesterskab i drageflyvning, Norge
- 16-20/6 2. afd. af DM i paragliding, Fasterholt
- 21-26/6 2. afd. af DM i drageflyvning, Fasterholt
- 26/6-2/7 Nordisk Mesterskab i paragliding, Østrig
- 3-18/7 VM i paragliding, Østrig
- 10-17/7 Venølej, skoling og skråntflyvning
- 11-18/7 for-EM i drageflyvning, Østrig
- 25/7-8/8 VM i drageflyvning, Italien
- 26/2-2000 Ordinært Repræsentantskabsmøde, Jylland ret til ændringer forbeholdes

Fly til salg!

- 1999 Piper Archer III** med "new generation avionics" - klar til levering ultimo Maj.
- 1999 Factory new Piper Malibu Mirage** Nu med fabriksmonteret speedbraks og forbedret avionics.
- 1998 Fabrikny Piper Archer III** de-luxe King IFR, autopilot med højdehold, GPS m/int.database, 1999 paint scheme.
- 1967 Piper Cherokee 235** TT 5000 hrs., Eng. 1266 hrs., Full King IFR incl. GPS og autopilot
- 1967 Piper Cherokee 160** TT 4400, Eng. 400 hrs., SMOH, IFR avionics, GPS, autopilot w/altituehold, new interior.
- 1977 Piper Cherokee 140** TT 4750 hrs., Eng. 250 hrs., Fully IFR equipped, P and I in goo condition.
- 1969 Piper Cherokee Six** TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King Avionics, dual controls, cargo door.
- 1975 Piper Navajo** TT 7762 hrs., Eng. 823/1718 hrs., Props 74/74 hrs., King avionics, full deice, P and I new 1996.
- 1982 Piper Navajo** TT 3970 hrs., Eng. 1900/1900 hrs., King avionics, copilot intruments, HSI, Radar, Stormscope.
- 1962 Piper Colt** TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., nyt lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.
- 1977 Piper Chieftain** TT 6750 hrs., Eng. 325/1300 Props 115/1225 hrs., new interior 1998, King/Collins avionics, Full de-ice, strike finder, Vortex Generators, Crew/Cargo Door.
- 1989 Beech Bonanza** TT 580 hrs., Eng 580 hrs., Prop 580 hrs., King IFR avionics, incl. HSI, Stormscope, AP/FD.
- 1974 Cessna 414** TT 5850 hrs., Eng. 1000/1375 hrs., Props 150/200 hrs., King avionics with Cessna 400 AP/FD, P and I in good condition, New 200 hrs. insp. New annual.
- 1978 Rockwell Commander 114** TT 2650 hrs. eng. 890 hrs. SMOH, Prop 158 hrs. since new, de-luxe leather interior, Collins avionics, HSI, GPS and autopilot w/altituehold.
- 1989 King Air B200** TT 6000 hrs., Eng. 2500/2500 hrs., 4 bladed raisbeck props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Avcon Aerial Photohatch, Raisbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.
- 1987 King Air B200** TT 4950 hrs., Eng. 2000/400 hrs., Props 250/250 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color radar, I tube EFIS, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.
- 1986 King Air B200** TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.
- 1981 King Air B200** TT 8900 hrs., Eng. 2500/2950, High flotation gear, New executive P & I, newly overhauled landinggear and components.

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn . 5270 Odense N
Tlf. +45 65 954 954 . Fax +45 65 955 476

Sælges

PA-28-140/160 hk
Motor 1200 timer, 5500
TT, årgang 1972, pæn.
Kr. 170.000,-
Tlf. 9849 1612

Sælges TB10 - 328.000 DKK.

Halv- eller 2/3 part også mulig.
Stationeret på EKVH. Timepris 500 DKK.
John Wangebo - tlf. 0046 47 61 4434/
0046 102 44 4892/0046 106 91 9077

Anparter sælges i PA 28/140
Årg. 1975

Flot maskine med ny motor.
Stationeret i Hangar på Vallund,
6870 Ølgod. Pris kr. 40.000,-.
Erik Jørgensen, tlf. 7524 5277

PA-38-236 Dakota

Sjættepart sælges. Fuld IFR og
GPS, årg. 1980. Sædeles
velholdt, velflyvende, laster
meget, flyver hurtigt, har en
god økonomi. Står i hangar
på EKRK.
Kontaktperson: S. Nielsen.
Tlf. 4588 7405

OY-AZC

1971 Cessna F-150-L, serial no.
0683 TT 5095 hrs, motor 231, prop-
pel 2267, Nat-VFR + intercom.
Pris Dkk 165.000,-. Jens Wendell
Tlf. +45 5697 2269
Fax +45 5696 5406

Sælges

Std. Libelle 201 B
incl. lukket vogn.
Henv. Børge Nielsen
Tlf. 5929 3500 / 2040 0204

SÆLGES

Cessna 150 1966
Uden motor og propel, trænger til
omlakering..... Kr. 35.000,-

Mooney M20A 1960
Klassisk "Veteranfly" uden
luftdygtighedsbevis. Kr. 75.000,-

Piper Apache/Geronimo
PA 23-180 1959 tt.4.500.
Fantastisk flot i maling, utrolig
godt udstyret, fuel til 10 timers
flyvning.Kr. 475.000,-

UDLEJES

"Gammelt" hus 1877
100 meter fra banen EKHV.
Lejere med flyvecertifikat/fly vil
blive foretrukket. Hangar kan evt.
medfølge.

Rundflyvning EKHV
Hvem ønsker sommeren 1999?
På lempelige vilkår.



FLYMØLLER HADERSLEV
Tlf. 74 52 86 40 - Fax. 74 52 85 86

Sælges

Cessna F-172-M 1976
TT 4513. Eng. 0.00.SMOH
American Aviation AA1-A 1972
TT 2428. Eng. 2428
PA 28-140
TT 5300. Eng. 2393
Tlf. 5767 6280 el. 4096 6281

FLY TIL SALG

PA28-140 1973
IFR, KINGdigital - GPS,
LDB 12/99. Nyt interiør,
act: 9350, smoh: 2337
DKr. 220.000.
med "0" motor DKr. 290.000

PA28-140 1976
IFR, KINGdigital - GPS
NYT LDB. Act:5929
smoh:1754. Int. 8/10, ext. 6/10
DKr. 250.000

PA28R-180 ARROW
IFR, digital KING - GPS
PIPER AUTOCONTROL III
NYT interiør, ext. 8/10, act:9745
smoh:945, LDB 8/99, Prop NEW
DKr. 350.000

PA34-200 SENECA I
IFR, KINGdigital - GPS
a/p. int. 6/10, ext. 6/10
act:5717, smoh:2134, Psch:800.
DKr. 350.000

PA28RT-201 Arrow IV
1979, IFR, KINGdigital - GPS
Paint, interiør, LDB: NEW.
Motor og propel "0"
act:5500. ARNAV. intercom. a/p.
DKr. 575.000

Foto and full spec. available
AIRCRAFT@DANMON.COM
+45 44949470 . Fax +45 44 94 94 69

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING - SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46

46 18 69 09

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures, Inc (HAI)
San Francisco - California

- Verdens største og ledende helikopterskole
- Godkendt også som britisk helikopterskole i marts 1999
- Uddannelse til både amerikanske og britiske certifikater
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat Pilot - ATPL helikopter
- Høj kvalitet på uddannelsen
- Fordelagtige priser
- Ingen forudbetaling
- Mange skandinaviske elever
- Meget gode jobmuligheder
- Internet: www.heli.com

Comair Aviation Academy, Inc
Orlando - Florida

- Ejers og drives af Comair Airlines en "Delta Air Lines Connection"
- En af USA's største og ledende flyskoler
- "Airline" baseret uddannelse
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat pilot - ATPL fly
- Skolen har lejligheder til eleverne
- "Internship" programmer med instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- 1.500 og 700 flytimers "Internship" programmer
- Internet: www.comairacademy.com

Scandinavisk repræsentant for HAI og Comair:

Tom Seglënd, Skytebanevejen 7 A
4309 Sandnes, Norge
Tlf & Fax: +47 - 51 62 08 96
E-mail: seglend@online.no

SIDSTE UDKALD!

Nu er det sidste chance for at få teoriuddannelse til B/I og D teorikurser inden JAR FCL træder i kraft.

B/I og D teori starter medio juni 1999

INFORMATIONSMØDE VEDR. D TEORI:

Torsdag den 10. juni kl. 14.00
Tilmelding er nødvendig!

Vi starter A teorihold den 10. juni 1999

JAR OPS CRM for small operators - ring for tilbud.

Tlf.: Roskilde - 46 19 15 55
Tlf.: Karup - 97 10 01 55
www.jetair.dk



Trafikflyveruddannelse

Holdstart:
2. august 1999
tilmelding nu!

JAR FCL / JAR OPS kursus
PPL instruktørkursus
I/R + ME instruktørkursus

Ring tlf. 46 19 19 19
for tilmelding / individuel rådgivning



Hangarvej A4, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19

Annoncetelefon

7580 1018



PROFESSIONEL PILOT?

Kontakt piloternes fagforening, hvis du ønsker:

- optagelse i A-kasse.
- at være med i det gode selskab.

Er du under uddannelse, husk da indmeldelse i A-kasse indenfor 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union ➔

Upsalagade 20, 4 th., 2100 Kbh. Ø, tlf. 35 47 34 10

TEGN EN Individuel

CERTIFIKATTABSFORSIKRING
(Loss of Licence)
og evt. LIVSFORSIKRING

Er du som pilot, pilotelev eller flyveleder ikke (længere) dækket af en obligatorisk ordning via din arbejdsgiver/flyveskole, eller ønsker du at supplere den obl. ordning - så kontakt DAA med det samme for et tilbud/ introduktionsmateriale på ovennævnte forsikringer.



Dansk Assurance Agentur I/S

Højagervej 19
DK-2942 Skodsborg
Tel. & Fax. +45 66 38 78
E-mail: daa@pip.dknet.dk

"Vort forsikringsprogram giver mulighed for tegning af individuelle og gruppebaserede forsikringer og afdekkes af anerkendte internationale forsikringselskaber"

JAR-FTO
Billund Air Center A/S
tilbyder:

PPL teori, PPL praktisk del,
CPL, SEIR, ME, MEIR og FI.

Teori til PPL (privatflyvercertifikat):
Kursus start den 15. juni 1999.

Rekvirer brochure og tilmeldingsblanket!

Billund

Air Center A/S



Billund
Air Center A/S

Billund Lufthavn
Tlf. 75 33 89 07
Fax 75 35 39 66

11201 KHC 0000094427
 FLYVEVABNETS BIBLIOTEK
 HANS A. SCHRØDER
 JONSTRUPVEJ 240, JONSTRUP
 2750 BALLERUP 2750 0

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.

D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.

IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilfaldelse til at flyve i mørke.

GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist.

AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på twin.

INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-

LING=typeomskoling



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22
 Bornholms Lufthavn, Rønne

Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannertærb.

Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.

Teori: A/NVHF / IVHF / GEN individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød
 Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48
 Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I. Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN, Morse.

CENTER AIR ApS

Hangarvej A4, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 08 07, fax 46 19 08 37
 Odense Lufthavn

A,B,I,Twin, instruktør. Omskoling, PFT-A,B,I, Twin. N-BEG/BEG-VHF, GEN, morse. Teori: A, B/I og D.
 (konseksionshaver B/I og D: Center Air Ground School)

COPENHAGEN AIR TAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde
 Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, Instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby
 Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 66 72
 A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Lufthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11
 A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling
 jethelikopter, PFT - A,B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter, omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY ApS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)
 Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-VFR, omskoling, simulator, bannertærb. Speciale: US-konverteringer.
 Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse. GEN gennem Skolen for Civil Pilotudd.

JETAIR FLIGHT ACADEMY

Lufthavnsvej 50, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 15 55, fax 46 19 16 50

Karup, tlf. 97 10 01 55, fax 97 10 01 56

Teori: PPL, CPL, I-rating, ATPL - communication + diverse andre kurser efter behov

RINGSTED FLYVESKOLE

Ringsted Flyveplads
 Haslevvej 58, 4100 Ringsted
 Tlf. 40 46 15 10

A-skoling, omskoling, kunstdflyvning, A-PFT, halehjul- og spinkursus
 e-mail: rl@aerobatic.com

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (konseksionshaver B/I og D:CAT)
 Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine Fundamentals, Konverteringskurser i forb.m. udenlandske certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teori. Human factors and limitations, PFT-kurser samt alle former for fagkurser. Undervisning primært klasseundervisning. Enkelt hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Lufthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde
 Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95
 Ellehammers Allé, 2. sal
 7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarerer, flyveinstruktør- og konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter aftale ATS-, AFIS- og radar kurser m.v.
 Terminer og betingelser som angivet i skolens undervisnings-program.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Lufthavnsvej 136, 5270 Odense N,
 Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, 1-motors omskoling

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Lufthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,
 Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, Instruktør
 PFT, omskolinger, Teori A, N-BEG/BEG-VHF
 US konverteringer
 Omskoling til bannertærb/flyslæb
 Basic Aerobatic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn
 6400 Sønderborg
 Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85
 Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85
 Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og
 typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse,
 Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,
 9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Lufthavn,
 8560 Kolind, Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør
 Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.
 Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.
 Teori: A, N-BEG/BEG VHF

TRAINING CENTER WEST

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern, tlf. 97 36 92 06
 Karup Lufthavn
 Viborg Flyveplads
 Herning Flyveplads
 Århus Lufthavn
 Vamdrup Flyveplads

A, B, I, PFT til alle cert. Twin, instruktør, Teori: A, B+I, D.
 BEG/N-BEG - VHF, GEN bevis + teknisk og praktisk
 undervisning på flere turbo og jet typer.
 (konseksionshaver B/I og D: FTS)



2/8 99
Kof.



- vi flyver videre ...

SOMMERTILBUD

Til motor-, svæve- og UL-piloter
og andet godtfolk

HÅNDHOLDT VHF RADIO
ICOM IC-A3E
Kr. 2.495.-

HÅNDHOLDT GPS
GARMIN GPS 89
Kr. 2.200.-

Begge priser er excl. moms og så længe lager haves !

Vi har naturligvis også GARMIN'S komplette program af GPS,
samt David Clark, Peltor og Goodwood Head-set for enhver
pengepung - med levering fra lager!

Husk chek altid prisen med Avia - inden du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75 • E-mail: sales@avia-radio.dk



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater.
Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:
Cessna 172 - 1040,- incl. 25% moms pr. bloktime
Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning,
eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 . E-mail: ikaros@ikaros.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Seminole



Piper Malibu Mirage

Piper

Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder
behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele
og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder
den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn . 5270 Odense N

Tlf. 65 954 954 . Fax 65 955 476

Piper



Piper Seneca V



Piper Arrow



Piper Warrior III



**Den hurtigste
vej til toppen er
et trin ad gangen!**

**Ring og hør nærmere om
alle fordelene ved Piper's
Step-Up program!**



Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER,
Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King.
Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Artikler

72. årgang nr. 7
Juli 1999

Kort sagt	4
I øvrigt	5
Navne	26
Oscar Yankee	31
Modelsiderne	32
Organisationsnyt	34
Flymarkedet	38

7 Forsvarsforliget og Flyvevåbnet

8 KDA's 90 års jubilæum

12 Typhoon - et pragtfuldt fly

14 Caravellen på pension

16 SAS Component

18 Piper Malibu update

20 Danske Vinger nr. 17:

Skandinavisk Aero Industri KZ: OY-KZS

22 Ferieminder fra Minden

28 83 Group Normandiet 1944 - 1. del

Herover

Den første WAH-64 Apache til British Army Air Corps ankommer her med Heavy Lift til RNAS Yeovilton, hvor den transporteres videre til GKN Westlands fabrik for færdiggørelse.

Forsiden

OY-KZS - den tredje KZ VIII, der er bygget. Læs om flyet i denne måneds Danske Vinger. Foto: Ole Steen Hansen.

Abonnement og administration:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Redaktion:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:
Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:

Jakob Tørnvig, Sølfang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: toornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelsetryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 360 kr. pr. år.

Artikler oplaget under navn står for de enkelte forfatters egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgående aftale!

ISSN 0015-492X



Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie
Kontrol i perioden 1.7.97 til 30.6.98: 5.366 stk.

Terminal 2 renoveres

Københavns Lufthavn A/S er startet på et program for modernisering af Terminal 2 i Københavns Lufthavn Kastrup bliver ombygning af Terminal 2, en gang kaldet "Ny Lufthavns-gård". Den er tegnet af Vilhelm Lauritzen og blev taget i brug i 1960.

Det er hensigten at den skal huse funktioner som gør opholdet for passagerer samt "meeters & greeters" til en behagelig og spændende oplevelse, og som et ekstra tilbud til små og store flyenthusiaster indrettes et besøgscenter med udsigt til airside-området, siger lufthavnsdirektør Niels Boserup.

Opgraderingen af Terminal 2 omfatter også forbedrede check-in forhold samt etablering af butikker, kontorer m.v.

MLU F-16 til NATO OAF

Flyevåbnet sendte den 11. maj tre F-16, der har gennemgået Mid Life Update modifikationerne, til Italien, hvor de erstatter tre af de F-16, som hidtil har været anvendt i forbindelse med NATO Operation Allied Force (OAF).

Flyvertaktisk Kommando (FTK) har, bl.a. fordi flyvetimeforbruget for de danske F-16 under OAF har været meget stort, vurderet det hensigtsmæssigt at inddrage opdaterede F-16 i det danske bidrag til NATO Air Campaign. Det blev tidligere af logistiske og vedligeholdelsesmæssige hensyn vurderet mest lønsomt at rokere flyene, når alle otte fly i Italien kunne erstattes med MLU fly.

FTK siger, at grunden til vurderingen er at vedligeholdelsen af den totale F-16 styrke og omskolingen af piloter sker mest hensigtsmæssigt ved at anvende en blanding af opdaterede og ikke-opdaterede fly til opgaverne i Italien indtil alle fly kan erstattes af opdaterede.

Rapport om firmaflyvning

Kongelig Dansk Aeroklub tilskrev i brev dateret den 28. april 1999 trafikminister Sonja Mikkelsen som offentliggjort i FLYV nr. 6 1999 side 13 med en række spørgsmål og kommentarer.

Trafikministeriet har ved brev dateret den 21. maj 1999 med bilag (Trafikministerens brev nr. 504 og 507 til Folketingets Trafikudvalg) besvaret henvendelsen.

Det må konstateres, at en stor del af de af KDA fremsendte spørgsmål ikke er besvaret eller kun delvist besvaret. Der er fx. ingen svar på spørgsmålet om deling af udgifterne ved klubture i flyveklubberne (medlem af samme forening) etc.

Følgerebet slutter: "Til orientering kan oplyses, at Folketinget ikke forventes at vedtage lovforslaget i indeværende folketingssamling."

Kongelig Dansk Aeroklub vil nu sammen med Dansk Motorflyver Union og evt. andre flyveorganisationer ad alle kanaler forsøge at skabe en fornuftig løsning på sagen.

Ellehammer- prisen

Desværre kom billedteksten ikke med i vor omtale i forrige nummer af uddelingen af Ellehammer-prisen. Til venstre står prismodtageren Erik Malmose, i midten hans kone, fru Heddy Malmose og til højre Jørn Træholt, formand for Danske Flyvejournalisters Klub. Billedet er taget af Erik Hallstrøm.

Vi beklager fejlen.

1.000 flyvninger med Typhoon

Den 18. maj udførte DA5 (Development Aircraft 5) den 1.000 flyvning med Eurofighter. Pilot var tyskeren Wolfgang Schirde-man.

Der er fløjet intensivt med Typhoon dette forår, 82 pas i løbet af fem uger i april-maj, og den samlede flyvetid er mere end 830 timer med Eurofighter. Der er også fløjet "rundflyvning" med højtstående embedsmænd og generaler fra de involverede lande.

Endvidere har to piloter fra det norske Luftforsvaret, chefen og en testpilot, prøvet Eurofighter. Norge har for nylig fået et kommercielt bindende tilbud på 20 fly.

SAS skoler piloter i England

Otte pilotaspiranter, sponsoreret af SAS, begyndte i juni deres uddannelse på den engelske Oxford Air Training School (OATS). Det er første gang SAS har indgået kontrakt om pilotuddannelse med en britisk flyveskole.

Uddannelsen, der foregår efter de nye JAA-regler, varer lidt over et år. De første 70 timers flyvning på enmotors fly og 10 simulatortimer afvikles på en "godtvejs" flyveplads i USA, hvorefter eleverne fortsætter i Oxford med flyvning under europæiske vejrforhold, herunder skoling til instrumentbevis, jet transition og teoriundervisning.

Af andre luftfartsselskaber, der får piloter uddannet hos OATS, kan nævnes British Airways og British Midland.

Airbus A318

Airbus Industrie har lanceret sin hidtil mindste model, A318 der har en typisk kapacitet på 107 passagerer.

Det er det fjerde medlem af A320 familien, der også omfatter A319 (124 sæder), A320 (150) og A321 (185), og de kan alle flyves af de samme piloter og vedligeholdes af de samme teknikere.

Pratt & Whitney udvikler en ny motor, PW6000, til A318.

Airbus Industrie har modtaget 109 commitments på A318 fra bl.a. Air France, TWA, Egyptair og leasingselskabet ILFC.

A318, der skal monteres i Hamburg, ventes sat i drift i fjerde kvartal 2002.

Svævefly på Tempelhof

To unge berlinske svæveflyvere, Robert Jandel og Jocher Rage, ville gerne propagandere for deres sport og skaffe der lidt omtale i massemedierne hvilket som bekendt er svært.

De søgte derfor om tilladelse til at lande på Tempelhof lufthavn med et svævefly, men fik nej af Berliner Flughafen-gesellschaft.

Så henvendte de sig til *Regerende Bürgermeister* Eberhard Diepen, der også er for mand for lufthavns bestyrelse – og han gav lov.

Den 20. april startede de to ungersvende fra Schönhagen syd for Berlin, i en Ka 7 D 7146, trukket op af en Robir Remorqueur, og fløj rundt over byen, inden de koblede ud og landede på bane 27R på Tempelhof, eskorteret af to brandbiler, en Follow Me bil og en politiets biler.

Op så måtte Jandel af med en landingsafgift på 102 DM. Det er Tempelhofs laveste og gælder op til en fuldvægt på 1 tons.

Men senere kom der en opkrævning på 174 DM. I følge brevet skrev lufthavns administration: *Landingsafgiften er beregnet efter 12 tons, da der ikke forelå noget støjcertifikat.*

Sun-Air køber North West

Sun-Air har købt North-West Air Service i Thisted, der har specialiseret sig i motor- og flyvedligehold samt strukturreparationer.

Underdirektør Kjeld Fugholt siger, at Sun-Air ved det køb forventer at styrke sin position på vedligeholdelsesområdet i Europa i det segment der henvender sig til regionale luftfartsselskaber.

North-West fortsætter indvidere under sit gamle navn men vil på et tidspunkt blive fusioneret med Sun-Air. Den hidtidige direktør for North West Kaj V. Pedersen er nu salgsschef i Sun-Air's tekniske afdeling, og leder af aktiviteterne i Thisted er Ole Larse.

Hvad er forretnings- flyvning?

Efter megen debat, både i European Business Aviation Association (EBAA) og mellem denne og dens søsterorganisation, er International Business Aviation Council's medlemsorganisationer blevet enige om denne definition på begrebet forretningsflyvning;

Forretningsflyvning er den del af flyvning, som vedrører drift eller brug af fly i selskaber til befordring af passagerer og gods som en hjælp til udførelsen af deres virksomhed, fløjet med formål, som i almindelighed kan betragtes som ikke værende offentlig udlejning og ført af personer med gyldigt erhvervsflyvercertifikat og instrumentbevis.

IBAC har videregivet forslaget til ICAO med anmodning om godkendelse. Formålet med den nye definition er at skille forretningsflyvning fra de bredere almenflyaktiviteter, herunder ballon- og svæveflyvning, og få den anerkendt som en integreret del af lufttransportsystemet.

EBAA håber at det vil medføre, at lufthavnsmyndighederne tager større hensyn til forretningsflyvningens behov, bl.a. for adgang til lufthavne (tildeling af slots).

Danske F-16 i aktion

Den 27. maj angreb danske F-16 jordmål i ex-Jugoslavien efter hidtil "kun" at have fløjet Combat Air Patrol. Det er første gang det sker, ikke blot i Kosovo konflikten, men overhovedet!

Den 9. april 1940 var der ingen danske danske fly, der nåede at angribe de tyske besættelsesstyrker, og selvom mange danske piloter og flybesætningsmedlemmer var i aktion i begge verdenskrige, var det i engelsk, fransk, amerikansk eller finsk regi - eller tysk!

Forsvarsministeren ønsker ikke for nærværende at give nærmere oplysninger om den historiske begivenhed.

Færøernes Flyvemuseum

Nej, et sådant findes ikke (endnu), men under et besøg i Torshavn for nylig fandt direktør Kai Frederiksen, Nordisk Flyforsikringsgruppe, denne flyvehistoriske udstilling - på en pub.



Godt år for Terma

Regnskabsåret 1998-99 (marts-februar) betegnes af bestyrelsen for Terma Elektronik som "atter et godt år". Omsætningen steg fra 501 mio. kr. til 690 mio., hvilket hovedsagelig skyldes overtagne virksomheder. Omsætningen udenfor Danmark beløb sig til 542 mio.

Årets resultat blev 46 mio. efter skat; året før var tallet 44 mio.

De rumfarts- og forsvarsorienterede aktiviteter i det tidligere firma CRI i Birkerød er integreret og har styrket Termas ekspertise på området.

31. december overtog Terma Per Udsen Co. Aircraft Industry i Grenå, der nu har skiftet navn til Terma Industries Grenaa. Det indgår i årsregnskabet med to måneders omsætning, 18 mio. og en fortjeneste på 0.

Årets store begivenhed var opsendelsen i februar 1999 af Ørsted, den første danske satellit. Den er bygget af tre uafhængige firmaer, Terma, Per Udsen og CRI, der nu er samlet i Terma gruppen.

Antallet af ansatte var ved regnskabsårets slutning 968.

250 var ansat hos Terma Industries i Grenå, men af disse har man siden måttet afskedige 75.

Ved regnskabsårets begyndelse besluttede den svenske elektronikkoncern L. M. Ericsson at afhænde sin aktiepost i Terma. Den blev overtaget af Thomas B. Thrige Fond, der nu ejer 90% af aktierne, de sidste 10% ejer selskabet selv.

Midtjyske lufthavns- planer

Borgmester Flemming Knudsen, Århus, der hidtil har været en varm fortaler for anlæg af en ny lufthavn ved Århus i stedet for den nuværende ved Tårstrup, har i et indlæg i Århus Stiftstidende erkendt, at der hverken er folkelig eller politisk opbakning om planerne, og han henstiller til byrådet og Det Midtjyske Lufthavnssråd, at sagen afsluttes.

I amtsrådet har borgmesterens socialdemokratiske partifælder med amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen i spidsen fra starten været mod planerne, og de borgerlige politikere bakker heller ikke længere op om projektet.

Det Midtjyske Lufthavnssråd siger i en pressemeddelelse af 3. juni, at det dybt beklager at forsøget på at bane vej for en international lufthavn i Århusområdet er blevet midlertidigt stoppet af politikerne.

Rådet vil dog ikke indstille sit arbejde, idet en ny lufthavn efter dets mening er af betydning for ikke bare Århusområdet, men for hele Vest-Danmark.

Det Midtjyske Lufthavnssråd har virket et par år og er nedsat af en kreds af midtjyske forretningsfolk med Grundfos-koncernens chef Niels Due-Jensen i spidsen.

I ØVRIGT

Aage Brodersen, tidligere indehaver af Delta Fly i Københavns Lufthavn Roskilde, er nu kaptajn i MUK Air.

Hilton Copenhagen Airport havde grundstensnedlæggelse den 26. maj. Hotellet planlægges indviet foråret 2001.

Maersk Air har indgået overenskomst med Maersk Air Pilotforening, gældende frem til marts 2003. Den er godkendt ved en urafstemning blandt selskabets 245 piloter.

Hovedværkstedet Værløse har taget en til formålet opført kemikaliehal på 1.200 m² i brug. Den bruges til opbevaring af rensningsvæsker o.l.

Esbjerg Lufthavn var på grund af strejke lukket ca. halvandet døgn den 22.-23. maj. Årsagen var bemandingsproblemer. Som følge af en sparerunde er der foretaget afskedigelser, og da trafikken ikke er faldet tilsvarende, har det medført meget overarbejde.

Boeing C-17 Globemaster III nr. 50 blev afleveret til USAF midt i maj.

Maersk Air var den 27.-30. maj ramt af en overenskomststridig konflikt blandt kabinepersonalet, der protesterede mod bortvisning af en tillidsmand.

DG-100 D-5030 havarerede den 27. maj kort efter start fra Arnborg. Piloten, en 79-årig tysker, blev først fundet 18 timer senere, forslået, men ved bevidsthed.

Singapore Airlines øger fra slutningen af oktober antallet af non stop flyvninger mellem Singapore og København til fire om ugen. Den nye forbindelse afgår fra København søndag kl. 1130 og er fremme mandag kl. 0610 (lokal tid).

Northrop Grumman har købt Ryan, der i sin tid byggede Lindberghs Atlantifly, men i de senere år har specialiseret sig i ubemandede fly. Pris: 140 mio. USD.



EH-101 på besøg

EH-101 besøgte Flyvestation Værløse den 1. juni som led i den nordiske rundtur. Rotorene og de tre motorer er endnu ikke stoppet. Foto: Knud Larsen.

Under styrbord cockpitvindue ses turens logo og navnetrækket på de to firmaer, der sammen fremstiller helikopteren: Agusta og GKN Westland. Foto: Knud Larsen.



Den engelsk-italienske helikopter EH-101 Merlin var i maj-juni på besøg i Danmark og de øvrige nordiske lande, der alle planlægger afskaffelse af helikoptere af denne størrelse. I Danmark skal Flyvevåbnets Sikorsky S-61 redningshelikoptere afløses (de har været i tjeneste siden 1965) og Hæren skal have taktske transporthelikoptere.

Men det var ikke blot en præsentationstur, I-L101 var ude på. Selvom EH-101 pr. april havde logget mere end 7.400 timer, heraf 4.000 timers udviklingsflyvning, er Agusta Westland i fuld gang med et supplerende flyveprogram på 6.000 flyvetimer for at dokumentere TBO (Time Between Overhaul) og MTBF (Mean Time Between Failure).

Det intensive flyveprogram, der skal afsluttes til maj næste år, afvikles normalt i Skotland med piloter fra Bristow Helicopters. Man flyver undertiden 10 timer om dagen og har allerede passeret de 3.300 timer.

Det var en af de to involverede helikoptere, der var på nordisk rundrejse. Turneen tæller med i pålidelighedsprogrammet, og en repræsentant for fabrikken oplyste med stolthed, at den 31. maj, hvor helikopteren blev forevist i Karup, havde den været mere end seks timer i luften. I øvrigt blev den på præsentationsturen fløjet af testpiloter fra Westland.

Luftfartøjet, PP9 (preproduction nr. 9) er bygget af Agusta og fløj første gang den 16. januar 1991. Det er nr. 2 med rampe bagtil. Den har været til high and hot prøver i Mesa, USA.

Havarirapport (HCL information 1/99)

Den 20. september i fjor havarerede Pulsar OY-CJY i Odense lufthavn, da motoren standsede, mens flyet lå i landingsrunden,

Det var det hjemmebyggede flys anden prøveflyvning. Den første, der også endte med havari, fandt sted den 1. juni 1997. Efter det blev flyet repareret og det oprindelige halehjuls understel erstattet af et med næsehjul.

En undersøgelse af motoren fastslog, at motorens startkrans var revnet ved dens befæstigelse til krumtappen og at startkransens position i forhold til krumtappen havde ændret sig. Da magnetændingen drives af startkransen, blev tændingstidspunktet ændret, hvilket medførte at motoren stoppede. Den var blevet hovedrepareret tre gange, men der forelå ikke dokumentation for at de var udført af en godkendt reparatør.

Havarikommissionens undersøgelser viste, at en række byggetekniske detaljer ikke opfyldte gældende normer eller god praksis, og at indførslerne i byggejournalen, bortset fra begyndelsen, var meget overordnede, ligesom der ingen anmærkninger var fra kontrollanten.

I øvrigt havde der i hele byggeforløbet kun været den ene kontrollant, der er specialist i glasfiber. Kommissionen mener, at der også burde have været en kontrollant med speciale i systemer.

I rapportens punkt 4, rekommandationer, hedder det:

Havarikommissionen vurderede, at hvis de i punkt 1.6.2 a, b og c samt de byggetekniske detaljer, som er beskrevet i appendiks 6, var et udtryk for en generel standard for luftfartøjer bygget i henhold til BL2-2, ville dette kunne være af betydning for flyvvesikkerheden for andre eksperimentalfly.

Forsvarsforliget og Flyvevåbnet

ESK 723 nedlægges, Vandel lukkes, Værløse nedtrappes, fire nye transportfly anskaffes, fortsat dansk deltagelse i JSF

Af Hans Kofoed

Da vi i aprilnummeret bragte en udførlig omtale af regeringens oplæg til et nyt forsvarsforlig, skrev vi:

Det er barsk læsning, men glem ikke, at det er et forslag, og det endelige resultat af forhandlingerne med oppositionen kan meget vel betyde, at det endelige resultat bliver væsentlig anderledes.

Det blev desværre ikke tilfældet.

Selvom forliget (Aftale om forsvarets ordning 2000-2004 af 24. maj 1999) som helhed ikke betyder helt så store nedskæringer som der var lagt op til, gennemføres hovedparten af de foreslåede nedskæringer af Flyvevåbnet.

Lidt positivt er der dog: Der skal anskaffes fire nye transportfly og Danmark skal fortsat deltage i arbejdet med udvikling af Joint Strike Fighter.

Krigstyrke: 11.600 mand

Om Flyvevåbnet hedder det i aftalen:

Flyvevåbnets transportflykapacitet øges med henblik på støtte til landmilitære operationer og humanitær indsats.

Den allerede tilmeldte F-16 eskadrille (12 fly, suppleret med op til fire fly til rekognoscering) tilmeldes også NATO's reaktionsstyrker, når enhederne opnår operativ status.

Flyvevåbnets militære krigstyrke fastsættes til ca. 11.600 personer.

Flyvevåbnet "tilpasses" i øvrigt ved reduktion i flyvetidsproduktionen for F-16 fly (hvor stor oplysning ikke) og ved rationalisering af Flyvevåbnets logistiske fredstidsstøttestruktur (nyt ord til spiritusprøver).

Vejrstation Flyløse

De flyvende enheder skal flyttes fra Værløse til Jylland, ESK 722 (redningshelikopterne) og Søværnets Flyvetjeneste til

Lockheed C-130J Hercules der sidste år blev forevist på Flyvestation Værløse må være et godt bud på nyt transportfly.

De forskellige skoler, Flyve-materielkommandoen og hovedværkstedet forbliver i Værløse, der altså får samme status som i Flyvevåbnets første år, hvor den gik under navnet Vejrstation Flyløse.

Men måske kan flyveskolerne i Roskilde få lov til at foretage landingsøvelser på den 2.457 meter lange bane?

723 nedlægges

F-16 flyene samles i tre eskadriller mod nu fire, der placeres med to på Skrydstrup og en på Ålborg. I konsekvens heraf nedlægges ESK 723 (Flyvevåbnets første eskadrille med jettfly).

Vedligeholdelsen på flyvestationsniveau samles på Skrydstrup. Ålborgs få år gamle stationsværksted bliver altså overflødig.

Helikopterne samles

Forsvarets helikoptertjenester samles under Flyvertaktisk Kommando. Som allerede nævnt under Værløse flyttes ESK 722 og Søværnets Flyvetjeneste til Karup, og Hærens Flyvetjeneste skal ligeledes til Karup, idet Vandel skal nedlægges.

Strukturen af det jordbase-rede luftforsvar skal justeres. Der oprettes seks ens eskadriller, hver med to fire units

Hawk og et Stinger element. ESK 531 i Højstrup nedlægges og ESK 532 flyttes fra Højstrup til Karup. ESK 541 på Stevns nedlægges, og ESK 543 flyttes fra Stevns til Tune.

Kontrol- og Varslingsgruppen sammenlægges med Luftværnsgruppen på Flyvestation Skalsstrup. Endvidere foretages "teknisk betingede reduktioner" i kommando-, kontrol- og varslingssystemet og en "centralisering af driftsstrukturen" for visse enheder og en reduktion af skolestrukturen.

Nyt materiel

I 2000 påtænkes anvendt 421 mio. kr. til ikke specificeret G-III erstatningsanskaffelse og 870 mio. til nye redningshelikoptere (yderligere 1.102 mio. i 2001).

Op så til et af de få glædelige punkter: ESK 721's tre aldrende C-130H Hercules skal erstattes med fire nye transportfly, og hertil regnes der med 786 mio i 2000 og 848 i 2002. Det bliver sandsynligvis fabriksnye Lockheed C-130J, for efter hvad det forlyder har Flyvevåbnet i længere tid for-gæves ledt efter egnede brugte C-130H, men ikke fundet nogle med tilstrækkelig god struktur.

Til natsensorer til F-16 skal der anvendes 190 mio. i 2003, til ammunition 174 mio. i 2004. Endvidere er der afsat 420 mio. til udskiftning af radarer i 2004, og der skal også købes jord-til-luft missiler, for 79 mio. i 2003 og 438 mio. i 2004.

Blandt Hærens materielprojekter er helikoptere til Danmarks Internationale Brigade. Dertil er afsat 528 mio. i 2002, 264 mio. i 2003 og 318 mio. i 2004.



Fritid i luften

Den 20. januar fejredes KDA's fødselsdag med en reception i KDA-huset.

Næste trin i festlighederne foregik 2. Pinsedag den 24. maj over hele landet, hvor mange flyveklubber havde aktiviteter på pladsen og i luften under sloganet Fritid i luften.

Dansk Motorflyver Unions gave til KDA var en stafet fløjet fra flyveplads til flyveplads for at ende på Herning Flyveplads, hvor de lokale flyveklubber havde arrangeret et air show.

Kløvermarken på Amager - Danmarks første flyveplads - var startstedet for stafetten. Kløvermarken blev brugt til flyvning fra 1910 til 1940.



KDA's formand Aksel C. Nielsen byder velkommen. Fra venstre efter Aksel C. Nielsen ses fabrikant Hans Ellehammer, Thorkil Juul-Nyholm, bestyrelsesmedlem i KDA Vagn Jensen og under KDA-flaget HKH Prinsen.

De to stafetruller påtegnes af HKH Prinsen, mens Aksel C. Nielsen, Ricard Matzen og generalsekretær H.N. Knudtzon ser til.



Der vinkes farvel til flyet - måske det sidste fly der starter fra Kløvermarken.

Robert Olsen (t.v.) og Ricard Matzen der startede fra Kløvermarken landet i Roskilde med stafetterne. (Foto: Tavs Mortensen)



jubilæum

Fotos Kløvermarken: Erik Hallstrøm, Skandia Foto

Fotos Herning: Palle J. Christensen



-vi flyver videre...



Dansk Motorflyver Union havde til denne lejlighed fået den nødvendige tilladelse til at et fly måtte lande og starte fra arealet, der nu udelukkende anvendes til fodboldbaner. Flyet var Piper J3C Cub OY-ALM, der ejes af Robert Olsen i Ringsted. Formanden for Dansk Motorflyver Union Richard Matzen var navigatør i forsædet.

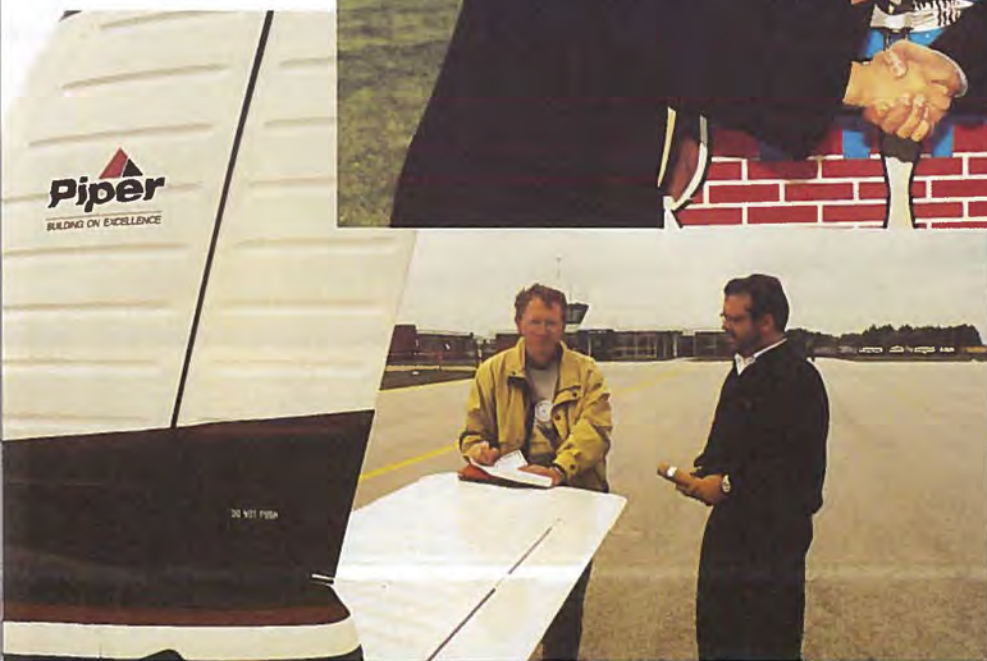
Kl. 0900 ankom Kongelig Dansk Aeroklubs protektor Hans Kongelige Højhed Prinsen, der skulle underskrive stafetten som den første og derefter sende flyet afsted på turen.

Af praktiske hensyn var stafetten delt op i to ruter, én dækkende den sydlige del af landet og en anden dækkende den nordlige.

HKH Prinsen inspicerer Cub'en før afgang. Til venstre flyets ejer Robert Olsen, Ringsted.

Begge stafetterne ankom til Herning Flyveplads sidst på eftermiddagen. Formand for Herning Motorflyverklub Kirsten Klærke-Hansen overrækker stafetterne til KDA's formand Aksel C. Nielsen.

Foto: Knud Larsen.



Hans Jørn Christensen er netop ankommet til Skive Lufthavn fra Aars med stafetten, som Johannes Pedersen, Skive Motorflyverklub underskriver og flyver videre til Viborg.

Foto: Knud Larsen.



Danmarks første hjemmebyggede helikopter OY-HJS. Pilot og bygger er Jørgen S. Nielsen, der også fløj KZ IV.



SUN-AIR's BAe ATP fylder godt på forpladsen med de parkerede biler i baggrunden.

Efter taler af KDA's formand Aksel C. Nielsen og Ricard Matzen underskrev HKH Prinsen stafetten og sendte Cub'en afsted.

Tilstede på Kløvermarken var også den nu 92-årige Thor-kil Juul-Nyholm, der som ung pilot i Hærens Flyvetropper havde fløjet fra pladsen sidst i 20-erne. Han har flyvecertifikat nr. 32, hvilket han havde medbragt på dagen og foreviste HKH Prinsen, der var synlig imponeret.

Da Juul-Nyholm så Piper Cub'en lette ubesværet og med brug af en brøkdel af det disponible areal, mindedes han da han i sin ungdom startede fra Kløvermarken med en Fokker C V fuldt feltmæssigt udrustet. Trods en Lorraine motor på 400 hk kom han kun lige akkurat i luften og måtte derfor flyve forbi tårnet på Vor Frelsers Kirke.

Herning

Skønt vejret nogle steder ikke var alt for godt blev de to planlagte ruter gennemfløjet. Omkring kl. 1630 var begge



flyene på de sidste ben nået til Herning, hvor stafetten blev overdraget til Kongelig Dansk Aeroklub af Herning Motorflyveklubs formand Kirsten Klærke-Hansen.

Ud fra devisen "Det umulige klarer vi med det samme - mirakler tager lidt længere tid"

påtog Herning Flyveplads og de dér boende svæve-, motor- og ultraetklubber sig med kort varsel opgaven at være vært for KDA's jubilæumsflyvestævne.

Og miraklet udeblev ikke. En afslappet og dog professionelt afviklet flyveopvisning gjorde

god reklame for fritidsflyvning i alle dens aspekter. Kun faldskærmsspring måtte udgå pga. den drilske kraftige vind. Tilskueraantal var desværre ikke ret stort.

Svævefly i alle afskygninger, forrest en Ventus bT.





LUFTFARTSSKOLEN

ATPL for indehavere af nationalt eller JAA A-certifikat (867 lektioner) :

Kursus nr.	Afdeling	Egnethedsprøve:	Start	Tilmeldingsfrist:	Eksamen:
9970	Billund	17. Juli	6. sep.	23. Juli	Juni 2000
9971	Roskilde	18. Juli	6. sep.	23. Juli	Juni 2000

For indehavere af dansk B/I-certifikat, forkortet 400 lektioner ATPL kurser:

Kursus nr.		Afdeling	Start	Tilmeldingsfrist:	Eksamen:
9960	Dagkursus	Billund	23. august	16. juli 1999	7. 8. og 14. 15. december
9961	Dagkursus	Roskilde	23. august	16. juli 1999	7. 8. og 14. 15. december
9962	Aftenkursus	Billund	16. august	16. juli 1999	Marts 2000

Klarerer kursus:

Kursus nr.	Afdeling	Egnethedsprøve:	Start	Tilmeldingsfrist:	Eksamen:
9981	Roskilde	Oplyses af skolen i Ros.	27. sep.	23. august.	Februar 2000

Flyveinstruktør kursus:

Kursus nr.	Afdeling	Start	Tilmeldingsfrist:	Eksamen:
9991	Roskilde	11. oktober	13. sep.	medio december 1999

Priser og optagelseskrav kan rekvireres ved henvendelse til:

Luftfartsskolen i Roskilde på telefon 32 82 80 62.



LUFTFARTSSKOLEN

Lufthavnsvej 60 . 4000 Roskilde . Tlf 32 82 80 62

Typhoon - et pragtfuldt fly

Chris Worning, Eurofighters danske testpilot, fortæller

Chris Worning er født i København den 9. august 1957 og indtrådte som 19-årig i Flyvevåbnet (pilotnavn GOR). Han var på flyveskole i USA (Vance Air Force Base, Oklahoma og Holloman AFB, New Mexico), og da han vendte tilbage til Danmark, fløj han i 1980-81 F-100 i ESK 730, Skrydstrup. Efter at have gennemgået Flyvevåbnets Officersskole kom han i juni 1984 tilbage til Skrydstrup og fløj F-16 i ESK 727, og i efteråret 1986 gennemgik han Fighter Weapons Instructor Training (FWIT).

I 1987 var GOR elev på den britiske Empire Test Pilot's School på Boscombe Down, hvad der gav ham lejlighed til at prøve et vidt spektrum af fly. Han kom derpå til Flyvertaktisk Kommando i Karup, hvor han var ansvarlig for alle flyveprøver i Flyvevåbnet med fastvingede fly, ligesom han blev Flyvevåbnets projektpilot for F-16. GOR afsluttede forskellige certificeringsprogrammer for F-16, Draken og Gulfstream III, ligesom han deltog i definitionsfasen for det multinationale mid-life update program for F-16A/B.

I marts 1991 forlod han Flyvevåbnet og blev testpilot på den tyske flyfabrik Dornier i Oberpfaffenhofen ved München. Her fløj han Do 228 og Canadair Challenger og var involveret i det samlede prøveprogram for Do 328.

I december 1995 vendte GOR tilbage til de militære fly, idet han blev ansat hos Daimler Chrysler Aerospace i Manching. Han har fløjet Typhoon siden juli 1998 og har desuden status på F-4F Phantom, Tornado og Cessna Citation V.

Chris Worning har mere end 3.800 flyvetimer og har fløjet som pilot in command på 16 jet- og turbopropfly, hvortil kommer et antal lette fly.

Her fortæller han til Eurofighters blad, Vortex, om sit indtryk af det europæiske kampfly.



DA7 er bygget i Italien af Alenia. Der er bygget ialt syv udviklingsfly.

Vortex

Hvordan forholder Typhoon sig, sammenlignet med andre flytyper som du har fløjet i din tid som militær- og testpilot, både med hensyn til præstationer og pilot ergonomi?

Worning

Den mest moderne jager, jeg havde fløjet tidligere, er F-16, så jeg er tilbøjelig til at sammenligne Typhoon med det våbensystem.

Vort fly har meget bedre motorpræstationer, og sammenlignet med F16 Block 50 er dets maximale startvægt typisk kun 20% højere, men vi har 40% mere trykkraft. Men den høje trykkraft på F-16's motor skyldes næsten 100% forstærkning fra efterbrænderen, og når man sammenligner dry power, har Typhoon 75% mere trykkraft. Det fører til me-

get mindre brændstofforbrug i kampsituationer og er en af de faktorer der giver os mulighed for at supercruise (flyve supersonisk uden efterbrænder), hvad vi har demonstreret på mange prøveflyvninger.

De supersoniske præstationer fremmes også af vingens canard- og deltakonstruktion og af de variable luftindtag.

De operationelle præstationer øges yderligere af fire



Chris Worning i flyverdragt. Det blå-hvide mønster på tørklædet er „logo“ for slægten Wittelsbach (og for Bayern).

Eurofighter

Konsortium af Alenia (Italien), British Aerospace (UK), CASA (Spanien) og Daimler Chrysler Aerospace (Tyskland) for udvikling af den ensædede jager Typhoon.

Antallet af fly og andel i arbejdet blev i januar 1986 fastsat til

UK	232 fly	37%
Tyskland	180 fly	30%
Italien	121 fly	19%
Spanien	87 fly	14%

Norge har tilkendegivet interesse i at anskaffe 20 Typhoon, Grækenland 60-80. Serieproduktion påbegyndt 1998.

Eurojet Turbo

Konsortium af Fiat (Italien), ITP (Spanien), MTU München (Tyskland) og Rolls-Royce (UK) for udvikling af EJ200 motoren til Typhoon.

Euroradar

Konsortium af ENOSA (Spanien), FIAR (Italien), Dasa Sensor Systems (Tyskland) og GEC Marconi (UK) for udvikling af ECR90 radaren til Typhoon.

AMRAAM våbenstationer under kroppen, udover ophængningspunkterne under vingerne, en meget avanceret autopilot, *auto throttles* og naturligvis den ubekymrede håndtering af flyet, som forebygger overbelastning af flyet eller at man fraviger kontrolleret flyvning, uanset konfiguration eller brændstofmængde.

Hvad angår pilot ergonomi, så er Typhoons cockpit meget større og mere komfortabelt end noget andet kampfly, jeg hidtil har fløjet.

Taktiske informationer præsenteres på tre af de bedste multifunktion displays jeg nogensinde har set. Sammenlignet med F-16 giver de omkring 2½ gange mere areal. Den høje automatiseringsgrad reducerer pilotens arbejdsbyrde kraftigt, sammenlignet med tidligere konstruktioner og pilotens „huslige“ arbejde med overvågning af de elektriske og hydrauliske systemer er næsten

afskaffet under normale omstændigheder.

Typhoon er udstyret med elektroniske checklister og med elektronisk præsenterede instrumentprocedurer, så cockpittet er papirløst.

Jeg kunne fortsætte i timer. Typhoon er et pragtfuldt fly!

Vortex

I store træk, hvad er det efter din mening det der gør Typhoon til et af verdens førende kampfly?

Worning

Typhoon blev konstrueret til supersonisk flyvning og til af-fyring af moderne våben *beyond visual range* (længere end øjet rækker) i dag og morgen. Cockpitkonceptet, den lette måde flyet håndteres på og avanceret autopilot/autothrottle mindsker pilotens arbejdsbelastning og gør det muligt for ham - eller hende - at koncentrere sig om det taktiske arbejde på en måde, der ikke har været mulig tidligere.

Flight control systemet vil ikke blot betyde et mægtigt spring fremad med hensyn til præstationer og flyvesikkerhed, men vil også spare de, der er ansvarlige for flyets strukturelle liv, for mange grå hår. Begge dele er vigtige faktorer med hensyn til omkostninger og effektivitet.

Flyets adfærd, høje ydelser, det hjelmmonterede display og de moderne kortdistancemissiler vil i praksis gøre flyet uovervindeligt.

Man har altid sagt, at en god air superiority fighter (luft-overlegenhedsjager) kan omdannes til en bomber. Det er også tilfældet med Typhoon - det bedste multirolle kampfly i verden.

DA5, der er bygget af Daimler-Benz (nu Daimler Chrysler) Aerospace er udstyret med den nyudviklede ECR 90 radar.



Chris Worning er i DA5 (Development Aircraft no. 5) på vej til Norge, hvor det norske flyvevåben er interesseret i Typhoon. På halefinnen ses under våbenskjoldet teksten Bavarian Air Force. Mønstrer i skjoldet er det samme som i Chris Wornings tørklæde.

Typhoon

Ensædet jager (tosædet træningsudgave).

To EJ200 turbofan à 13.490 lbs. uden og 20.250 lbs. med efterbrænder.

En 27 mm Mauser maskinkanon og blanding af AIM-120 AMRAAM mellem- og kortdistance luft-til-luft missiler.

Spændvidde:	10,95 m
Længde:	15,96 m
Højde:	5,28 m
Vingeareal:	50,0 m ²
Tomvægt:	10.000 kg
Indvendigt brændstof:	4.500 kg +
Udvendig last:	6.500 kg
Max. startvægt:	21.000 kg
Max. vandret hastighed:	Mach 2,0
Stigetid til 35.000 fod:	2½ min





Foto: Ola Carlsson

Caravelle III - ex SAS SE-DAG Dag Viking - i Flygvapenbemaling som TP 85210 overdraget til Le Caravelle Club den 28. januar 1999.

Caravellen på pension

Af Johannes Thinesen

Efter 25 års tjeneste i SAS og 28 år som spionfly i det svenske flyvevåben har to Sud Aviation Caravelle III, det første jettrafikfly i Norden, nået pensionsalderen.

Den 30. september udførtes den sidste flyvning med TP85/SE 210 i Flygvapnets tjeneste, hvorpå de to fly - ex SE-DAG/85172 og SE-DAI/85210 blev overdraget til til Flygvapenmuseet på Malmått.

85172 indlemmedes i museets samlinger, medens 85210 af Flygvapnet er blevet indrettet som i den oprindelige SAS-udgave.

En aftale er indgået mellem Flygvapenmuseet og "Le Caravelle Club". Den går ud på, at klubben overtager ansvaret for at opbevare og vedligeholde den i flyvedygtig stand med det formål at udføre passagerflyvninger samt udstille den på Arlanda i samarbejde med Aerospace Expo flyvemuseet.

Klubben, der dannedes i 1997, har gennem sin besty-

relse lang erfaring af veteranvirksomhed, bl.a. fra foreningen Flygande Veteraner, der siden 1984 har fløjet DC-3 i SAS-bemaling. Foreningens ambition er, at flyveinteresserede i og uden for Sverige kan få mulighed for at beskue og flyve i en rigtig "levende" Caravelle - et af flyvningens smukkeste og mest interessante fly.

Den 28. januar overgav chefen for Flygvapenmuseet,

Svend Scheiderbauer, nøgler, logbøger mm. til formanden for Le Caravelle Club, Ola Carlsson, hvorefter Caravelle 852 fløj til sin gamle base, Arlanda, for at blive præsenteret for klubbens medlemmer, pressen og andre interesserede.

Som betingelse for denne transaktion må Caravelleklubben skaffe et andet fly til brug for redningsøvelser for Forsvarets Brand- & Rednings-skole i Halmstad i stedet for Caravellen, der skulle have været anvendt til dette formål.

Eventyret om Caravelle

I november 1951 udfærdiges en fransk statslig specifikation for et 40 t mellemdistance trafikfly. Det resulterede i at den statsejede flyfabrik SNCA Sud-Est kom med to forslag til et sådant fly.

Et af disse var med tre Atarmotorer, et andet, X-210, med to halemonterede Rolls-Royce Avon turbojetmotorer. Blandt seks indsendte forslag

valgtes i 1952 X-210. I januar 1953 modtog Sud-Est bestilling på to flyvende prototyper, betegnet SE 210. Projektet fik betegnelsen Caravelle, en sejliskibstype som anvendtes fx. af Christoffer Columbus på Amerikafærdene for ca. 500 år siden.

SE 210

- et teknisk vidunder

Det mest iøjenfaldende er placeringen af motorerne på hver sin side af halepartiet. Det resulterer i en aerodynamisk ren vingekonstruktion, i mindre motorstøj i kabinen og reduceret asymmetrisk trækraft ved motorstop. Denne placering kom til at danne skole i andre flykonstruktioner (DC-9, Boeing 727, BAC 1-11 etc.).

En epokegørende nyhed var servostyringen via fire hydrauliske systemer uden mekaniske forbindelser som stødstænger eller wirer. Det var en dristig systemløsning, som i visse kredse, bl.a. hos mere konservative piloter, gav skeptiske reaktioner. Det var først i Boeing 747 at denne teknologi kom til anvendelse i USA.

Understellet med en firehjulsboogie og dets indfæstning i kroppen var genial og resulterede i superbløde sætninger.

Det trekantede vindue, et kendetegn for SE 210, er ideel styrkemæssigt. For passageren var det fordelagtigt, da blændende sollys kunne undgås og bedst mulig udsigt nedad blev opnået.

Prototypen

Den 27. maj 1955 fløj c/n 01 F-WHHH "Santa Maria" - opkaldt efter Colombus' Caravel-

Caravelle III c/n 112 SE-DAF Sven Viking kom til SAS den 29. oktober 1960. Skænket til det svenske Luftfartsverket den 3. december 1974, nu opstillet på Aerospace Expo, Arlanda.



Caravellens næse er helt identisk med næsepartiet på de Havilland DH 106 Comet. Fra de Havilland købte Sud Aviation retten til at anvende cockpit, komplet med sæder, styregrej og instrumenter og opnåede derved besparelser i udgifterne til konstruktionen og værktøjer.

le - første gang. Den 10. juni vist SE 210 første gang for publikum på flyveudstillingen på Le Bourget. Efter prøveflyvninger med ialt fire prototyper opnåede SE 210 typegodkendelse den 2. april 1959.

De første SE 210 versioner betegnedes Caravelle I og IA, senere modificeret til Caravelle III.

SAS vælger Caravelle

Efter nøje gennemgang af egnede fly - bl.a. Vickers Viscount - bestilte SAS den 28. juni 1957 seks SE 210 med option på yderligere 19 fly. Den officielle pris var USD 20 mio., men var nok betydelig mindre i virkeligheden.

Sud Aviation ville gerne have et udenlandsk og anerkendt luftfartsselskab som SAS udover den første kunde, som naturligvis var Air France.

SAS modtog sin første SE 210 den 13. april 1959 og udførte den første officielle rute-flyvning den 26. april til Beirut med LN-KLH Finn Viking og med H.E. Fugl-Svendsen som kaptajn.

SAS kom således Air France, der første debuterede den 6. maj, i forkøbet. Den første regulære SE 210 flyvning af SAS udførtes dog først den 15. maj: Bromma-Kastrup-Cairo i SE-DAA Eskil Viking. Det blev en historisk dato i skandinavisk trafikflyvning og markerede indgangen i jetalderen for SAS.

Populært fly

Caravellen indsattes på mellemdistanceruter i Europa og Mellemøsten. Det blev meget populært både hos passagererne og besætningen.

I kabinen kunne man næsten ikke høre motorerne. Det var så vibrationsfrit at man kunne sætte en mønt på højkant på bordet - og den blev

stående. Også hos SAS fripassagererne var Caravellen populær: Da flyet ofte var tilbøjeligt til at være haletungt blev tjenesterejsende fra SAS ofte af hensyn til balancen opgraderet fra turist- til første klasse med mulighed for at få serveret gratis champagne og kaviar!

Hos mekanikerne var Caravelle nok ikke helt så populær: Den havde ikke APU, så de måtte slæbe startaggregater og kabinevarmere frem før starten. Eller bytte bremseskærmen ud efter landing på en kort eller glat bane. Caravelle havde nemlig ikke thrustreversere til bremsning med fremadrettet udstødning.

Oprindeligt var Caravellen indrettet til 74 passagerer, senere 84 heraf 12 på første klasse. Senere øgedes antallet til 86 og så til max. 94 i ren turistklasse på interskandinaviske ruter.

I 1960-erne udlejedes otte SE 210 til Thai International med blandet skandinavisk og Thai-besætning.

Salg til Flygvapnet

I 1971 solgte SAS to svensk-registrerede Caraveller til Flygvapnet til brug for transport og „signalspaning“, dvs. aflytning af militær sovjetisk radiokommunikation fra internationalt luftrum over Østersøen.

Det var SE-DAG som blev til TP 85172 og SE-DAI TP 85210. Prisen var 8,8 mio. SEK inkl. reservedele til ca. 2,5 mio. SEK

TP 85, som afløste TP 52

Canberra og TP 82 Varsity blev efter en tids stationering på F8 Barkarby overført til F3 Malmen.

Caravelle fakta

SAS har haft i alt 21 Caraveller. En udvikling med stærkere motorer var Caravelle VI, anvendt af Sabena, VI-R med reverser anvendtes af United Air Lines. Caravelle VII havde General Electric Aft-fan motorer, Caravelle 10A og 10B havde P&W JT8D-1 turbofanmotorer, 10R var med reverser, 11R var til kombineret passager/fragt og Caravelle 12 med 3,21 m forlænget krop og plads til max. 140 passagerer var beregnet til charter.

De største SE 210 operatører var Air France 46, SAS 21, Alitalia 21, United Air Lines 20, Sterling Airways 20, Iberia 19, Air Inter 14 og Finnair 12.

Den sidste officielle flyvning med Caravelle i SAS udførtes den 25. september 1974. På grund af mangel på fly blev den virkelige sidste flyvning først den 27. september - det var med OY-KRC Faste Viking, som blev den SE 210 i SAS som havde den største flyvetid med 34.284 timer.

OY-KRD Ulf Viking overleveredes til Danmarks Flyvemuseum den 9. oktober 1974. Som bekendt var den udstillet i Billund indtil den i 1998 overførtes til Helsingør, hvor den er udstillet under tag.

Tilsvarende er en SE 210 bevaret i Norge, idet LN-KLH den 27. september 1974 overleveredes til det norske flymuseum på Gardermoen.

Det svenske Luftfartsverket modtog den 23. december 1974 SE-DAF Sven Viking, som opbevares på Arlanda og indgår i Aerospace Expo. Den står desværre udendørs med korrosionsskader som resultat.

SE 210 opnåede en total flyvetid i SAS på 498.161 timer og med forbrug af 2,5 mia. l brændstof. Passagertallet skønnes at være 13,5 mio. på 441.000 flyvninger, hvoraf én sluttede med totalhavari under indflyvning med OY-KRB Orm Viking til Ankara den 18. november 1959 - 41 omkom, en 35-årig kvinde overlevede ulykken, hvis årsag er ukendt.

I følge tidsskriftet Flight International findes der i dag 16 flyvende Caraveller, heraf to Caravelle III udover den som er adopteret af Le Caravelle Club.

Data

Sud Aviation SE 210 Caravelle III
Motorer: 2 stk. Rolls-Royce Avon
å 5.171 kp trykkraft

Spændvidde: 34,3 m
Længde: 32,01 m
Højde: 8,72 m
Max. startmasse: 46.000 kg
Max. hastighed: 850 km/t
Marchhastighed: 725 km/t
Tophøjde: 12.000 m
Marchhøjde: 8.500 m
Rækkevidde: 3.200 km
Startdistance: 1.860 m
Landingsdistance: 1.800 m
Antal passagerer: ... 74/81/86/94
Besætning:
..... 3 piloter, kabine 2 eller 3

SAS Component

Vedligeholder 7.500 forskellige dele til fly

Af Hans Kofoed

Kører man til Københavns Lufthavn Kastrup ad Amager Strandvej, passerer man et par kilometer før man kommer til lufthavnen det nøgne kontorhus, der rummer SAS danske administration.

Når man kommer lidt nærmere til lufthavnen, i Kastrup bys industriområde, har man på højre hånd et andet stort hus, som der også står SAS på.

Men stilen er en helt anden. Huset har vinduer af meget forskellig form og størrelse, og de gulbrune mursten giver det en anderledes varm farve end det nye high tech byggeri i selve lufthavnen.

Det er SAS Components domicil.

Komponenter? Hvad er det?

I moderne luftfartsterminologi er det groft sagt alt hvad der kan skrues løs fra et fly, bortset fra motorerne.

Komponenterne bliver normalt vedligeholdt og repareret i særlige værksteder, der ofte ligger bag den hangar, hvor flydokken er placeret. Disse værksteder går derfor mange steder under fællesbetegnelsen bagværkstederne.

Ikke hos SAS. Og det er ikke fordi de rent fysisk er flyttet

væk fra selve lufthavnsområdet. Alle SAS komponentværksteder, og ikke bare dem i København, blev i 1995 samlet i en selvstændig *business unit*, SAS Component.

Den gang lå hovedparten af de danske komponentværksteder bag Hangar 1 en stor etplansbygning, oprindelig opført sidst i 1940'erne som motorværksted. Men det har længe været meningen, at her skulle der ligge en ny passagerterminal, og derfor flyttede komponentværkstederne i

1994 ind i en til formålet opført femetagers bygning på Amager Strandvej.

Dansk dominans

Det klassiske 2:2:7 SAS-fordelingstal finder ikke anvendelse på SAS Component.

De tre selskaber, der blev til SAS, havde hver for sig opbygget tekniske baser med tilhørende bagværksteder, men længe inden SAS Component blev oprettet, var der blevet gennemført en fordeling af arbejdet mellem de tre tekniske baser, så der ikke var nogen overlappning af betydning.

Baserne i Norge og Sverige fik tung vedligeholdelse, Sverige også motoreftersyn (siden solgt fra).

Danmark fik hovedparten af arbejdet med komponenter, og det har derfor medført at de fleste af SAS Component værksteder ligger i København og beskæftiger hovedparten af de ca. 450 medarbejdere. Resten, ca. 115 mand, arbejder i Stockholm-Arlanda, idet hydraulikværkstedet i Oslo ikke flyttede med fra Fornebu til Gardermoen, men blev lagt sammen med det i Stockholm.

SAS Component har dog et begrænset antal medarbejde-

re i Norge. De er knyttet til de funktioner, der tidligere gik under navnet Material Supplies (reservedele), der i 1997 blev henlagt under SAS Component.

Mange kunder

Mens SAS flyværksteder næsten udelukkende arbejder for SAS, så har SAS Component masser af "fremmedarbejde". SAS er dog så afgjort den største kunde og tegner sig for ca. 50% af produktionen.

Også de øvrige kunder er luftfartsselskaber, de fleste af en vis størrelse, for de produkter, SAS Component arbejder med, er alle nogle som SAS anvender eller har anvendt. Man overhaler således stadig komponenter til Airbus A300, der udgik af SAS flåden i 1987.



Peter Schultz, direktør Sales & Marketing, blev ansat i SAS i 1969 som flymekaniker og har været autoriseret flytekniker på Douglas DC-8, DC-10, Airbus A300 og Boeing 747. Peter Schultz var i en årrække udlånt som teknisk rådgiver til Thai Airways International i Bangkok og har været leder af SAS Line Maintenance i Danmark og senere af SAS Maintenance Training i Danmark. Peter Schultz har været i nuværende stilling siden 1. november 1998. Peter Schultz er aktiv svæveflyver i Tølløse.

Kulfiber bremseskiver under renovering.





Peter Boll, adm. direktør Material Supply, blev ansat i SAS i 1997 - først som adm. direktør for SAS Component og siden årsskiftet 1999 som adm. direktør SAS Component og Material & Logistics, der i dag er sammenlagt under navnet Material Supply og er en del af SAS Teknisk Division.

Men komponenter til alment fly, selv nok så avancerede, finder man ikke hos SAS Component, ej heller til militær fly.

Intens konkurrence

Komponentoverhaling er et område, hvor der er intens konkurrence. Der er andre luftfartselskaber end SAS, der gerne vil lave fremmedarbejde, og der er selvstændige komponentværksteder, ligesom fabrikkerne i mange tilfælde tilbyder eftersyn af egne produkter.

Og konkurrencen drejer sig ikke blot om pris og kvalitet. For mange operatører er tiden nok så vigtig, for SAS Component praktiserer ikke bytteordninger, hvor man tager kundens udgåede komponent som delvis betaling for en overhalet. Kunden får som hovedregel sin egen komponent igen, og da de fleste operatører ikke ligger inde med flere udskiftningsenheder end absolut nødvendigt, er det vigtigt, at værkstedstiden er kort. For en type som Fokker 50 tilbyder SAS Component endda komplet komponentvedligeholdelse med individuelt garanterede omløbstider.

I visse tilfælde kan SAS Component udleje komponenter til en betragtet operatør, men selv om det kan være en ganske god forretning, er det

SAS Component's domicil.

dog ikke noget man gør så meget ved.

Production Teams

SAS Component er opdelt i en række *Production Teams*, hver med sine specialer. Det er ganske selvstændige enheder, der hver har sin egen planlægnings-, indkøbs- og ingeniørfunktion. Administrationen er placeret i et kontorlandskab i umiddelbar tilknytning til værkstederne.

Der er fem produktionshold i København, tre i Stockholm.

For en, der er vant til at bruge udtrykket avionics om alle slags elektronisk udstyr til fly, kan det virke lidt forvirrende at SAS Component i København har udover et produktionshold betegnet avionics/computer også har et, der slet og ret hedder radio. Forklaringen er at sidstnævnte servicerer, reparerer og vedligeholder alle former for udstyr til kommunikation, mens det andet tager sig af navigationssystemer, autopiloter, flight recorders, elektromekaniske komponenter m.m.

Radioholdet arbejder især med udstyr fra Collins/Rockwell og Bendix/Allied Signal, men siger, at hvis det er en radio og den ikke virker, så skal den nok ordne den, uanset hvad der står på navneskiltet.

Det største værksted i København, rent arealmæssigt, er det, der tager sig af hjul og bremses. Det fik i 1993 som det første i Europa installeret udstyr til renovering af carbonfiberbremseskiver, og da der kan spares op til 60% ved at reno-

vere frem for at udskifte, har værkstedet haft stor fremgang.

Mens man i 1993 udførte ca. 80 overhalinger, er man nu oppe på tæt ved 400 om året, og antallet af renoverede bremseskiver er vokset fra 756 til lige ved 6.500.

En af de store kunder med hensyn til bremses er det amerikanske Delta Airlines.

I København findes også en afdeling, der tager sig af udstyr, der ikke slides, men alligevel skal efterses hyppigt, fx redningsveste, redningsflåder og de oppustelige rutschebaner, der bruges ved nød-rømning af fly.

Et andet arbejdsområde er ildslukkere. De anvender luftarten halon, som er særdeles effektiv til formålet, men har uheldige bivirkninger. *Emergency Equipment* afdelingen har imidlertid udstyr til rensning af halon, der gør det muligt at genvinde op til 98%.

Det femte produktionshold i København renoverer flyinteriører, sæder o.l.

I Stockholm-Arlanda har SAS et hold, der tager sig af strukturarbejde. Det er mest pladearbejde, fx reparation af flydele, der er blevet beskadiget ved påkørsel - den slags skader koster SAS flere mio. kr. om året. Udover pladearbejde har holdet stor ekspertise i komposit. Et andet speciale er reversere til jetmotorer.

I Arlanda er der også en afdeling for hydraulik. Når sådanne komponenter overhalet, skal de køres på en prøvestand. Det foregik tidligere under manuel kontrol, men nu er

processen i meget høj grad computerstyret. Så går det hurtigere, og som nævnt tidligere lægger SAS Component megen vægt på at kunne returnere komponenterne hurtigt. Afdelingen arbejder også med udstyr til opretholdelse af lufttrykket i kabine og lastrum. Endelig er der i Stockholm en (mindre) afdeling for avionics. Den tager sig specielt af udstyr fra SAS Fokker F.28 og Boeing 737 (ex Linjeflyg).

Alt i alt har SAS Component mulighed for at vedligeholde ca. 7.500 forskellige dele til fly.

Sælger også

Det er ikke alle afdelinger af SAS Component, der bor i det moderne hus. Bag det imponerende domicil i Kastrup ligger der en ældre industribygning, som en gang rummede cykelfabrikken Hamlet, og her finder man SAS Technitrade, tidligere SAS Teknisk Salg.

Den kom ind under SAS Component sammen med reservedelsfunktionen i 1997 og sælger reservedele. Lageret omfatter typerne DC-8, DC-9, DC-10, MD80, B737, B747, B767, F.28, Fokker 50, A300 og A310.

Af en salgsstatistik, offentliggjort i november i fjor, fremgår at SAS Technitrade i løbet af en periode på 42 måneder havde haft ca. 750 kunder og at der var gennemført over 14.000 handler.

Men omsætningens størrelse er en intern sag - og det gælder også den øvrige del af SAS Component. ■





Piper Malibu har fået trebladet propel af komposit. Fabrikatet er stadig Hartzell.

Piper Malibu update

Tekst og foto: Knud Larsen

Redaktøren blev forvirret - men kun et kort øjeblik, så faldt tingene på plads.

Uden for vinduet taxiede en rød og cremefarvet Piper Malibu Mirage med registreringen OY-JAM? Jamen, OY-JAM var blevet solgt til Tyskland den 9. januar 1998, hvordan kunne den så taxie rundt i hangarområdet i Roskilde Lufthavn i foråret 1999? Svaret var selvfølgelig: genbrug af registreringsbetegnelse.

Det har de senere år været muligt for en flyejer at genbruge en tidligere egen anvendt flyregistrering. Maersk Air har bl.a. gjort det med OY-APM på deres nye Challenger 601.

Og således også Air Alpha Aircraft Sales A/S i Odense. Det var nemlig ikke den gamle OY-JAM, der kørte forbi vinduet, men den nyeste udgave af Malibu Mirage malet i næsten samme farver.

FLYV har haft lejlighed til at kigge nærmere på den nye udgave sammen med direktør Bjarne Jorsal.

Propel

Man ser det straks. Den har fået trebladet propel i stedet for den tidligere tobladede. Fabrikatet er stadig Hartzell, men man er nu gået over til kompositmateriale. Vægten af en trebladet propel af aluminium

ville flytte tyngdepunktet så langt frem at det kunne knibe med at flyve med én pilot og fulde brændstoftanke. Med den nye kompositpropel er det problem løst, og samtidig har man fået mindre propelstøj og lidt mere frihøjde over jorden. Det moderne propeldesign minder mest om orientens krumsabler.

Autopilot

Den nye autopilot Bendix/King KFC-225 er en nyudvikling af KFC-200. Altitude pre-select funktionen er nu indbygget i autopiloten, der også er programmeret til at afgive verbale advarsler i hjøttaler/headset, hvis bestemte betingelser indtræffer.

Hvis autopiloten er sat til at stige til 8.000 ft vil du 1.000 ft før du når højden høre en dyb mandsstemme sige Altitude - Altitude, hvilket indikerer at nu er du ved at være der (om 1.000 ft). Funktionen virker selvfølgelig også under nedstigning; der får du advarsel 1.000 ft inden du er nede i den ønskede højde.

Hvis du af en eller anden grund ikke

har fået trimmet flyet korrekt vil du, når du afviger 200 ft fra din ønskede flyvehøjde, høre samme stemme sige Leaving Altitude.

I forbindelse med den nye autopilot er instrumentpanelet blevet ryddet for de enkeltstående kontakter som fx. radio master, hvilket har givet et mere rent panel.

Speed brakes

Malibu'en har siden den kom frem i 1984 været ensbetydende med høj fart. 200 kts eller derover. Det gjaldt altså om i tide at beregne anflyvning til destinationen, så man ikke kom i landingsrunden med for høj fart. Og med de glatte vin-

De elektrisk aktiverede speed brakes betjenes med en kontakt på rattet.

ger var det ikke altid nemt at få farten af.

Løsningen er ikke umiddelbart til at se, men den hedder speed brakes. Når de er foldet ned i vingernes overflader er der kun to smalle spalter synlige. En lille vippekontakt på rattet aktiverer dem.

Under en tur over Vestsjælland med anflyvning af Københavns Lufthavn Roskilde var autopiloten sat til et descent på 500 ft/m. Ved aktivering af speed brakes øgedes nedgangen til 1.500 ft/m uden i øvrigt at ændre på noget. Når de blev taget ind igen, genoptog autopiloten sin indstilling.

Ved anvende speed brakes er det muligt at gå hurtigt ned uden at skulle reducere gassen. Herved undgås en stemmelmotors værste fjende: chockkøling af cylindrene med risiko for revnedannelse til følge. Speed brakes kan sættes ud og tages ind ved alle hastigheder.

Malibu Miragen er stadig et komfortabelt fly at flyve langt i. Det er ikke en maskine, der er egnet til at ligge og flyve rundt om flagstangen med. Dertil har den alt for mange sofistikerede funktioner, men et smut til Bordeaux i FL 250 klarer den på fire timer.

Med Bendix/King KLN90B GPS, autopiloten og den digitale udlæsning af motorfunktioner har man faktisk et komplet flight management system (FMS). Og for miljøets skyld har Piper nu udskiftet kølevæsken i air conditionanlægget fra freon til det mere venlige HFC 134.

Se også omtalen af Miragen i FLYV nr. 2/1998. ■



**Now available:
FliteStar VFR Europe**

A collection of vintage mobile computing and communication devices. On the left is a black mobile phone with a small screen and a numeric keypad. Next to it is a gold-colored Palm OS laptop, which is open and displaying a software interface on its screen. To the right of the laptop is a blue software box for 'FileMaker' with the text 'FileMaker for ACCESS' visible. In front of the box are two CD-ROMs, one of which is partially overlapping the other. The entire collection is set against a plain white background.

[illegible]

- The *most intuitive, easy-to-use*, graphic interface available
- *Flexible routing* capability including great circle, airways, direct and plain language
- *Jeppesen NavData* including special use airspace, SIDs and STARs
- *Route-around* capability makes it easy to deal with today's complex airspace
- Displays infinitely scaleable *seamless* digital VFR+GPS, ONC and other VFR charts
- Compatible with *JeppView* Electronic Approach charts; Enhanced *airport information*
- *GPS* upload and download; *No charge* technical support
- Available *Coverages*: Europe, AustralAsia, North America, The Americas, Africa or Worldwide
- Upgradeable to *FliteMap*, Jeppesen's full function in-flight moving map

**KONGELIG DANSK
AEROKLUB**
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Denmark

Fax: +45 46 19 13 16



JEPPESEN
FliteStar



Danske Vinger nr. 17

Skandinavisk Aero Industri KZ VIII: OY-KZS

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Er det en replika eller det senest færdigbyggede KZ-fly? Her skal det blot konstateres, at OY-KZS er autentisk ned til den mindste laminerede pind bag brandskottet, og at Hardy Vad er sikker på, at Kramme og Zeuthen også ville have sat en Lycoming IO-360 i flyet, hvis de skulle have bygget en KZ VIII i dag!

Hardy Vad havde flere gode grunde til at skifte sin Draken ud med en DC-9, men den kommende tilværelse som airline-pilot ville medføre et stort, fundamentalt problem: Man

flyver sjældent en DC-9 med bunden i vejret!

Hardy gik derfor på jagt efter et fly, der også fremover ville gøre det muligt for ham at flyve sjovt.

I første omgang ledte han uden stort held efter en Bücker Jungmeister. Siden fandt han ud af, at KZ VIII OY-DRR var til salg. Det lød fristende med et danskbygget alternativ, men ved nærmere eftersyn viste prisen sig at være så høj, at fristelsen var til at modstå.

Tanken om en KZ VIII blev dog ved med at rumstere. Hardy fandt ud af, at alle de gamle tegninger fra KZ-fabrikken var givet videre fra Scanavation til KZ- og Veteranfly-klubben. Efter et nærmere studium blev Hardy enig med sig selv om, at han nok skulle kunne bygge en KZ VIII selv. Byggetilladelsen fik han i marts 1987, og hjemme ved parcelhuset i Ilskov måtte familiens bil nu pænt finde sig i at skulle stå



OY-KZS er ikke IFR-udstyret og har ingen transponder. Det var derfor efter en særlig aftale mellem Karup og Kastrup at Hardy ved en prøveflyvning fik lov til at stige op til 22.000 fod for at skaffe data til at fastlægge flyets tjenestetophøjde.

Hardy er ikke på nogen måde nervøs ved at trække de tilladte +6G/-3G på OY-KZS - hovedbjælken alene har en brudlastfaktor på 14G

uden for garagen, der i årene fremover skulle bruges til ædelere formål.

Snedkerarbejde

Her ved indgangen til det næste årtusind kan der ikke være mange personer i kongeriget, der har et mere indgående kendskab til typen KZ VIII end Hardy. Projektet viste sig at være lidt større end forventet, ikke mindst var det et stykke ganske kompliceret snedkerarbejde.

Typen var tydeligvis konstrueret til at være et optimalt kunstflyvningsfly - sådan havde kunden Sylvest Jensen og hans luftcirkus bestilt varen. Der var ikke taget hensyn til, at den skulle være praktisk at masseproducere, og den var tydeligvis konstrueret på en tid, hvor snedkeres timelønninger ikke var det store problem.

KZ VIII består af et utal af pinde og små stykker træ. Ikke to af ribberne i vingen er ens. Dels ændrer profilet sig, dels bliver ribberne mindre og mindre, og endelig er der bygget geometrisk vridning ind i vingen. Ribberne er delt på midten og limet fast på hver side af hovedbjælken, der også indgår i profils facon.

Mange dele til kroppens spanter er lamineret. Hvor man i en mere kantet konstruktion måske kunne have klaret sig med en enkelt pind, var der her tale om en operation, der strakte sig over flere dage, hvor delen først skulle lamineres op, inden den blev monteret.

Oftentimes måtte der fremstilles specielle værktøjer eller opspændingsapparater for at delene kunne bygges præcist.

Der er kun få dobbeltkurver i en KZ VIII, bl.a. findes de på vingetipperne. Disse er skåret ud af massivt træ. Først formgivet på ydersiden, siden udhulet på indersiden, så godstykkelsen overalt er én centimeter.



Motorvalg

Den oprindelige KZ VIII var udstyret med en Gipsy Major, men Hardy ville ikke nødvendigvis skabe en 100% nøjagtig kopi af en allerede eksisterende KZ VIII.

Efter lang tids modne overvejelser, hvor mange slags motorer blev vurderet, kom Hardy frem til, at en IO-360 ville være ideel. Den var let at få stumpet til, og den passede vægtemæssigt - og vel at mærke således, at den med generator, constant speed propel og selvstarter vejer stort set det samme som en Gipsy Major med træpropel.

Der ville således ikke blive problemer med tyngdepunktet, og samtidigt ville han få et imponerende kraftoverskud i forhold til den gamle KZ VIII. Næsens konturer blev naturligvis anderledes. Den forreste del af cowlingen blev kopieret fra en Partenavia Victor, og resten blev modelleret op i kyllingetråd, PU-skum, vægspartel og glasfiber.

På vingerne

OY-KZS blev samlet i haven, siden kørt til Stauning hvor den lettet på sin første flyvning den 22. maj 1996. Siden har Hardy fløjet den gennem det omfattende prøveflyvningsprogram.

Pladsen her tillader ikke at komme ind på de mange erfa-

ringer fra dette. Nævnes skal det dog, at Hardy gennem mange år har fløjet OY-DRR på museet i Stauning.

Prøveflyvningerne har derfor også kunne bruges til at sammenligne de to udgaver af typen. Aerodynamisk er de meget ens, men OY-KZS har naturligvis bedre præstationer takket være sin større motor og mere effektive propel.

Ved en vægt på 600 kg stiger OY-KZS 2.500 fod i minuttet og når op i 10.000 fod på fem minutter. Til sammenligning bruger Hardy omtrent samme tid på at nå op i 14.000 fod, når han flyver sin DC-9 mellem Tirstrup og København.

De mange kræfter gør det muligt for OY-KZS at være i luften på under 100 meter. Piloten skal i øvrigt være over flyet på samme måde, som piloterne på gamle jagere som Mustang og Messerschmitt 109 - skævtækket i begyndelsen af startløbet er markant.

Af samme grund er der halehjulslås på OY-KZS, da Hardy ellers ikke ville kunne bruge fuld gas, før sideroret begynder at bide. Denne lås findes i øvrigt også på de originale KZ-tegninger, selv om OY-DRR ikke har den.

OY-KZS er uden sidestykke det sjoveste fly, Hardy nogensinde har fløjet. Det har kræfter og aerodynamiske

egenskaber til at lave al slags sjov på himlen. Det er let nok til at kunne komme ned på små pladser, og det kan holde sig i luften, selv når motoren yder så lidt som 30 hk.

Historien fortsætter

Helt privat synes jeg, det er herligt, at KZ-historien fortsætter. Det er spændende, at nogen gør sig den ulejlighed at sætte den gamle konstruktion ind i en ny sammenhæng og gennemteste den på alle leder og kanter.

Hvis Kramme, Zeuthen og deres konstruktør Björn Andreasson, der som bekendt tegnede KZ VIII, sidder på hver deres lille lyserøde sky, er jeg overbevist om, at de vil nikke tilfredst til hinanden, hvis det er OY-KZS, som kommer forbi på himlen! ■

Databoks:

SAI KZ VIII
200 hk Lycoming IO-360-C1C

Spændvidde: 7,20 m
Længde: 5,57 m
Tomvægt: 465 kg
Max. startvægt: 650 kg
Rejsehastighed: 155 kts
Max. hastighed: 175 kts
Stallhastighed: 47 kts
Max. flyvehøjde: ... 24.800 ft
Rækkevidde: 750 km

Ferieminder fra Minden

Tekst og foto: Bo Brunsgaard

Det første, som øjet faldt på, da jeg trådte ind i kontoret på High Country Soaring var en tavle med en masse billeder af smilende piloter. De havde alle sammen gjort et-eller-andet stort flyvemæssigt fra flyvepladsen her. Blandt de mange billeder var der også et af Jan Andersen, der stod med et stort grin og en flaske champagne efter at have fløjet en 1.000-km opgave.

Så store ambitioner havde jeg nu ikke. Jeg ville bare flyve et par dage og nyde udsigten. Evnerne kneb det sikkert også med.

Forhistorien

Efter et par stressede år med både arbejde og studie hev min kæreste Lone og jeg sidste år et halvt år ud af kalenderen, pakkede rygsækkene og tog en tur jorden rundt. Nederst i den ene af rygsækkene lå der et certifikat, en logbog og en gammel nusset gul termikhat. Man ved jo aldrig!

Inden vi tog af sted havde jeg i anden sammenhæng korresponderet med en amerikansk svæveflyver, der flyver fra Minden i staten Nevada. Han fortalte en masse skrøner om bragende termik og høje skybaser, så da vi stod i det sydøstlige Utah og skulle finde den nærmeste vej til San Francisco var det oplagt at tage et par dage forbi Minden. Nå ja, oplagt og oplagt, retningen var da i det mindste stort set god nok.

Gennem min amerikanske bekendte fik jeg kontakt med High Country Soaring, der har en større flåde af svævefly til udlejning. Hele flåden var ledig, trods en vejruddigt, der lovede skybase over 13.000 fod, så jeg skyndte mig at reservere en LS4, inden vi kørte fra Utah. Turen gennem Nevada var noget af en oplevelse: 400 km snorlige øde landevej gennem ørkenen. Vi kom forbi en eneste "by", der bestod af 25 huse og en benzintank, hvor der hang et håndskrevet skilt om, at der var udsolgt, men måske kom benzin igen i overmorgen. Godt at amerikanske biler har store tanke.

FAA

Der var nu kun et problem tilbage: for at kunne leje et fly skulle jeg have et amerikansk certifikat. De flinke mennesker hos HCS mente, at jeg kunne

grundlag af mit danske, så efter en hyggelig snak med en meget snakkesagelig luftfartsinspektør kunne vi drage videre mod Minden. Her aftalte vi, at jeg blot skulle møde op dagen efter til en checkstart og så ellers flyve i LS4'eren, så vi brugte resten af dagen til at køre over bjergene til Lake Tahoe og finde et sted at slå teltet op.

Endelig ud at flyve

Næste dag troppede jeg op på pladsen og blev modtaget af Tom Stowers, der driver HCS. Vi fik en lang sludder om flyvning, iblandet briefing om flyvning fra pladsen. Minden/Tahoe Airport er en offentlig flyveplads med tre asfaltbaner og al mulig blandet trafik af svævefly, helikoptere og mo-

blev jeg overladt til Fred, slæbepilot, og Mike, den lokale hippie, alt-mulig-mand og instruktør for en checkstart i HCS' Puchacz. Det var et par hyggelig fyre, og vi var hurtigt på bølgelængde. Der var ikke andre kunder i butikken, så der var masser af tid til at snakke flyvning og høre historien om Freds første strækflyvning i en Std. Austria for mange år siden, mens vi nussede rundt og gjorde klar til at starte. Men, til sidst kunne det ikke udskydes længere, og vi måtte ud at flyve.

Højt over Minden, og der skal bruges ilt. Man bliver nu så køn med iltmaske og termikhat!



få et sådant udstedt hos FAA (det amerikanske SLV) i Nevadas hovedstad Reno, og at FAA lå ude i nærheden af Renos internationale lufthavn, "vistnok på østsiden".

Nu bruger rigtige mænd jo ikke kort eller spørger om vej, så vi fik en dejlig lang køretur rundt omkring lufthavnen i Reno inden vi fik lokaliseret FAA. Det var en ren formssag at få et amerikansk certifikat på

torfly. Oven i det hele bruger politiet en del af banen til at øve avanceret køreteknik, men jeg fik at vide, at man godt kunne lande på denne del af banen – bare ikke når der hang dækkrøg over den.

Det hele virkede meget afslappet, og alle var yderst venlige og svarende beredvilligt på alle de spørgsmål, som jeg aftenen forinden havde siddet i teltet og skrevet ned. Endelig

Checkstart

Jeg var lidt spændt, for det var længe siden, at jeg sidst havde fløjet flyslæb, men Mike mente, at det var ligesom at køre på cykel: når man først en gang har lært det, så glemmer man det ikke. Således beroliget rullede vi efter HCS' Pawnee hen ad den godt to km lange asfaltbane. Det gik som om sidste slæb kun var få dage siden, og det var med stor let-



telse, at jeg fulgte Pawnee'en op i luftthavet.

Vi fløj rundt en times tid i den begyndende termik og så på terræn og udelandingsmuligheder (mit ry må være ilet i forvejen!). Det var lidt bøvel, for variometerne i Puchacz'en var ude af drift. Kun audiovariometeret virkede, men uden visning, kun lyd ved mere end 1 m/s stig eller synk. Heldigvis er en Puha jo en nem og omgængelig flyver i termikken, så det gik uden at blive alt for pinligt.

Efter en lille times tid trak vi luftbremserne og sank ned i landingsrunden. Nå, der kørte en lastbil rundt på bane 30, som jeg var briefet til at lande på. Vi improviserede bare en landingsrunde til bane 34 i stedet for. Det gik fint, indtil den Twin Astir, der lå i landingsrunden foran os, pludselig midt i det hele skiftede mening og valgte at lande modsat. Heldigvis havde vi god højde, så vi fulgte bare hans humørsvingninger og landede uden flere episoder på bane 16 efter Twin'en.

I det hele taget er disponering til Minden/Tahoe overladt ret meget til det private initiativ. Selv om der er tre baner og tæt trafik, er der ingen faste regler. Man vælger blot hvad man vil gøre, meddeler dette på radioen, og regner så med, at de andre har hørt det og indretter sig efter det. Men, der er masser af plads, og selv i tæt trafik lader det til at gå uden store problemer. Øjnene hænger dog noget ude af cockpittet under hele landingsrunden.

Og så solo

Herefter var tiden kommet til at møde W4, som jeg skulle underholde mig med i luftthavet de næste to dage. Sammen med en gevaldig masse andre fly stod den opspændt udenørs, tøjret til noget wire på jorden. Tilsyneladende står flyene altid udenørs, og W4 så da også temmelig nusset ud. Lakken var fuld af sprækker og revner, og overfladen føltes

som groft sandpapir, men et meget grundigt d.t. afslørede intet ubehageligt. Efter at Mike havde sat mig ind i betjeningen af iltanlægget, rullede vi LS4'eren ud bag Pawnee'en, Bruns-gaard iførte sig den berygtede gule termikhat, hoppede ombord og afsted det gik.

Inden starten havde jeg bestemt mig til at blive hængende i slæbet til 2.000 fod for at være sikker på at blive hængende i de ukendte omgivelser. Da Fred trak mig gennem en buldrende boble i knapt 1.500 fod må han have undret sig noget over fortsat at se den dumme turist hænge i den anden ende af tovet. Resolut smed han Pawnee'en rundt og hev mig gennem boblen en gang til, og endelig fandt turisten det gule håndtag og kunne fise opad i 4 m/s. I 10.000 fod fandt jeg iltmasken frem, og W4 fik lov til selv at passe boblen, mens jeg rodede med at få masken på. Det var lidt af en sær dims med iltforsyning gennem to propper i næseborerne, men jeg vænnede mig snart til den. Bortset fra, at man efter at have siddet og drejet hovedet til systematisk udkig nogle timer bliver fuldstændig hudløs i næsen.

Sten i luften

Jeg nåede toppen i godt 12.000 fod MSL (7.300 fod over pladsen) og kunne sætte mig godt til rette og nyde den utroligt flotte udsigt. Minden ligger i en dal mellem to bjergkæder. Mod

øst strækker ørkenen sig fra den anden side af bjergene hele vejen over til Utah. Mod vest, på den anden side af Sierra Nevada bjergkæden er der et brat fald ned mod den store sø Lake Tahoe og grænsen til Californien.

Jeg holdt mig mest over bjergene mod øst og fløj lidt rundt og eksperimenterede med hvor termikken var bedst i forhold til skyer, vind og bjergenes forløb. Det var ikke lige let at blive klog på, og jeg kunne finde hvad som helst mellem 1,5 og 5 m/s uden helt at kunne redegøre for, hvad der bevirkede forskellen.

Der var dog ingen problemer med at holde mig over 11.000 fod, så jeg altid havde mindst 2.000 fod ned til de højest af bjergene. Jeg har en gevaldig respekt for store sten, der stikker op i luften og de pludselige skift mellem stig og synk, der kan optræde den slags steder. Fra et besøg i Sisteron for mange år siden kan jeg stadig høre Kenno Pedersens rolige stemme sige, at det nu havde været rart hvis sådan en ASK21 kunne trække hjulet op. Sagt lige så lakonisk mens vi var på vej hen mod en ubehageligt høj bjergkam, der lå mellem os og flyvepladsen.

Basen steg efterhånden til et stykke over 14.000 fod og jeg kunne flyve lidt rundt og se på tingene. Trods det gode vejr var der ikke mange fly i luften. Ifølge Mike er samtlige amerikanske Nimbus 4 stationeret i

Minden, så da jeg så en af dem ligge og kurve måtte jeg lige hen og kigge på. Pæn flyver, men med de vinger fylder den jo hele boblen, så jeg endte med at finde en boble med lidt mere plads i.

Efterhånden kom der flere og flere sammenklapninger, og da det efter en 3 timers tid så ud som om det var ved at småregne over bjergene mod vest, valgte jeg at trække bremserne ud for at komme ned igen.

Efter en begivenhedsløs landing blev W4 og jeg afhentet med en af de små golfvogne, som farer rundt på banen. Efter at have puttet W4 for natten fandt jeg Lone, der havde siddet med en stabel krimier og slikket sol sammen med Toms hund, og vi tog ind til det nærliggende Carson City for at finde en kæmpepizza inden turen gik over bjergene til telt og soveposer.

Og en gang til

Næste dag stod jeg klar ude på pladsen til en tur mere. Vejret skulle blive omtrent det samme som dagen før men uden sammenklapningerne, så der var en del folk, der ville ud og flyve. Jeg sludrede lidt med en schweizisk dame på pladsen. Hun var taget over for at se lidt til børnebørnene i USA og havde taget sin DG400 med i bagagen. Det kalder jeg bedstemor med slaw i! Jeg havde ikke specielt travlt med at komme i luften, for skyerne var kun



Minden/Tahoe airport.

Forfatteren:



Bo Brunsgaard er 32 år ældre end da han blev født, og har været medlem af Vejle Svæveflyveklub siden 1988. Trods utallige udelandinger og en uheldbreddelig trang til at flyve Ka-8 har han efterhånden opnået indtil flere timer på svævefly. På uforklarlig vis har han også fået fingrene i et Fl-bevis. Han deler en Std. Libelle med sin flinke makker Erik og nærer en hemmelig drøm om engang om mange år at kunne flyve næsten lige så hurtigt som han.

lige ved at dannes. Mens jeg ventede kunne jeg fordrive tiden med at se en spritny LS6 slæbe tippen 10-15 meter hen ad asfalten under starten. Det lød dyrt.

Slæbet gik som i går, bortset fra at Fred denne gang måtte hive den tumbede turist hele to gange rundt om boblen inden han forstod en fin hentydning og kobled af. Jeg havde sat mig fast på at hænge på til 2.000 fod, og Lone påstår, at jeg kan være stædig som et muldyr, når først jeg har fået noget ind i hovedet. Jeg aner ikke hvad kvindemennesket fabler om.

Termikken var temmelig urolig, og den første times tid blev jeg smidt rundt i cockpittet så det slet ikke var spor sjovt. Efterhånden blev det dog mere stabilt og passende for en ferierende luksuspilot, der ikke rigtigt gad arbejde alt for meget for sagen. Basen lå igen lidt over 14.000 fod, og med erfaringen fra dagen før kunne jeg bedre flyve lidt rundt og udforske omgivelserne.

Ingen stræk

Jeg havde på forhånd valgt, at jeg ikke ville flyve stræk herovre, selvom vejret så rigeligt var til det. Inden jeg startede

havde Mike spurgt om jeg ville med på en tur ned mod syd. Han kedede sig, da der ingen kunder var og ville tage HCS' DG300 og føre an. Til hans store ærgrelse dukkede der et par passagerstarter op, så han måtte passe arbejdet. En dårlig sæson hjemme havde kun givet 12 timer og 500 km, så jeg syntes ikke, at formen lige var til at knokle afsted i ukendt bjergterræn på egen hånd. Men med en operationshøjde på 3.000 meter over dalen kan man nu også se sig noget om uden at få sved på panden af den grund.

På et tidspunkt snakkede jeg lidt på radioen med den schweiziske DG400, der havde fundet en svag bølge på den anden side af dalen. Det skulle lige prøves, så jeg tøfede derover og fandt aldrig noget som helst.

På vejen tilbage over dalen kunne jeg godt mærke, at jeg havde vænnet mig lidt rigeligt til at flyve højt dagen før. På et tidspunkt var jeg ved at blive lidt led ved tingene, for jeg var kun i 9.000 fod. Efter en hurtig hovedregning, der overbeviste mig om, at jeg altså stadig var 1.300 meter over terrænet, måtte jeg rødmende erkende, at det vist ikke var helt kritisk endnu.

Efter godt 3 ½ time gad jeg ikke rigtigt mere, og da jeg alligevel snart skulle finde et toilet, flød jeg langsomt ned mod dalen. På radioen var der en masse knæver af folk, der startede og landede i bunker, så jeg valgte at flyde lidt hen over det hele i en lille times tid mere for at se, om der ikke blev lidt mere fredeligt. Det gjorde der nu ikke, så jeg fandt et hul i køen og landede skarpt forfulgt af en Twin, en Libelle og en DG400.

Kasse 1

Efter at have parkeret W4 var der kun afregningen på kontoen tilbage inden turen tilbage til pizza, telt og soveposer. Pri-serne er selvfølgelig noget anderledes end i klubregi herhjemme, men omkring 400 dollar for leje af LS4 og Puchacz, tre slæb til 2.000 fod og løn til instruktør var vel rimeligt nok, når man bare kan møde op og flyve som det passer én. Jeg fløj i alt godt 8 timer på to dage, og fik fuldt opfyldt det, jeg var kommet efter, nemlig at tilbringe et par dage med at hygge mig i luften i flotte omgivelser og godt vejr.

Men næste gang, så skal den 1.000 km have en omgang bank!

The New Piper Aircraft har nu modtaget over 100 ordrer på den nye turbopropdrevne Malibu Meridian. Leveringerne forventes at begynde i midten af 2000. 82 af flyene er bestilt i USA, men resten er export.

Et af de første udenlandske firmaer der får leveret den nye Meridian er Piper forhandler Air Alpha Aircraft Sales A/S i Odense.

Meridian prototype nr. 1 har nu logget over 250 timer på 200 flyvninger. Der fremstilles yderligere fire prototyper, der skal indgå i testprogrammet på 1.500 timer.

Selv om den turbopropdrevne Meridian på mange måder ligner sin stempelmotordrevne søster Mirage er der stor forskel, bl.a. er der designet en helt ny vinge, der skal garantere en tophastighed på 262 kts og kunne rumme 170 US gallon A-1 brændstof.

Piper turboprop



Prototype E-3 med Pratt & Whitney PT6A-motoren monteret skal sammen med de to andre i monteringskolonnen deltage i prøveflyvningerne fra starten af juli måned i Vero Beach.

FOR HIGH TECHNOLOGY
AND LOW OPERATING COSTS
TRY AND FLY THE PC12

PILATUS PC12



PLEASE CONTACT:
EXECUJET SCANDINAVIA A/S · TEL: +45 46 14 15 16
OR E-MAIL: SALES@EXECUJET-SCAN.COM



75 år

Civilingeniør Søren Jakobsen



Som ung stud. polyt. cyklede Søren Jakobsen en dag ud til Skovlunde for at høre hvad det ville koste at lære at flyve. Men da han foretrak at have orden i sin økonomi, gik der nogle år, før han kunne realisere flyvedrømmen, og først i 1966 fik han A-certifikat. Til gengæld er han stadig aktiv pilot og flyver.

Søren Jakobsen har gjort en stor indsats på det organisatoriske som bestyrelsesmedlem og klubformand for Midtsjællands Motorflyveklub, medlem af Motorflyverådet og medlem af Kongelig Dansk Aeroklubs hovedbestyrelse fra 1970 til 1987, de sidste ni år som en særdeles effektiv formand.

I 1990 blev han formand for det netop åbnede Danmarks Flyvemuseum i Billund, men det blev vist noget helt andet end han havde forestillet sig, for besøgsprognoserne viste sig hurtigt alt for optimistiske. Man prøvede mange nye tiltag for at tiltrække publikum, men der var ikke noget, der kunne hamle op mod Legoland, og i 1997 blev museets udstilling lukket.

Søren lægger megen vægt på, at museet ikke trådte i betalingsstandsning, endside gik fallit! Den i forvejen travle museumsformand fik nu ekstra travlt med at sikre museets fortsættelse, og der blev god brug for hans forhandlingsevner og forstand på økonomi.

Det endte, som de fleste vel ved nu, med at man indgik ægteskab med Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

At flyvemuseet kom til bryllup med ikke blot et nydeligt udstyr, men også en pæn medgift, skyldes i høj grad Søren Jakobsens indsats.

Den 16. juli bliver han 75 år, og i den anledning er der åbent hus på Bakkegården, Byvej 70 i Algestrup fra kl 11 til 14.

60 år

Luftfarts- konsulent Lorenz Møllerup



Lorenz Møllerup, der bliver 60 år den 30. juli, begyndte i luftfarten i 1959 som mekaniker i SAS. I 1965 kom han til US Air Force på Sønder Strømfjord, men efter fire år vendte han tilbage til SAS og havde forskellige udstationeringer som stationsmekaniker, længst i Sønder Strømfjord, fra 1972 til 1985.

I 1973 lærte han at flyve hos en amerikansk instruktør på "Søndrestrom", men måtte dog rejse til Danmark for at flyve navigationsturene – det kunne den gang ikke lade sig gøre i Grønland. Han er fortsat aktiv pilot, siden 1994 også på helikopter.

Mens Møllerup var i Grønland, købte han Ejvind Dyhrbergs Piper Apache OY-DAI, som han fløj ned til San Antonio i Texas og fik ombygget til STOL-udgaven Geronimo, så han kunne bruge den på de ganske små strips i det grønlandske terræn.

I 1985 vendte han tilbage til Danmark og arbejdede endnu fire år for SAS, men siden 1989 har han været selvstændig. Han har bl.a. arbejdet som konsulent for Bikuben/BG-Bank og københavnske advokatfirmaer med at redde investeringer i luftfartsvirksomheder og med at sælge de fly, man eventuelt måtte overtage. Denne aktivitet har gjort ham til specialist i Let L410.

Møllerups kundekreds omfatter desuden firmaer, der ønsker assistance ved anskaffelse af fly, og værksteder.

Og så købte jeg i 1991 en tredjedel af Bohnstedt-Petersen Aviation, senere SAC, Scandinavian Air Center. Jeg kunne nu nok have foretaget en bedre investering, siger Lorenz Møllerup med et skævt smil.

Action

Tekst og foto:
Palle J. Christensen

Mid Life Updated (M)
F-16 fly kan kendes på
fire antenner foran
pittet. De tilhører
avancerede IFF/SIF-systemer
APX-113(V) til skelne
fra fjende

Hærens Flyvetjenestes Fennec
er ikke et velkomment syn for en
fjendtlig kampvogn.



Døde

Flykonstruktør Arthur E. Raymond

Arthur E. Raymond, leder af det ingeniørhold, der skabte Douglas DC-3 og mange andre kendte fly, døde den 22. marts to dage før han ville være fyldt 100 år.

Raymond begyndte hos Douglas i 1925, men selv om han var ingeniør fra MIT, var det som metalarbejder. Han kom dog hurtigt over i ingeniørafdelingen og blev chefingeniør i 1934, vicepresident of engineering i 1939. Han var 35 år hos Douglas og gik på pension, da DC-8 blev introduceret.

Det sker i 2000

2000

- 24.-26. jan. Heli-Expo, Las Vegas, USA
- 22.-27. feb. Asian Aerospace 2000, Singapore
- 9.-15. april Sun'n Fun EAA Fly-in, Lakeland, USA
- 6.-12. juni ILA 2000, Berlin Brandenburg, Tyskland
- 10.-11. juni Veteranflyopvisning hos Jean Salis, La Ferté-Alais, Frankrig
- 18. juni Flyvevåbnet 50 år, Skrydstrup
- 24.-30. juli Farnborough Air Show, England
- 27. jul-2. aug. EAA-Convention and Air-Venture, Oshkosh, USA
- 10.-12. okt. National Business Aviation Association, årsmøde og udstilling, New Orleans, USA



Totalforsvarsudstillingen i Herning bragte også mange oplevelser for de flyveinteresserede. Flyvevåbnets F-35 Draken med registreringen AR-113 var opstillet med diverse våben. Team Draken Karup havde god om-sætning i deres sou-venirbod, hvor overskuddet går til at vedligeholde deres to Draken, begge i flyveklar stand.

Udendørs var der overflyvning af de nyeste opdaterede Lockheed F-16, mens Hærens helikoptere piskede støvet op, hvor der ellers er udstillet køer og mejetærskere.

"EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition

SOCATA
GROUPE AEROSPATIALE



Vi tilbyder TB 20 "EXCELLENCE" en specialversion til en utrolig pris

For at følge succesen op har Socata fremstillet en begrænset serie TB 20 "EXCELLENCE".

Flyet er udstyret til VIP komfort, og instrumenteret til samme høje niveau.

- Kabinen er fx. monteret med det luxuriøse Alcantara indtræk.
- "EXCELLENCE" er fuldt IFR udstyret med bl.a. KFC 150 flight director koblet til HSI og GPS og altitude pre-select.
- Herudover en del ekstraudstyr fx. propel de-ice, fuel-flow totaliser m.m.
- Der ydes 2 års garanti.

Der er tale om et ekstraordinært tilbud, og udbudet er begrænset. Der er derfor tale om "først til mølle". Kontakt os for yderligere information.

Copenhagen Aviation Trading A/S
Telefon: 46 19 11 14
Fax: 46 19 11 15



De viste fotos er ikke retsoplyggende

"EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition

83 Group Normandiet 1944

1. del



Tekst og farvefotos: Ole Steen Hansen
Historiske (sort/hvide) fotos: Imperial War Museum, England

Mens Steven Spielbergs Oscarbelønnede storfilm „Saving Private Ryan“ spiller i danske biografer kan FLYV fortælle, at vi i Danmark har en af de få flyvende veteraner fra Slaget om Normandiet på dansk register. Auster OY-DSZ fløj forbindelsesflyvning ved Royal Air Force's 83 Group i sommeren 1944. OY-DSZ blev omtalt i FLYV nr. 12/1998 s. 20-22 under overskriften Danske Vinger. Her fortælles om 83 Group og den rolle de allierede fly spillede i sommerens hårde kampe.

Ledelsen i Royal Air Force var under Anden Verdenskrig domineret af officerer, der mente at flyvevåbnet bedst kunne bidrage til Tysklands nederlag ved at bombe tyske byer og industri anlæg.

En konsekvens heraf var, at udviklingen af taktisk samarbejde mellem hær og flyvevåben ikke havde særlig høj prioritet.

Det stod dog klart, at taktiske luftstyrker skulle følge hæren, når den engang skulle til at befri Europa, og 2nd Tactical Air Force blev oprettet til at styre disse operationer.

Efter landgangen i Frankrig ville de allierede jagere og jagerbombere i første omgang være nødt til at operere fra baser på den engelske sydkyst, og det ville medføre

ML407 er veteran fra Normandiet, men dog ikke fra 83 Group. Flyet blev bygget som en Spitfire L.F. IXC og var altså ensædet under krigen. ML407 var det første allierede fly, der nedskød et tysk fly på selve D-dagen. Det fløj med 84 Group, der senere end 83 Group gik over til at operere fra fastlandet. Flyet blev siden ombygget til en to-sædet træner og er her fotograferet på North Weald. Det taxies af Carolyn Grace - verdens eneste kvindelige Spitfire-pilot og -ejer.

83 Group havde enheder, der meget effektivt hentede og reparerede nødlandede og beskadigede fly. Her er det en Mustang fra 19 Squadron, der gøres flyveklar igen.



Forholdene for personellet i 83 Group var enkle. Triviel kost, lange arbejdsdage og spartansk indkvartering. Kontrollårnet her illustrerer, at mange måtte klare sig med det, der nu engang var til rådighed.

meget spildt flyvetid over kanalen og problemer med at reagere hurtigt, hvis en situation krævede det.

Derfor blev 83 Group oprettet som en mobil kommando, der så hurtigt som muligt skulle etablere sig i Frankrig. Gruppen var under ledelse af Air Vice Marshal Harry Broadhurst, der selv var jagerpilot, og som havde arbejdet tæt sammen med den ottende armé under ørkenkrigen.

I juni 1944 bestod 83 Group af over 200 enheder. 27 af dem var jagereskadriller udstyret med Spitfires, Typhoons og Mustangs. Andre enheder skulle sørge for bl.a. vedligeholdelse, reparationer, forsyninger, signaltjeneste, camouflage samt behandling af syge og sårede.

Fem AOP-eskadriller (AOP = Artillery Observation Post) opererede også under 83 Group, men de små Austers arbejdede direkte sammen med hæren, og dagbogen for 83 Group omtaler dem ikke med ét ord under slaget om Normandiet!

D-dag

De allierede gik i land i Normandiet den 6. juni 1944 ved historiens største amfibieoperation. Klokken tre om eftermiddagen sejlede de første officerer fra 83 Group ud fra Portsmouth. Fire timer senere ankrede deres skib op ud for Normandiets kyst, hvor de måtte tilbringe en nat ombord. Det var umuligt at sove, da der blev skudt voldsomt efter tyske fly, som var aktive i løbet af natten.

Efter morgenmaden kunne RAF-officererne klatre ned i et landgangsfartøj, der sejlede dem ind til stranden. De erfarede her, at det ikke var muligt at komme frem til det sted, hvor det var planlagt at RAF's enheder skulle mødes, da tyskerne endnu holdt ud i det om-



råde. Derfor oprettede 83 Group sit første hovedkvarter i Frankrig bag en hæk på en mark med tre levende og to døde køer!

Senere på dagen fik man fat i en lastbil og kom i kontakt med hærens hovedkvarter, hvor man slog telte op for natten. 83 Groups hovedkvarter i Normandiet skulle ligge tæt ved hærens for at sikre et fornuftigt samarbejde.

Efter en morgenmad bestående af havregrød, hvor en Typhoon skød en Focke-Wulf 190 ud af himlen over hovedet

på dem, drog officererne videre til Creully, hvor hovedkvarteret skulle oprettes. Man havde lidt diskussion med hæren om den præcise placering, men måtte rette sig efter Montgomerys befalinger.

På dette tidspunkt var de første Austers fra 83 Group allerede i fuld sving med at dirigere artillerild for både hær og flåde. En Auster fra 658 AOP Squadron kontrollerede ved en enkelt lejlighed senere i slaget ilden fra ca. 550 kanoner på én gang. 40 tyske tanks var målet.

Artilleriet i Normandiet fyrede med så mange forskellige typer skyts, der afskød granater i så mange forskellige baner, at det i mange tilfælde ikke var muligt at aftale, hvor de små fly skulle flyve for at være sikker på at undgå dem. De engelske Austers og amerikanske Piper Cubs måtte løbe risikoen for at blive ramt, og flere små fly forsvandt i eksplosioner, når en granat fra deres eget artilleri ramte dem.

Tyske jagere var en anden risiko. De operede kun med stort besvær i luftrummet over Normandiet, og måske netop fordi dette problem ikke var det største, sjuskede nogle med deres flykending. En observatør i en Auster meddelte således engang sin pilot, at en gruppe Spitfires havde kurs mod dem. Det viste sig snart at være Messerschmitt 109'ere, som hurtigt skød Austeren ned.

Flyvepladser

De enheder, der skulle anlægge flyvepladser i Normandiet, gik i gang så hurtigt som muligt efter D-dagen. Ofte foregik arbejdet under beskydning af artilleri eller snigskytter. Stederne var udpeget i forvejen på basis af luftfotografier. Amerikanske pladser fik for bogstavet „A“, mens de engelske fik et „B“.

En flyveplads krævede telefonforbindelser og tre start



THEY SAY THE BUZZ BOMBS IN LONDON ARE TERRIFIC.



Debriefing på en RAF-flyveplads i Normandiet.

baner (dengang var sidevindskomponenten mere kritiske ved start og landing), hvoraf den ene bestod af metalmåtter.

En bane på 1.200 meter kunne anlægges på minimum to dage, men ofte var flere nødvendige. Den bestod af 2.560 stålmatte (samlet vægt på 640 tons), der blev samlet med 30.000 beslag (samlet vægt 100 tons). Tallene nævnes for at give indtryk af de kolossale mængder materiel de allierede måtte sejle over kanalen. Flyvepladser blev jævnligt taget i brug, inden de var helt færdige.

144 Wing

Den 10. juni brugte 83 Groups Spitfireeskadriller fra den canadiske 144 Wing for første gang flyvepladsen B3/St. Croix sur Mer nær Bayeux. To dage forinden havde et par af enhedens mere erfarne piloter været nede og se på lokaliteterne. Nu landede hele 144 Wing under ledelse af den højtscorerende wing commander Johnny Johnson for at tanke og armere flyene.

Pladsen blev styret fra et hovedkvarter sat op i en frugthave. Rundt omkring sås enkelte døde tyskere, der stadig lå, hvor de var faldet. Beboere fra den nærliggende landsby kom med frugt, vin og blomster tilsyneladende ikke generet af de granater, der nu og da eksploderede på marker i nærheden. Lange kolonner af lastbiler og tanks sås på vej frem mod fronten.

Efter et kort ophold lettede de mange Spitfires igen.

Ti dage efter D-dagen var 24

engelske og amerikanske flyvepladser operationelle i Normandiet. Senere kom RAF til at operere fra over 30 flyvepladser beliggende i et landområde på størrelse med Djursland.

Den 14. juni var 83 Group så etableret i Frankrig, at jagerne nu begyndte at operere direkte under kommando af 83 Groups hovedkvarter i Normandiet. Herefter ville de engelske jager- og jagerbomberoperationer i Normandiet i høj grad blive styret fra dette hovedkvarter.

Længere vestpå lå et tilsvarende amerikansk hovedkvarter, der styrede de taktiske amerikanske flystyrker i Normandiet.

Denne første dag under 83 Group kommando i Normandiet blev der fløjet seks rekognosceringsmissioner med Mustangs, to Spitfireeskadriller fløj jagerpatuljer og 108 Typhoons bevæbnet med raketter gennemførte syv angreb mod jordmål.

Fire dage senere kunne 83 Groups hovedkvarter notere sig, at fjendens artilleriild blev voldsommere. Det gik blandt andet udover flyvepladserne.

En hård modstander

Selve problemet med at komme i land i Frankrig havde i den grad optaget sindene, at de allierede i flere henseender var dårligt forberedt på, hvad de skulle gøre, når stranden var erobret.

Nu kæmpede man sig langsomt - meget langsomt - fremad mod en erfaren og dygtig fjende.

Slaget i Normandiet var realistisk set den sidste chance tyskerne havde for at stoppe den engelsk/amerikanske hær. De tyske soldater kæmpede derfor så at sige med ryggen mod muren, og var iøvrigt ikke opdraget til at betragte personlig overlevelse som noget, de kunne tillade sig at drømme om. Soldaterne var underlagt streng disciplin - den tyske hær henrettede 4.000 af sine egne soldater mellem januar og september 1944 - og under hård kommando af erfarne officerer på mange niveauer.

Tyskerne forstod at gennemføre hurtige modangreb og infiltrere de allierede linjer, så det var vanskeligt for de allierede fuldt at udnytte deres overlegne ildkraft.

Terrænet i Normandiet favoriserede forsvaret, da det bestod af små marker omgivet af høje og tykke hække.

Længere mod øst var der mere åbent land, men her måtte de engelske tankbesætninger for alvor sande, at deres Shermans havde store problemer i kamp mod tyske Tiger-tanks. Nok var en Sherman hurtigere og på mange måder bedre rent mekanisk, men en Tiger kunne sætte en Sherman ud af spillet på 4 kms afstand. Omvendt kunne en Sherman dårligt nok på klods hold kunne skyde gennem Tigerens frontpanser.

De allierede tanks havde radioforbindelse med hinanden, men derimod ikke med det infanteri, de skulle arbejde sammen med. I kampens hete kunne en infanteriofficer kun komme i kontakt med en kampvognschef ved at kravle op på hans tank og banke på lugen!

Ofte kørte kampvognene fra infanteriet og blev ofre for skjulte tyske soldater med håndbårne antitankvåben.

Støv

Sidst i juni kunne 83 Group rapportere hjem, at man havde problemer med støv på flyvepladserne i Normandiet. De store propeller producerede enorme skyer af fint støv, og især Typhoons fik hurtigt slidt deres motorer op, når støvet

blev suget ind i dem. Mekanikere arbejdede på højtryk med at montere filtre.

Støvet gav et andet problem. De lyseblå RAF-uniformer kom i betænkelig grad til at ligne de feltgrå tyske efter en støvet dag i sol og blæst. Da flyvepladserne lå tæt ved en frontlinje, der ofte var svær præcist at definere, skete det, at engelske soldater kom til at skyde på RAF-personel.

Franske civile kunne også finde på at true af dem, når mekanikerne en sjælden gang fik mulighed for at holde lidt fri og bevæge sig væk fra deres flyveplads.

På den sidste dag i juni fløj jagereskadrillerne i 83 Group sammenlagt 57 missioner med 553 fly. De skød 19 tyske fly ned og mistede selv tre. Johnny Johnson vandt denne dag sin luftsejr nummer 33 og blev dermed den højeste scorende jagerpilot i RAF. Hans skød siden yderligere fem fly ned.

Og så var det denne dag Auster i LB314 (den nuværende OY-DSZ) blev overflyttet til 83 Groups Communication Squadron, der både fløj i England og Normandiet - og naturligvis mellem disse to lokaliteter.

Kommunikation var et nøgleord, når de store styrker på landjorden og i luften skulle styres. Der var konstante flytninger af personel og der var ordrer, som skulle bringes ud.

Den 11. juli gjorde 83 Group status over signal tjenestens arbejde. Der var da lagt 1.300 km telefonkabel til at forbinde over 1.000 telefoner og 35 fjernskrivere. Gruppens hovedkvarterer i England og Frankrig modtog 3.700 opkald om dagen.

Det skete at tanks ved uheld rev telefonledningerne ned, så man midlertidigt måtte klare sig på anden vis.

Ved flere lejligheder blev tunge bombefly sat ind for at støtte kampen på jorden. Ved et sådant angreb havde RAF besluttet at anvende gule røg-bomber til at markere målet. Uheldigvis brugte de allierede tropper i området selv gul røg til at markere egne stillinger. Konsekvenserne behøver ingen nærmere beskrivelse!

fortsættes i næste nummer!

Kommentarer

Beech 1900 Airliner er bygget i 1984 som N6829J til Bar Harbor Airlines, men har været på svensk register som SE-KSX siden 1991, ejet bl.a. af et firma ved navn Stenkulan i Oskarshamn! Blandt brugerne har været Euro Flight Sweden og Internationale Røde Kors.

Boeing 757 OY-GRL er bygget i 1992, første flyvning 15. april, og har fløjet for Inter European Airlines som G-IAEC og for Airtours som G-CSVS. Det blev købt af Grønlandsfly i fjor, men da det blev opereret af Icelandair, var det på islandsk register som TF-GRL (se Flyv juli 1998).

ATR42 OY-JRJ fløj første gang den 22. dec. 1986 og har bl.a. fløjet for Air Littoral (som F-GEGF) og for Zambian Express (9J-HJF).

Vejle Svæveflyklubs Janus er fra 1994 og hentet i Sverige, ex SE-UKZ.

OY-MUK, den anden ATR-42, er indlejet fra Japan, foreløbig et år. Den fløj første gang

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dat	Ejer/bruger
GEN	Beech 1900C	UB-4	29.3.	Niels Brûel, Langebæk
GRL	Boeing 757-200	25620	1.6.	Grønlandsfly
JRJ	ATR42-320	036	12.5.	Danish Air Transport, Vamdrup
LEX	SH Janus Ce	302	5.5.	Vejle Svæveflyveklub
MUK	ATR42-300	176	6.5.	MUK Air, Kastrup
XVA	Grob G103	35006	2.6.	Rasmus Heide, Fredensborg +
XZM	Diamond HK36TTC	36618	12.5.	Dimona Gruppen, Herning

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
BTR	Beech 200	24.1.*	Niels Brûel, København	Udlejet til Kenya
FVX	SZD-9 Bocian	20.5.	Århus Svæveflyveklub	Solgt til Holland
KAP	Fokker 50	1.6.	SAS	Udlejet til Letland
NUA	Cessna TU296G	27.4.	Århus Faldskærmsklub	Solgt til England

*1997

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dat	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
GAC	AA-1	6.5.	North-West Air Service, Thisted	Cimber Advisor, Hadsund
BBD	PA-28-140	17.5.	Henrik Brinck Hansen, Fluberg, Norge	R. Hove-Christensen, Nakskov
XBM	St. Libelle 201	26.5.	Peter Toft, Skive	
CKC	Cessna U206G	26.5.	Midtjysk Faldskærmsklub, Viborg	Faldskærmsfly, Viborg

den 24. jan. 1990 og har hidtil været på irsk register som EI-CBF. Den har bl.a. fløjet for Air Sicilia.

Twin Astir OY-XVA er bygget i 1992, ex D-KLMA.

Super Dimona OY-XZM er fabriksny.

En enkelt kommentar til sletningerne: Beech 200 King-Air blev slettet for halvandet år siden, den 24. januar 1997.



Den tidligere støberibygning illuderer udmærket som hangar.

Flyet er en Republic F-84G Thunderjet, den type der har været flest af i Danmark, i alt 238 individer.

Foto: Hans Kofoed.

Hvornår åbner Flyvemuseet?

Opstillingen af fly i det nye flyvemuseum i Helsingør skrider godt fremad, og vi havde håbet at kunne bringe datoen for museets genåbning i dette nummer.

Imidlertid forelå alle de nødvendige myndighedstilladelser endnu ikke ved redaktions slutning, og før det er tilfældet, ønsker museumsledelsen klogeligt ikke at fast-

lægge nogen åbningsdato. Man regner dog med at det sker "inden længe".

Museet råder over to haller til udstilling, hver på ca. 3.000 kvadratmeter. I den ene vil der

fortrinsvis blive udstillet propel-fly, i den anden jettfly. En tredje på ca. 1.000 kvadratmeter bruges til depot og værksted.

Arbejdet med at renovere den tidligere fabriksbygning tager tid, for museet har ikke har mange penge. Derfor bliver det i år kun "propelhallen", man kan vise frem, og det sker med en blanding af propel-, jett- og svævefly, i alt en snes stykker, tidsmæssigt spændende fra Ellehammer 1906 til Draken.

Af Wilhelm Willersted

I august 1943 opfordrede US Navy McDonnell Aircraft Corporation i St. Louis i Missouri til at udvikle en hangarskibsbaseret jetjager. Flyfabrikken, der var grundlagt af James S. McDonnell i 1939, havde i modsætning til branchens „tunge drenge“, som var fuldt optaget af at producere fly til de allieredes luftkrig, både bygge- og ingeniørkapacitet til at gå i gang med projektet.

Det blev til McDonnell FH-1 Phantom, det første amerikanske jetfly, som landede på et hangarskib. Senere fulgte FH-2 Banshee, der i princippet var en større og tungere udgave af Phantom.

På baggrund af flådefly-erfaringerne gik McDonnell-fabrikken i slutningen af 40-erne i gang med at konstruere den kæmpestore enmotorede F3H Demon, der til trods for især en række alvorlige motorproblemer kom i tjeneste i US Navy.

Demon blev forløberen for den nu legendariske Phantom II, som jo skulle blive et af flyhistoriens mest markante militærfly.

Her handler det om dæmonen fra Missouri. Phantom II må vente til en senere gang.

Dæmonen fra Missouri



En North American Savage tanker en Demon i luften.

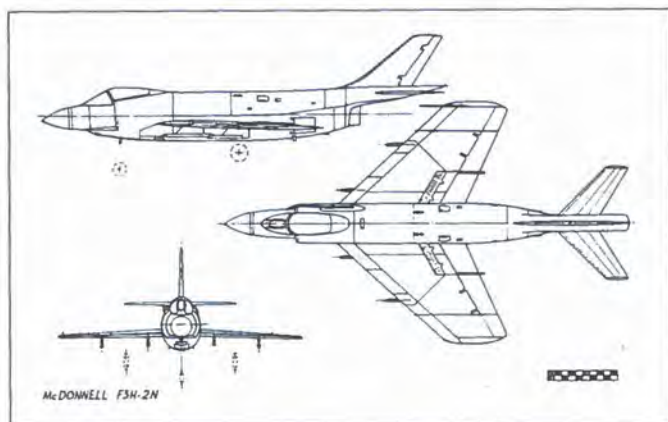
Hos McDonnell bestilte US Navy den 30. september 1949 to prototyper af fabrikkens avancerede jagerkonstruktion XF3H-1, som var tegnet sideløbende med McDonnell F-88 Voodoo, som fabrikken var ved at udvikle til USAF.

XF3H-1 havde tilnavnet Demon, men dæmonen løb ind i problemer! Flyet var udset til kun at skulle udstyres med en enkelt Westinghouse J40 jetmotor, der desværre viste sig at være for svag til at klare paragrafferne. Så da prototypen til Demon fløj første gang den 7. august 1951, levede flyet mildt sagt ikke op til forventningerne. McDonnell baksede med problemet i de næste fire år!

De første tre prototyper styrtede i løbet af kort tid ned og testpiloterne blev dræbt. Alle pre-produktion Demons blev grounded efter ulykkerne.

Motorproblemer

Det var Westinghouse-motoren, der var hovedproblemet. McDonnell eksperimenterede med ændrede installationer og modeller af den. Resultatet



McDonnell Demon fra hangarskibet USS Saratoga.



McDonnell F3H-2 i skala 1:72 fra Emhar.

var, at de resterende fly af de 60 leverede eksemplarer af F3H-1 Demon næsten udelukkende blev benyttet til test og uddannelse på landjorden. Men McDonnell gav ikke op. Man valgte nu Allison J71 motoren, der ydede 6.470 kg trykkraft med efterbrænder. Så ændrede man Demon til en avanceret altvejs jager bevæbnet med missiler, og nu kunne dæmonen blive til en havdjævel!

I 1957 blev F3H-2 leveret til US Navy, som nu omsider kunne glæde sig over, at man i arsenalet havde et avanceret kampfly, der til flådefolkene fryd hamlede op med det amerikanske forsvars - læs USAF's - landbaserede flytyper.

Der blev i de kommende år leveret 463 eksemplarer af McDonnell Demon, dels som angrebsfly mod såvel land- som sømål, dels som interceptor udstyret med Sidewinder-missiler og desuden også som foto- og reccefly. Alle Demons med undtagelse af fotoversionerne havde fire 20 mm kanoner.



US Navy var som sagt godt tilfreds med Demon. Topfarten var 1.170 km/t og tophøjden 16.000 meter. Stigehastigheden var 4.000 meter i minuttet. US Navy udstyrede sine Demon med mulighed for buddy-buddy brændstofstankning. En syv meter lang ekstratank rummede 1.200 liter jetfuel til den tørstige ven - men det kunne naturligvis også anvendes personligt til særligt lange flyvninger. Demon havde som det fremgår af illustrationen til artiklen også mulighed for „normal“ lufttankning.



Modellen her ses med vingerne foldet.

McDonnell F3H Demon blev udskiftet i midten af 60-erne og efterfulgt i US Navy af McDonnell F-4 Phantom II, der som bekendt er blevet bygget i adskillige tusinde eksemplarer og stadig gør tjeneste til lands og til vands verden over.

Modellen

McDonnell F3H-2 og F-3B er blevet udsendt i skala 1:72 fra den britiske plasticmodelfabrikant EMHAR.

Data:

- Mc Donnell F3H Demon
- Motor: 1 stk Allison J71 på 6.470 kg med efterbrænder
- Spændvidde: 10,70 m
- Længde: 17,90 m
- Højde: 4,45 m
- Startvægt: 15.391 kg
- Max. hastighed: 1.170 km/t
- Tophøjde: 16.000 m
- Rækkevidde (uden ekstratanke): 620 km



Et flot billede af McDonnells to flådefly sammen på et hangarskibsdæk. Det er Demon i midten, ved siden af til højre Phantom II - bagerst skimtes en Douglas Skywarrior.



Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Jan Schmeltz Pedersen		
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations
Vagn Jensen	86 44 11 33	Uddannelse

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdiragflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Poul Erik Nielsen
Ellesletten 12, Trørød
2950 Vedbæk
Telefon 45 66 12 21

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Småldsvej 43
4100 Ringsted
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatservice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Tom Oxager
Månebakken 5, Dalby, 4690 Haslev
Telefon 53 69 85 95
E-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Linstyrings-Unionen
Jens Geschwendtner
Lundeager 28, 2791 Dragør
Telefon 32 94 74 47

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

Week-enttips

Femø

I Smålandfarvandet ligger mange smukke øer. På en af de største, der hedder Femø, ligger Femø Kro & Feriecenter med egen landingsbane. Græsbanen, der ligger i retningen NE/SW, er let "bulet" men med fin overflade. Banen, der er 850 m lang, ender lige ved kroen, hvor der kan parkeres og man kan slå sit telt op.

For dem der vil under tag er det muligt at leje et af de 24 værelser, heraf er de 10 helt nye. Campisterne kan benytte kroens toilet og bad. Det er



muligt at leje cykler, så man kan komme rundt på øen.

Landing foretages altid fra nordøst og pas på el-ledning

gerne ved parkeringsarealet. Kroen har telefonnr. 54 71 50 09, hvortil man kan rette spørgsmål om banen og ledige værelser etc.

Skulle det blive for dårligt flyvevejr til hjemturen er det muligt at komme til fastlandet med færgen til Kragenæs.

Åbent hus på Lolland-Falster Airport

I week-enden den 14. - 15. august arrangerer flyveklubberne sammen med Copenhagen Airtaxi åbent hus på flyvepladsen på Lolland.

Svæveflyveklubben, motorflyveklubben, faldskærmsklubben og modelflyveklubben har arrangeret udstillinger og opvisning med bl.a. motorfly, biler, svævefly, campingvogne, motorcykler, modelflybygning og stande med undervisningstilbud mm.

Copenhagen Airtaxi sørger med deres rundflyvningsvirksomhed for at publikum kan få tur over pladsen. Der er åbent på Lolland-Falster Airport lørdag kl. 10-17 og søndag kl. 10-16.



Formand:	Ricard Matzen	57 61 52 50
Næstformand:	Peter Andersen	74 75 31 01
Kasserer:	Vagn Jensen	86 44 11 33
Sekretær:	Ove Dyvad Jørgensen	53 67 73 05
Bestyrelsesmedl.:	Bjarne E. Hammer	46 59 04 02
	Louis Røvs Hansen	98 42 15 99
	Kresten Dalum	97 18 20 50

Danmarksmesterskab i præcisionsflyvning på Herning Flyveplads

Af Dagmar Theilgaard

Herning Motorflyveklub er med tiden specialister i at tilrettelægge en konkurrence med professionalisme og med sans for at få det sociale til at fungere. Herning Flyveplads er med sine fysiske rammer også et ideelt sted. Der er god plads til at parkere, gode taximuligheder til og fra banerne, lokalerne i lufthavnsbygningen er rummelige og hyggelige.

Dette nød vi deltagere stor gavn af ved dette års DM. Vejret så først ud til at blive rigtigt dejligt med varme og sol, og jeg glædede mig til at nyde pauserne udenfor på terrassen, men vejrguderne synes alligevel, vi skulle have lidt at slås med.

CB'erne trak op over det meste af Jylland i løbet af fredag aften, faldt ned flere steder og mindske sigten. Alligevel ankom en del af os fredag, bl.a. fire englændere, som sætter pris på de danske konkurrencers professionalisme, samt vor ven Bobo fra Norge.

Turbulens

Lørdag var det klaret op, men hele dagen var det meget blæsende og turbulent. Når man flyver i en Cessna 150 kan man godt blive kastet rundt og have nok at gøre med at flyve flyet, men derudover skal man jo holde udkik efter svævefly, fotos, mærker o.l.

Præmiedeltagerne i alle 3 klasser.

Jeg var i hvert fald træt i armene og noget forturnlet, da jeg kom tilbage til debriefing, desværre på 1. dagen med seks billeder hængende i cockpittet.

Turbulensen lagde sig heldigvis lidt inden vi kl. 16 kunne afvikle landingskonkurrencen.

En bus var hyret til at køre os til hotellet, så vi kunne blive skyllet inden middagen om aftenen, som blev serveret i klublokalet.

Grethe, der flyver som navigatør med Henning, havde lavet en lækker fiske- og skaldyrs buffet som forret, hovedretsbuffet'en havde man fået udefra, og endeligt sluttede vi af med at vælge blandt de dejlige desserter. Et flot arrangement og en meget hyggelig aften. Om natten regnede det, så vi kunne ikke se fuldmånen.

Afgørelsen

Søndag morgen var det koldt, men skyerne begyndte at løfte sig, så der kom ingen forsinkelser i programmet. De første gik i udregning kl. 0930. Resultaterne fra lørdagen var nu hængt op, og der var lidt sensation og spænding i luften! Allan, som kun har fløjet konkurrencer i 2 år lå på 2. pladsen efter den regerende danmarksmester Hans Birkholm, skulle det virkelig lykkes...?

De fleste fløj en bedre tur søndag; vejret var da også meget roligere og sigten fin. Denne gang blev der kun ét billede hængende i mit cockpit. Hans Møller Hansen og Hans Birkholm fløj turen igen-

nem med kun hhv. seks og ni strafpoints på tiderne, og Allan kunne ikke helt leve op til lørdagens præstation, så de endelige resultater i A-klassen solo blev:

Nr. 1	Hans Birkholm med	233	strafpoints
Nr. 2	Hans Møller Hansen	382	
Nr. 3	Kurt Gabs	397	
Nr. 4	Allan Hansen	407	
Nr. 5	Lago Laumark-Møller	421	
Nr. 6	Dagmar Theilgaard	549	
Nr. 7	Gunnar Hansen	594	
Nr. 8	Kjeld Hjorth	648	
Nr. 9	Johannes Slot	670	
Nr. 10	Kjeld Lunderskov	1089	

A-klassen med navigatør:

Nr. 1	Henning og Grethe Andersen	473	strafpoints
Nr. 2	Robert Olsen og Erik Olsen	725	
Nr. 3	Elo Jensen og Victor Jensen	1176	
Nr. 4	Jacob og Anne Blok	1749	

B-klassen:

Nr. 1	Peter Andersen og Bente Andersen	452
Nr. 2	P. Bundgaard og S. Jensen	1180
Nr. 3	L. Røvs Hansen	3173

Udenlandske gæster:

Nr. 1	Blois Rodney	319
Nr. 2	Chris Barnes	347
Nr. 3	Bror-Erik Hjulstad	354
Nr. 4	Mike Pepper	527

Holdmesterskabet gik til Tønder Flyveklub.

Med DMU til Bornholm

den 27.-29. august 1999

Sidste week-end i august samles danske motorflyvere på Bornholm. Programmet starter fredag aften, hvor vi lander på Rø Flyveplads. Overnatning kan ske på campingplads, vandrehjem eller hotel. Therns Hotel har dobb. værelser til kr. 500,- og opefter, vandrehjemmet har 4-sengs rum for 400,-, og der er flere campingpladser i og ved Gudhjem. Lørdag sejler vi med MS THOR til Helligdomsklipperne (30,-kr) og går herefter til Bornholms Kunstmuseum (30,-kr.). Her er en glimrende restaurant. Der går en bus retur til Gudhjem næsten ved døren af museet, - de som er til skov og natur kan gå gennem Døndalen. Turen ender tæt på Rø Flyveplads. Herfra må man bjerge sig til Gudhjem med taxa.

Lørdagsfrokosten kan anbefales på Røgeriet på Gudhjem havn. Lørdag aften spiser vi festmiddagen i fællesskab, - stedet er endnu ikke bestemt, men prisen bliver ca. 150,- kr. + drikkevarer.

Søndag sejler vi til Christiansø, Ertholmene hedder alle øerne tilsammen, det koster kr. 120,-. Opholdet på øerne er ca. 3 timer, nok til en lille god frokost på kroen. Søndag aften flyver vi alle glade hjem. Tilmelding og yderligere oplysninger:

Tilmelding senest den 23. juli.

Gebyr kr. 100,- pr. fly.

Ove Dyvad Jørgensen,
Åbakken 8
4671 Strøby
tlf. 5657 7305 . fax 3520 2777
email: odj@tv.dk . web: www.kda.dk/dmu



Air BP rally 1999

- alle kan være med

Af Allan Hansen

Dette års Air BP rally afholdes på Ringsted Flyveplads den 7. august 1999. Tidligere kunne der samles over 50 piloter plus navigatører til rallyet, men i de senere år har der været stor tilbagegang i deltagerantallet. Det er både synd og skam, at der ikke kommer flere, da det er et meget godt, lærerigt og sjovt arrangement at deltage i. Så hvis du aldrig har prøvet det før, så læs videre her.

Hvis du blot en gang har gået og tænkt på, at det egentlig kunne være sjovt, at prøve at deltage i konkurrenceflyvning, men ikke har fået dig taget sammen p.g.a. mere eller mindre dårlige undskyldninger: - Det er sikkert for indviklet og i øvrigt bliver jeg sikkert nr. sjok og så videre. Ja, men så er Air BP rally altså lige noget for dig. Til Air BP rally må du tage lige så mange passagerer med i flyet, som der nu er plads til.

Så fyld helst flyet helt op med hele familien eller venner, så er der også flere til at løse opgaverne. I år bliver der måske også indlagt nogle sjove specialopgaver.

I denne artikel vil konkurrencens tre discipliner kort blive gennemgået:

1. Flyveplanlægning- og navigation.
2. Landinger.
3. Specialprøver.

Flyveplanlægning

Konkurrencens første del foregår på jorden. Når startlisten er opgivet får du tildelt et tidspunkt, hvor du skal møde i flyveplanlægnings-lokalet.

Her får du udleveret følgende ting:

1. Et nyt kort i størrelsesforholdet 1:200.000 uden optegninger.
2. Fotokopi af ICAO-flyvekort med ruten optegnet.
3. Fotokopi med kortudklip af startpunkt, vendepunkter og målpunkt.
4. Computerudregnet flyveplan.

Eksempel på opmærkning af kort: Brug de farver som virker mest tydelige, uden at dække for kortets egne oplysninger.



5. 1 sæt billeder af vendepunkter og andre ting på ruten.

6. Rutespørgeskema.

Kortet skal nu opmærkes, så det er muligt at flyve navigationsturen så nøjagtigt som muligt. Markér på kortet kurser for hver enkelt ben, tider i vendepunkter og minutmærker, så man under turen kan tjekke om tiden er i orden. Til opmærkning af kortet er det bedst at have noget minutpapir.

Det er vigtigt, at alle de flyveoplysninger man skal bruge på turen er opmærket på kortet, så piloten ikke skal have andre papirer ved hånden, end kortet under flyvningen.

Hvis der er tid i overskud inden lokalet skal forlades efter 45 minutter, så brug tiden til at se billederne godt an. Måske kan nogle af dem allerede placeres inden man flyver af sted. Kig nøje på billederne, så kan det faktisk godt lade sig gøre.

Navigationsturen.

Formålet med selve navigationsturen er at teste deltagerens evner til at navigere præcist og afpasse tiden så nøjagtigt som muligt. Under turen bliver tiden kontrolleret i startpunkt, målpunkt og i nogle af vendepunkterne, men hvilke ved man selvfølgelig ikke på forhånd.

Ydermere bliver der indlagt hemmelige tidskontroller visse steder, så det gælder om at være præcis hele tiden og ikke slappe for meget af selv om der måske er 5 minutter til næste vendepunkt. Så man må hele tiden kontrollere om tiden passer til ens opmærkning og tilpasse med det samme, hvis man er lidt foran eller bagefter.

Samtidig skal man finde billeder, udlagte specialmærker, og have det hele tegnet rigtigt ind på kortet.

Der er også rutespørgeskemaet, som skal udfyldes. Her skal der typisk svares på om billederne hørende til vendepunkterne er rigtige eller forkerte. Så her er det rart med hjælpere i flyet, til at holde godt udgik og samling på alle papirerne.

Turen tager ca. 1-2 timer

sammenlagt. Til Air BP rally skal man normalt udelande på en anden flyveplads i området, så der kan holdes en ofte tiltrængt pause.

Landinger.

Der skal her laves to normale præcisionslandinger. Den ene når der landes på udepladsen og den anden som regel ved landing efter hele navigations-turen er overstået.

Det kan selvfølgelig diskuteres hvad normale landinger er, når man som tilskuer ser de mange sjove måder at lande på under konkurrencen. Definitionen på en normal landing er ifølge reglerne, at brug af motor, spoilers, flaps og sideglidning er op til pilotens egen afgørelse. Når hjulene sættes på banen så tæt på 0-linien som muligt, er der dog klare regler for at landingen skal se pæn ud. Det vil sige at der gives rigtig mange strafpoint for at hoppe, næsehjulslandinger og andre grimme ting. Så pas på med det.

Specialprøven

Egentlig hører de udlagte specialmærker og fotos på navigationsturen med under denne del, men den resterende del foregår igen på jorden. Der skal løses et sæt opgaver, som indeholder følgende discipliner:

1. Udfyldelse af ATC-flyveplan.
2. Flykending.

Der har normalt også været generelle PFT spørgsmål, men i år bliver de taget bort, da det har været alt for tidskrævende.

Du må have din navigatør med ind i lokalet, så du kan få lidt hjælp. Men altså kun én, selv om du måske har hele familien med.

Så har din onkel engang var med i kvit eller dobbelt i emnet flykending, så var det måske en ide at få ham med. Hvis ikke, så se i de sidste 12 numre af FLYV. Det er som regel herfra billederne er taget til flykendingen.

Sidste del af specialprøven er check af dit fly's vedligeholdelsestilstand og gennemgang af sikkerhedsudstyr.



Mangler der noget, eller er flyet ikke vasket siden sidste Air BP rally vanker der lidt flere straf point.

Hyggeligt samvær

Det er ikke en ny disciplin til Air BP rally, men er noget som har været der hele tiden. Man møder andre piloter, nogle som du måske ikke ser til daglig og genser hinanden år efter år (hvis man altså deltager flere gange). Men det er ikke kun er for piloter, men også en spændende dag for familie og venner med interesse for flyvning.

Efter dagens strabadser holdes der rallymiddag om aftenen med overrækkelse af præmier.

Normalt er der kun præmier til fem første, men som noget nyt, vil der i år også blive udloddet præmier til de andre deltagende piloter og navigatører.

Men om man vinder eller ej er ikke så vigtigt som at komme ud og møde andre flyveinteresserede mennesker og få afprøvet dine flyvefærdigheder.

Så husk at tilmelde dig til Air BP rally i år. Tilmeldingsskemaet vil snart ligge i klubberne landet over.

Yderligere oplysninger og materiale kan fås ved henvendelse til:

Vagn Jensen, 86 441133
Allan Hansen, 86 969209

Tiger Moth dele søges

Pensionistforeningen på Flyvestation Værløse arbejder for tiden på at fuldføre opbygningen af en havareret Tiger Moth til Danmarks Flyvemuseum.

Da man ønsker at flyet så vidt muligt skal fremtræde som en af Hærens Flyvertroppers Tiger Moth fra 1930'erne, vil pensionistforeningen gerne i kontakt med folk, der kan hjælpe.

En del instrumenter, som er i engelske mål, ønskes udskiftet med instrumenter med danske mål, fx omdrejningsviser fra RPM til O/M, fartmåler fra mph til km/t og højdemåler fra feet til meter.

Originale hjul ønskes også i bytte for Cessna-hjul, og en haleslæber for et halehjul.

Eventuelt kan vi blot låne en haleslæber, så en attrap kan fremstilles.

Vi er også interesseret i de mekaniske fartmålere og i talerør.

De såkaldte anti-spin strakes (haleplansforlængelser) på oversiden af bagkroppen er en modifikation fra Anden Verdenskrig og er derfor fjernet, så dem har vi i overskud.

Er der nogle, der kan hjælpe med de her nævnte dele, bedes de kontakte Gunner Larsen, Nærum Vænge 146, 2850 Nærum. Tlf. 45 80 09 23.

Svæveflyvning

- 3/7 - 9/7 Tour de Danmark for svævefly
- 5-10/7 Jysk-Fynsk Mesterskab, Christianshede
- 12/7-22/7 AÅ 1999
- 4/7-24/7 VM for juniorer i Holland
- 11-25/7 31. Coupe, Vinon sur Verdon - www.planeur.com/vinon
- 24/7-2/8 Italienske mesterskaber 18 m, Rieti, Italien
- 24/7-15/8 VM-FAI i Bayreuth
- 30/7-8/8 27. Internationale Vintage Glider Rally, Avenot, Tyskland (lige syd for grænsen)
- 3/8-14/8 Italienske mesterskaber åben klasse mfl., Rieti, Italien
- 7-8/8 Åbent hus, Lemvig - www.lemvig.com
- 15/8-24/8 Italiensk mesterskab Promozione (B) åben klasse, Rieti, Italien

Motorflyvning

- 25-31/7 Europamesterskab i præcisionsflyvning, Tjekket
- 7/8 Air BP rally
- 8/8 Åbent hus, Vestfyns Flyveplads
- 15/8 Kristianstad Air Show 99
- 15/8 Flyvningens Dag, Roskilde
- 3-5/9 Oldtimer Fliegetreffen, Hahnweide, Tyskland

Ballonflyvning

- 20-22/8 Ballonstævne, Egeskov på Fyn
- 28/8-5/9 VM, Bad Waltersdorf, Østrig

Kunstflyvning

- 11/6 Konkurrence ifm. KZ Rally, Stauning
- 3-11/7 VM i Advanced (AWAC), Tjekket
- 23-25/7 Svenske mesterskaber, Skellefteå
- 7-19/8 Europamesterskaber (WAC) i Frankrig
- 5-8/8 Nordiske mesterskaber i Sigmarvi
- 4-5/9 Sæsonafslutning, Odense
- 2-12/9 Europæiske mesterskaber (EAC), Spanien
- 4-6/8
- 2000 Nordiske mesterskaber, Odense

Drageflyvning

- 26/6-2/7 Nordisk Mesterskab i paragliding, Østrig
- 3-18/7 VM i paragliding, Østrig
- 10-17/7 Venølejr, skoling og skræntflyvning
- 11-18/7 for-EM i drageflyvning, Østrig
- 25/7-8/8 VM i drageflyvning, Italien
- 26/2-2000 Ordinært Repræsentantskabsmøde, Jylland ret til ændringer forbeholdes



Foreningen Danske Flyvere

Protoktor: Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand: General Chr. Hvidt

Generalsekretær: Lufkaptajn Erik Thrane

Sekretariat: Vester Farimagsgade 7.4., 1606 København V, tlf. 33 13 06 43

OY-AZC

1971 Cessna F-150-L serial no. 0683. TT 5095 hrs, motor 231, propel 267. Nat-VFR + Intercom. Pris Dkk. 165.000.
Jens Wendell,
Tlf. +45 5697 2269
Fax + 45 5696 5408
www.wendell.dk

Club Libelle 205

Årg. 1975, 1953 timer, 1615 starter. Standard instrumenter, el-variometer, F. Winter radio. Lukket transportvogn. Meget velholdt. Kan ses på Årnborg. Pris kr. 65.000.
Aarhus Svæveflyveklub
Tlf. 8613 3039, 8612 3539
el. 8615 9584

Sælges

Åben transportvogn til Twin Astir, nyrenoveret. Kr. 20.000. Lukket transportvogn, model »Polyteknisk Flyvegruppe«, til SZD-Junior, skal renoveres. Kr. 3.000. Lukket transportvogn, model »CT«, skal renoveres. Kr. 2.000.
Århus Svæveflyveklub.
Tlf. 8613 3039, 8612 3539
el. 8615 9584

Sælges

Part i Vivat motorsvævefly årg. '95. Stationeret Rødvig.
Kun henvendelse fra certifikatudøvere. Pris kr. 35.000.
Timepris kr. 175.
**Tlf. 5650 6659, 5650 7090
el. 5671 6363**

Piper Archer III IFR GPS OY-SPL

Har du fløjet mere end 150 timer og har du lyst til at flyve i et helt nyt fly. Flyet er stationeret i Allerød.

**Pris 1.050 kr. pr.
Tacotime
Ring til Allerød
Flyvecenter
Tlf. 4817 7915**

FLY TIL SALG

PA28-140 1973
IFR, KINGdigital - GPS, LDB 12/99. Nyt interiør, actt: 9350, smoh: 2337
**DKr. 220.000,
med "0" motor DKr. 290.000**

PA28-140 1976
IFR, KINGdigital - GPS, NYT LDB. Actt: 5929 smoh: 1754. Int. 8/10, ext. 6/10
DKr. 250.000

PA28R-180 ARROW
IFR, digital KING - GPS, PIPER AUTOCONTROL III, NYT interiør, ext. 8/10, actt: 9745 smoh: 945, LDB 8/99, Prop NEW
DKr. 350.000

PA34-200 SENECA I
IFR, KINGdigital - GPS, a/p. int. 6/10, ext. 6/10 actt: 5717, smoh: 2134, Psoh: 800.
DKr. 350.000

PA28RT-201 Arrow IV
1979, IFR, KINGdigital - GPS, Paint, interiør, LDB: NEW. Motor og propel: "0"
actt: 5500. ARNAV. intercom. a/p.
DKr. 575.000

Foto and full spec. available
AIRCRAFT@DANMON.COM
+45 44949470. Fax +45 44 94 94 69

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING - SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT
Skovvej 40 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

Grumman AA5 Traveller

Årg. 1974, TT 1100 timer, VFR nat, 2 x King 760 kanal, King GPS + moving map, transponder mode C, 4 x intercom. Sælges p.g.a. tidsnød.
Prisidé ca. kr. 200.000.
Tlf. dag 4731 4655

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures, Inc (HAI)
San Francisco - California

- Verdens største og ledende helikopterskole
- Godkendt også som britisk helikopterskole i marts 1999
- Uddannelse til både amerikanske og britiske certifikater
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat Pilot - ATPL helikopter
- Høj kvalitet på uddannelsen
- Fordelagtige priser
- Ingen forudbetaling
- Mange skandinaviske elever
- Meget gode jobmuligheder
- Internet: www.heli.com

Comair Aviation Academy, Inc
Orlando - Florida

- Ejers og drives af Comair Airlines en "Delta Air Lines Connection"
- En af USA's største og ledende flyskoler
- "Airline" baseret uddannelse
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat pilot - ATPL fly
- Skolen har lejligheder til eleverne
- "Internship" programmer med instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- 1.500 og 700 flytimers "Internship" programmer
- Internet: www.comairacademy.com

Scandinaviske repræsentant for HAI og Comair:

Tom Seglënd, Skytebaneveien 7 A
4309 Sandnes, Norge
Tlf & Fax: + 47 - 51 62 08 96
E-mail: seglend@online.no

Fly til salg!

1999 Factory new Piper Malibu Mirage. Nu med fabriksmonteret speedbraks og forbedret avionics.

1998 Fabriksny Piper Archer III. de-luxe King IFR, autopilot med højdehold, GPS m/int.database, 1999 paint scheme.

1976 Piper Archer II. TT 7200 hrs., Eng. 1200 hrs., King IFR avionics, 4-place intercom.

1967 Piper Cherokee 235. TT 5000 hrs., Eng. 1266 hrs., Full King IFR incl. GPS og autopilot

1967 Piper Cherokee 160. TT 4400, Eng. 400 hrs., SMOH, IFR avionics, GPS, autopilot w/altitudehold, new interior.

1977 Piper Cherokee 140. TT 4750 hrs., Eng. 250 hrs., Fully IFR equipped, P and I in good condition.

1969 Piper Cherokee Six. TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King Avionics, dual controls, cargo door.

1975 Piper Navajo. TT 7762 hrs., Eng. 823/1718 hrs., Props 74/74 hrs., King avionics, full deice, P and I new 1996.

1982 Piper Navajo. TT 3970 hrs., Eng. 1900/1900 hrs., King avionics, copilot instruments, HSI, Radar, Stormscope.

1962 Piper Colt. TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., nyt lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.

1982 Piper Navajo Chieftain. TT 4628 hrs., Eng. 642/235 hrs., Loaded with avionics, known icing, Colemill Panther version, Boundary layer kit, very nice P and I.

1977 Piper Chieftain. TT 6750 hrs., Eng. 325/1300 Props 115/1225 hrs., new interior, 1998, King/Collins avionics, Full de-ice, strike finder, Vortex Generators, Crew/Cargo Door.

1980 Piper Warrior II with 180 hp. TT 2950 hrs., Eng. 550 hrs., Fully IFR equipped incl. Garmin 150 GPS and Piper Autoflite J1 Wingleveler.

1974 Cessna 414. TT 5850 hrs., Eng. 1000/1375 hrs., Props 150/200 hrs., King avionics with Cessna 400 AP/FP, P and I in good condition, New 200 hrs. Insp. New annual.

1978 Rockwell Commander 114. TT 2650 hrs. eng. 890 hrs. SMOH, Prop 158 hrs. since new, de-luxe leather interior, Collins avionics, HSI, GPS and autopilot w/altitudehold.

1989 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 2500/2500 hrs., 4 bladed raisbeck props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Avcon Aerial Photohatch, Raisbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.

1987 King Air B200. TT 4950 hrs., Eng. 2000/400 hrs., Props 250/250 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color radar, I tube EFIS, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.

1986 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.

1981 King Air B200. TT 8900 hrs., Eng. 2500/2950, High flotation gear, New executive P & I, newly overhauled landinggear and components.

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S
Odense Lufthavn . 5270 Odense N
Tlf. +45 65 954 954 . Fax +45 65 955 476

ACCESS til
sommerens
absolut
hotteste pris:

1.998,-



**ISO 9002
godkendt**
Det Norske Veritas



NEOBIKE
leveres i rød,
blå og rustfri
pris fra kr.

2595,-

Access og Neobike er som de eneste foldecykler på det danske marked netop blevet tildelt det eftertragtede ISO 9002 kvalitetscertifikat af Norske Veritas. Ring efter brochure idag!

Forhandler **Kurt Kristensen** · tlf. 3539 0883 / 4020 0883

STABIL OG SIKKER · MÅL: 72 X 30 X 57 CM · RUSTFRI FÆLGE OG EGER
3 INDVENDIGE GEAR · SMART TRANSPORTTASKE · RINGEKLOKKE M. KOMPAS
VEJER KUN 13 KG. · METALLIC LAKERING · 2 HÅNDBREMSE · PUMPE

JETAIR
Flight Academy

*Jetair ønsker alle nuværende og tidligere elever
- en rigtig god sommer.*

JAR OPS CRM for small operators - ring for tilbud.

Roskilde - Tlf. 46 19 15 55
Karup - Tlf. 97 10 01 55
www.jetair.dk



A O P A
DANMARK

AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION

**Vi sidder som din
repræsentant overalt, hvor
der forhandles om
luftfartsspørgsmål**

BLIV MEDLEM!

Roskilde Lufthavn
Hangarvej H4 · 4000 Roskilde
Telefon 4619 1155 · Fax 4619 1156
E-mail: <http://www.aopa.dk>

Besøg vores hjemmeside (web)
<http://www.aopa.dk>

**Hvordan opnår De
den bedste forsikring?**

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De automatisk professionelle rådgivere og konsulenter med i lasten.

Hertil kommer en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner!

Codan
Sådan!

Luftfartsafdelingen · Gammel Kongevej 60 · 1790 København V
Telefon 33 21 21 21 · www.codan.dk

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.

D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.

IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilladelse til at flyve i mørke.

GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist.

AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på twin.

INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-

LING=typeomskoling



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Luthavnsvej 44, Roskilde Luthavn
4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22
Bornholms Luthavn, Rønne

Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannernslæb.

Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.

Teori: A/NVHF / IVHF / GEN Individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød
Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48
Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN, Morse.

CENTER AIR APS

Hangarvej A4, Roskilde Luthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07, fax 46 19 08 37
Odense Luthavn

A, B, I, Twin, instruktør. Omskoling, PFT-A, B, I, Twin, N-BEG/BEG-VHF, GEN, morse. Teori: A, B/I og D.

(koncessionshaver B/I og D: Center Air Ground School)

COPENHAGEN AIR TAXI A/S

Københavns Luthavn Roskilde
Luthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, Instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby
Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 66 72
A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Luthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11
A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling
jethelikopter, PFT - A, B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Luthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter. N-BEG-VFR samt PFT på helikopter, omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY APS

Hangarvej A 12, Roskilde Luthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)
Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-VFR, omskoling, simulator, bannernslæb. Speciale: US-konverteringer. Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse.

JETAIR FLIGHT ACADEMY

Luthavnsvej 50, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 15 55, fax 46 19 16 50
Internet: www.jetair.dk

E-mail: jetair@jetair.dk

Karup, tlf. 97 10 01 55, fax 97 10 01 56

Teori: PPL, CPL, I-rating, ATPL - communication + diverse andre kurser efter behov

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Luthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (koncessionshaver B/I og D:CAT)
Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine Fundamentals, Konverteringskurser i forb.m. udenlandske certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teori. Human factors and limitations, PFT-kurser samt alle former for Iagkurser. Undervisning primært klasseundervisning. Enkelt hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Luthavnsvej 60, Roskilde Luthavn
4000 Roskilde

Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95

Ellehammers Allé, 2. sal

7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarerer, flyveinstruktør- og konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter aftale ATS-, AFIS- og radar kurser m.v.
Terminer og betingelser som angivet i skolens undervisnings-program.

FYN

CENTER AIR

Odense Luthavn, Luthavnsvej 136, 5270 Odense N,
Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, 1-motors omskoling

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Luthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,
Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, instruktør
PFT, omskoling, Teori A, N-BEG/BEG-VHF
US konverteringer
Omskoling til bannernslæb/flyslæb
Basic Aerobatic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Luthavn
6400 Sønderborg
Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85
Esbjerg Luthavn, tlf. 75 16 05 85
Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse, Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Luthavn,
9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Luthavn,
8560 Kolind. Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør
Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.
Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.
Teori: A, N-BEG/BEG VHF

TRAINING CENTER WEST

Stauning Luthavn, 6900 Skjern, tlf. 97 36 92 06
Karup Luthavn

Viborg Flyveplads

Herning Flyveplads

Århus Luthavn

Vamdrup Flyveplads

A, B, I, PFT til alle cert. Twin, instruktør, Teori: A, B+I, D. BEG/N-BEG - VHF, GEN bevis + teknisk og praktisk undervisning på flere turbo og jet typer.
(koncessionshaver B/I og D: FTS)

FLY

AUGUST 1999



- vi flyver videre ...

SOMMERTILBUD

Til motor-, svæve- og UL-piloter
og andet godtfolk

HÅNDHOLDT VHF RADIO
ICOM IC-A3E
Kr. 2.495.-

HÅNDHOLDT GPS
GARMIN GPS 89
Kr. 2.200.-

Begge priser er excl. moms og så længe lager haves !

Vi har naturligvis også GARMIN'S komplette program af GPS,
samt David Clark, Peltor og Goodwood Head-set for enhver
pengepung - med levering fra lager!

Husk chek altid prisen med Avia - inden du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75 • E-mail: sales@avia-radio.dk



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater.

Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:

Cessna 172 - 1040,- incl. 25% moms pr. bloktime

Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning,
eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 • E-mail: ikaros@ikaros.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Seminole



Piper Archer III



Piper Seneca V



Piper Arrow



Piper Warrior III



Piper Saratoga II TC

Piper

Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder
behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele
og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder
den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn • 5270 Odense N

Tlf. 65 954 954 • Fax 65 955 476



Piper Malibu Mirage

*Flyet til den der ønsker
kvalitet ud over alle grænser!*

350 hp Lycoming motor, Trykkabine, known
icing, Bendix/King Avionics, fabriksinstallerede
speed brakes, King KFC 225 Autopilot, Argus
Moving Map med international database,
Miljøvenlig airconditioning system, Oxygen
system, Luksus læder interior til seks pers.

Flyet er klar til levering...
Ring og hør nærmere!

**Det er ikke en drøm
- det er en Mirage**

Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER,
Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King.
Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Kort sagt	4
I øvrigt	5
Bøger	20
Oscar Yankee	21
Navne	38
Modelsiderne	40
Organisationsnyt	42
Flymarkedet	46

Artikler

7	Flexjet til Europa
8	Paris Air Show 1999
11	Maersk Air i 1998
12	Danske jagerfly i væbnet konflikt for første gang
15	Aerofair '99 North Weald
16	Flyvning nede mellem træerne - om natten
22	Kurértrafikken 1940-1945, Sverige-England
26	Mere om Aero '99
30	Draken udfaset i Sverige
32	Fra Ikaros til Ørsted - med Airep's og AMDAR
35	Off-shore flyvninger slut
36	83 Group Normandiet 1944
39	De gamle ørnes træf på Arnborg

72. årgang nr. 8
August 1999

Herover

NATO's 50 års jubilæum blev også markeret på Paris Air Show med denne Boeing E-3 Sentry AWACS i jubilæumsfarver. Foto: Knud Larsen

Forsiden

Paris Air Show.

Et lille udsnit af de udstillede fly på Le Bourget. I forgrunden et af de mest interessante: Scaled Composites (Burt Rutan) Proteus, der bl.a. kan fungere som flyvende relæstation for telefon, TV etc. Foto: Knud Larsen

Abonnement og administration:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Redaktion:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:
Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:

Jakob Tomvig, Sølfang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tombrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelsetryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 360 kr. pr. år.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatters egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgående aftale!

ISSN 0015-492X

FMKG

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.97 til 30.6.98: 5.366 stk.


FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Tåsinge privatiseret

Svendborg Kommune har skrevet kontrakt med Starling Air om drift fra 1. juni af Sydfyns Flyveplads på Tåsinge.

For et månedligt beløb overtager Starling bemanningen, herunder flyvepladslederfunktionen og vedligeholdelsen.

Driften af flyvepladsen har hidtil kostet kommunen 400.000-450.000 kr. om året. Ifølge Fyens Amts Avis sparer kommunen ikke meget ved nyordningen, men man får et bedre serviceniveau, bl.a. længere åbningstid.

Starling Air's indehaver Peter Nordquist har oprettet et anpartsselskab, Starling Airport Service, der står for driften af flyvepladsen.

I 1996 blev banen forlænges fra 650 m til 900 m og drejet en smule. Den har lys, der kan tændes fra luften, men ikke permanent belægning. Til gengæld anses den for at være den mest jævne og plane græsbane i Danmark

Arlanda kontra Kastrup

I fjor havde Københavns Lufthavn Kastrup 16.368.000 passagerer, Stockholm Arlanda 16.148.000, men det er ikke usandsynligt, at Arlanda overhaler Kastrup i løbet af i år. For årets første fire måneder var passagertallet for Arlanda nemlig 5.181.300, mens det for Kastrup kun blev 5.127.000.

Ekstra tanke til BBJ

FAA har godkendt et system af ekstratanke til Boeing 737 Business Jet (nr. 6, s. 4), konstrueret og fremstillet af firmet PATS, Inc. i Columbia, Maryland. Det findes i en række kombinationer af tanke i det forreste og det agterste lastrum, fra en enkelt tank på 520 gallons (1.976 l) til ni på sammenlagt mere end 3.800 gallons (14.440 l).

År 2000 problematikken

Fredag den 16. april testede Boeing en flyvning med en ny Boeing 737-600, der nu er leveret til SAS. Under flyvningen blev alle datoer og ure stillet således, at man fløj nytårs-aften, skriver rejsefagbladet Take-Off.

Der opstod ingen problemer, da man teknisk fløj ind i det nye årtusind. Resultatet indgår i det endelige år 2000 projekt hos SAS.

Nye SAS uniformer

Det er ikke kun de flyvende besætninger og stationspersonalet i SAS, der har fået nye uniformer (FLYV nr. 6, s. 6)

Det har de 6.000 rampearbejdere, lastearbejdere, teknikere og Cargo-folk også. Det leveres af DeFacto, en af Sveriges største forhandlere af erhvervsbeklædning og er udviklet i samarbejde med Texet og Snickers Original Workwear.

Ordren er på omkring 34 mio. kr.

Nyt funktionelt arbejdstøj til SAS, leveret af Texet og Snickers Original Workwear.

General Dynamics køber Gulfstream

Gulfstream Aerospace Corp. er ved at blive solgt til General Dynamics Corp. Pris 1,6 mia. USD). Handelen er godkendt af de respektive bestyrelser, men endnu ikke af aktionærerne.

General Dynamics begynder som flyfabrik (Consolidated, senere Convair) og var en gang en de helt store flyproducenter. men i begyndelsen af 1990'erne trak man sig ud af flybranchen, lukkede de sidste rester af den en gang så store fabrik i San Diego og solgte Fort Worth divisionen (F-16) til Lockheed. Cessna, erhvervet i 1985, blev frasolgt igen i 1992.

Gulfstream har ca. 7.800 medarbejdere og en ordrebeholdning på omkring 125 Gulfstream IVSP og V.

Fennec måler stråling

Beredskabsstyrelsen og Statens institut for Strålehygiejne gennemførte den 21. - 24. juni en måling af gammastrålingsniveauet på Bornholm.

Måleudstyret var installeret i en Fennec fra Hærens Flyvetjeneste, der med en hastighed på 100.120 km/t overfløj øeni en række nord-sydgående baner med en afstand på 250 m. Flyvehøjden var 100 m.

Air Bothnia

Det finske luftfartsselskab Air Bothnia åbnede den 21. juni en rute mellem Helsingfors og København. Den beflyves med Fokker F. 28 Fellowship til 67 passagerer, og der er to daglige rundture, fra Helsingfors kl. 0645 og 1635, fra København 0950 og 1820. Flyvetiden er ca. to timer.

SAS er 100% SAS-ejet, og de to selskaber planlægger at indføre code-share flyvninger i løbet af sommeren.

Ålborg moderniseres

Ålborg Lufthavn har vundet en klagesag, som var anlagt af de fire entreprenørfirmaer, der ikke vandt totalentreprisekonkurrencen om en gennemgribende modernisering af Ålborg Lufthavn.

I august 1998 udbød lufthavnen en totalmodernisering af lufthavnen omfattende en større om- og tilbygning af terminalen, en udvidelse af antallet af flystandpladser samt en omlægning af tilkørsels- og parkeringsforholdene.

Fem firmaer blev indbudt til at afgive tilbud, og af dem valgte en enig dommerkomité et udarbejdet af entreprenørfirmaet NCC Rasmussen & Schiøtz A/S med arkitektfirmaet Schmidt Hammer & Lassen som arkitekt.

Efter konkurrencen indgav de fire tabende entreprenørfirmaer en klage til Klagenævnet for Udbud med påstand om at lufthavnen på fem punkter havde overtrådt EU's direktiv.

Klagesagen medførte, at lufthavnen blev pålagt at stoppe det videre arbejde med moderniseringen indtil nævnets afgørelse forelå.

Det gjorde den midt i juni. Alle klagepunkter blev afvist, og lufthavnen kan nu, med et halvt års forsinkelse, gå i gang med moderniseringen, der anslås at koste 110 mio. kr.

Man havde planlagt at være færdig til næste sommer, men på grund af klagesagen regner man nu med, at det først bliver i begyndelsen af 2001.

Tøsetur

Søndag den 13. juni var en helt speciel dag for SAS Commuter i Danmark, skriver personalebladet Inside SAS. SK793 til Prag havde nemlig som den første flyvning i SAS Commuter i Danmark's historie ren kvindelig besætning.

Den bestod af Anette Larsen, der blev udnævnt til kaptajn for et halvt år siden, i øvrigt som den første kvindelige kaptajn på Københavns-basen, styrmand Marianne Jensen og stewardesserne Lotte Jørgensen og Kirsten Malia.





Airbus Narrowbody nr 1.000 og 1.001 blev afleveret den 14. april.

1.000 Airbus A320

Den 14. april afleverede Airbus Industrie fly nr. 1.000 af A320 familien, der også omfatter A320, A319 og den

nyligt lancerede A318. Flyet, en A320, tilhører leasingselskabet ILFC, der har udlejet det til Air France.

Fly nr. 1.001 blev også afleveret den 14. april. Det var en A320 til United Airlines.

Center Air JAR godkendt FTO

Som den første danske flyve-skole er Center Air og Center Air Ground School i Københavns Lufthavn Roskilde blevet godkendt til både JAR-integreret og modular pilotuddannelse.

Skolen er ligeledes blevet godkendt til type- og instruktøruddannelse

WAH-64 Apache

Som kort omtalt i nr. 7 (s. 3) er den første WAH-64 Apache Longbow kamphelikopter ankommet til England. Det er en af de 67, der skal leveres til den engelske hær, og den tredje af otte, der skal bygges af Boeing. De øvrige 59 skal leveres i form af byggesæt, der monteres og prøvflyves af GKN Westland frem til og med 2003.

Den helikopter, der nu er i Engand, skal bruges af GKN Westland til en række logistiske demonstrationer med henblik på at validere procedurer og manuals. Den skal afleveres til det engske forsvarsmi-nisterium i marts 2000.

De to første engelske WAH-64 er fortsat på fabrikken i Mesa, Arizona, hvor de bruges til forskellige prøver og til omskoling af piloter fra GKN Westland og det engelske for-svar. De vil blive sendt til Eng-land, når omskolingsprogram-met er afsluttet.

Sun-Air: Ny organisation

Sun-Air har pr. 1. juni imple-menteret en mere kommerciel orienteret organisationsstruk-tur med to profitcentre.

Det ene fokuserer på salg af ruteflyvning samt taxaflyvning og ledes af Kristian Tver-gaard som nyudnævnt divisi-onschef for området.

Det andet samler alle akti-viteter indenfor vedligehold af fly og ledes af Teit Klitgaard som nyudnævnt divisionschef for dette område.

Direktionen i Sun-Air består af administrerende direktør Niels Sundberg og underdi-rektør Kjeld Fuglholt. I den daglige ledelse indgår endvi-dere de to divisionschefer.

Sun-Air of Scandinavia A/S kom for regnskabsåret pr. 30. september 1998 ud med et re-kordresultat på 11 mio. kr. efter skat, en egenkapital på 36, mio. samt en likviditetsreserve på 43 mio.

De fire vinde

Københavns Lufthavn Ka-strups vartegn, De fire Vinde, der i nogle år har været gemt af vejen på grund af udbyg-ningen af lufthaven er atter kommet frem i lyset.

Skulpturen er skabt af den fabulerende billedkunstner Henrik Starcke (1899-1973) og blev i 1962 opstillet på en stor parkeringsplads foran den bygning, der nu betegnes Ter-minal 2. Her stod den indtil par-keringshuset blev opført i 1991. Derefter blev den flyttet mod øst, men senere sat i de-pot, da Terminal 3's vestlige forplads skulle etableres.

Nu står den på et grønt om-råde foran parkeringsområdet ved Terminal 2, hvor den vil kunne ses af alle, der ankom-met fra motorvejen eller fra Terminal 1.

Samtidig er der blevet an-lagt en lille plads omkring skulpturen, så den 19. juni kunne de nye studenter fra Tårnby Gymnasium genoplve skikken med at danse rundt om "vindene".

Danish Aerotech's aktiviteter afhændet

Danish Aerotech A/S - der er et selskab i FLS Aerospace Holding koncernen - har med virkning fra den 1. juli 1999 frasolgt sine aktiviteter i Karup og Ballerup til et partnerskab bestående af DAO Aviation A/S og Scandinavian Avionics A/S. Virksomheden videreføres under det hidtidige navn, Danish Aerotech.

Parterne er enige om ikke at offentliggøre salgsprisen.

I ØVRIGT

British Airways havde i 1998-99 (april-marts) en omsætning på 8.915 mio. GBP og et over-skud før skat på 225 mio. GBP, det dårligste resultat i seks år. Belægningsprocenten var 70,1%, et fald på 0,6%.

Embraer EMB-145 med Eri-e-ye kontrol- og varslingsradar oven på kroppen, fløj første gang den 22. maj. Den har for-stærket struktur, større tanke og kraftigere APU.

Northrop B-2 nr. 20, den aller-sidste, der er bygget, blev i maj indlemmet i USAF's operatio-nelle styrke.

SAS har skænket sine udgå-ede uniformer til Red Barnet, og de første er allerede i brug på en erhvervsskole i Litauen. Danmarks Flyvemuseum er også blevet tilgodeset.

DAO, fly- og motorværksted, Københavns Lufthavn Roskil-de, har fået ny direktør, John Mariet. Peter Oxbjørn (POX) er nu teknisk direktør, Allan Jensen hangarchef, Michael Hansen salgschef.

Panalpina, schweizisk luft-fragtspeiditor, åbner 1. august filialkontor i Billund. Panalpina er verdens tredjestørste og Europas største, målt på IATA omsætning og etablerede sig i 1996 i Københavns Lufthavn Kastrup.

Saab har overtaget Nyge Aero, der har flyværksteder i Nyköping (Stockholm-Skav-sta), opererer målfly og hand-ler med fly (Piper agent for Sverige). Nyge har ca. 150 medarbejdere og omsætnin-gen i fjor var 160 mio. SEK.

British Aerospace Military Air-craft vil lukke fabrikken i Duns-fold (Harrier montering) sent år 2000, hvorved 800 mand bli-ver afskediget. Desuden fyres 1.400 på fabrikkerne i Brough, Warton, Samlesbury og Chad-derton.

Boeing fabrikken i St.Louis, der snart indstiller produktio-nen af F-15 Eagle, vil reducere antallet af beskæftigede med 7.000.



Vi tilbyder TB 20 "EXCELLENCE" en specialversion til en utrolig pris

For at følge succesen op har Socata fremstillet en begrænset serie TB 20 "EXCELLENCE". Flyet er udstyret til VIP komfort, og instrumenteret til samme høje niveau.

- Kabinen er fx. monteret med det luxuriøse Alcantara indtræk.
- "EXCELLENCE" er fuldt IFR udstyret med bl.a. KFC 150 flight director koblet til HSI og GPS og altitude pre-select.
- Herudover en del ekstraudstyr fx. propel de-ice, fuel-flow totaliser m.m.
- Der ydes 2 års garanti.

Der er tale om et ekstraordinært tilbud, og udbudet er begrænset. Der er derfor tale om "først til mølle". Kontakt os for yderligere information.

Copenhagen Aviation Trading A/S
Telefon: 46 19 11 14
Fax: 46 19 11 15



"EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition

Bort med B

SAS smalkrogede fly har hidtil haft maksimalt fem sæder på hver række. På DC-9/MD80/MD90/F28 er de mærket A og B på venstre side af midtergangen, C, D og E på højre, på Fokker 50 A og B til venstre, C og D til højre og på Saab 2000 A til venstre og C, D til højre.

Boeing 737 har på M-klasse seks sæder i hver række, A, B og C til venstre, D, E og F til højre. På C-klasse er der 2+3 sæder, men da man har sprunget B over, er de to sæder til venstre mærket A og C, de tre til højre D, E og F.

På Boeing 737 er A og F altså altid vinduespladser, C og D pladser mod gangen og B og E midterpladser.

Dette mønster er nu blevet indført på de øvrige smalkrogede fly. Ommærkningen skete de to pinsedage, og på DC-9/MD80/MD90/F28 er de to sæder på venstre side af midtergangen nu mærket A og C, de tre til højre D, E og F. På Fokker 50 har man nu A og C til venstre, D og F til højre og på Saab 2000 A til venstre, D og F til højre.

Udover mærkningen af flyene har det også været nødvendigt at opdatere datasystemerne RESAID (booking) og Palco (stationstjeneste).

Ommærkningen er ikke noget unikt for SAS. De fleste andre luftfartsselskaber har allerede afskaffet B'erne.

Premiair køber Airbus A330-300

Premiair siger næste sommer farvel til tre DC-10 fly og erstatter dem med nye Airbus-fly af typen A330-300. Flyene, der koster ca. 750 mio. kr., har plads til 411 passagerer og en rækkevidde på ca. 8.150 km svarende til afstanden København - Miami. Premiair vil beholde én DC-10 som back-up.

De nye -300 fly er en større udgave af de -200 der leveres i november i år. Anskaffelsen styrker Premiairs position som det førende charterflyselskab i Skandinavien.

JAR-FCL - på dansk

I forbindelse med implementeringen af de fælleseuropæiske certifikatbestemmelser (JAR-FCL) har Statens Luftfartsvæsen (SLV) oversat bestemmelsesdelen (Section One) af JAR-FCL 1 Aeroplanes, JAR-FCL 2 Helicopters og JAR-FCL 3 Medical.

Den danske oversættelse af de to første er nu tilgængelig på SLV's hjemmeside på adressen www.slv.dk. En papirudgave kan købes i Luftfartsinformationstjenesten for 160,00 kr. plus moms.

JAR-FCL 3 vil snarest blive tilgængelig på samme måde.

SLV har ikke planer om at oversætte det vejledende materiale (Section Two).

EGPWS

SAS begynder til efteråret på opgraderingen af GPWS - Ground Proximity Warning System på hele MD- og 767 flåden til EGPWS (E for Enhanced, forhøjet, forøget, forstærket).

Enkelt sagt varsler det nuværende system ved at "se ned" (radiohøjdemåler). Det nye kan desuden "se frem" ved at sammenligne flyets højde, position, fart og kurs med en intern terrændatabase, der foreløbig dækker 95% af jordens overflade. Efterhånden vil større menneskeskabte hindringer (master, skyskrabere o.l.) blive indlagt i databasen.

Udover det nuværende lyd- og lydsignal vises der et farvekodet billede af terrænet på skærme i cockpittet.

EGPWS, der ifølge personalebladet Inside SAS mere end tredobler varslingsstiden, ventes at blive amerikansk myndighedskrav for nye fly fra 2001 og for eksisterende fly inden marts 2004. De europæiske luftfartsmyndigheder ventes at følge de amerikanske krav.

SAS, hvis nye 737 er "født" med EGPWS, regner med at afslutte modifikationsprogrammet i løbet af første halvår 2001 og ligger altså på forkant med det forventede myndighedskrav.

Opgraderingen betyder en investering på 30 mio. SEK.



Flexjet til Europa

Tekst og foto: Knud Larsen

Den første Learjet 60 i Flexjet-programmet er ankommet til Roskilde.

Foto: Knud Larsen

Der er flere måder at være flyejer på. Enten kan man købe sit eget fly eller man kan eje en del af et.

I USA har selskabet Flexjet i flere år tilbudt såkaldt fractional ownership til erhvervsvirksomheder som ikke selv vil investere i fly, men gerne have et til rådighed.

Nu udvider Flexjet sine aktiviteter til også at dække Europa. Det sker i samarbejde med ExecuJet Scandinavia i Københavns Lufthavn Roskilde.

Flexjet ønsker at tilbyde sine amerikanske kunder en udvidet service i Europa. Når forretningsmanden skal besøge

kunder eller fabrikker i Europa tager han Concorde til London eller Paris. Ved ankomsten har Flexjet et fly med piloter, catering mm. klart til den videre transport til eksempelvis Nice, hvor kunden måske skal være i to dage. Flexjet-flyet kan så i de to dage flyve en anden kunde rundt i Europa og være tilbage i Nice klar til at flyve den første kunde videre. Eller måske er det et andet Flexjet-fly der flyver kunden videre.

Hvis flyet af en eller anden årsag ikke er klar, vil der været et andet fly af samme type eller et større fly (til samme pris), der kan flyve kunden videre. At der ikke er et fly klar til kunden er simpelthen utænkeligt.

Til at håndtere hele dette komplicerede puslespil med fly, piloter, catering, flyvedligeholdelse, arbejdstidsregler, ferie osv. er dannet selskabet Flexjet Europe A/S. Det har hovedsæde i Københavns Lufthavn Roskilde med Mark Self som direktør. Selskabet har nu tre ansatte, men der forventes

at være 10 i løbet af denne sommer.

Flyene

Flexjet, der er ejet af den canadiske flyfabrik Bombardier, opererer udelukkende fly fra denne fabrik. Learjet 31A, Learjet 45, Learjet 60, Challenger 604 og Global Express er de typer Flexjet opererer i USA.

I første omgang vil de fly, der bliver stationeret i Europa, være af typen Learjet 31A, Learjet 60 og Challenger, og der vil ved udgangen af dette år være 10 Flexjet-fly placeret forskellige steder.

To fly, en Learjet 31A og en Learjet 60, er allerede kommet til Roskilde Lufthavn, hvor de skal på dansk register.

Alle Flexjet-fly har samme bemaling i hvide og blå farver, men ingen logo eller navne, idet kunderne så bedre kan give indtryk af at det er deres eget fly. ExecuJet Scandinavia's fly i Roskilde vil fungere som back-up fly for Flexjet.

Programmet

I USA ejer man en part af et fly, men i europæiske version vil man opnå de samme rettigheder ved at indskyde et beløb i foreningen.

Når man tilmelder sig ordningen betales en fast beløb (depositum), dernæst betales en fast månedlig ydelse, der skal dække flyinvesteringen, pilotudgifter, flyvedligeholdelse og forsikring og endelig betales en pris pr. flyvetime, der dækker brændstof og landingsafgifter etc.

Beløbenes størrelse er afhængig af hvilket fly man ønsker til rådighed. En Challenger er selvfølgelig dyrere end en Learjet 31A. Depositum tilbagebetales, hvis man udtræder af ordningen efter 2 års medlemskab.

Flexjet Europe A/S vil i første omgang tilbyde denne service til sine amerikanske kunder, men vil senere tilbyde samme service til kommende europæiske kunder. ■



Paris Air Show 1999

Af Knud Larsen

I lighed med andre store flyudstillinger er Paris Air Show stedet hvor store handler i milliardklassen offentliggøres. Således også i år.

Ligeledes blev mange firmafusioner og samarbejdsaftaler annonceret.

Paris Air Show strækker sig over otte dage, hvor der kun er offentlig adgang lørdag og søndage. De øvrige dage er der kun adgang for pressen og professionelle købere og sælgere.

Vi kigger først på nogle af nyhederne og følger det op i kommende numre.

Piper Malibu OY-JAM var udstillet for The New Piper Aircraft, Inc. af Air Alpha i Odense.

Ah, endelig et fly med fuld ståhøjde. Antonov An-124 (verdens næststørste fly) åbnede munden for publikumsadgang. Flyet kan transportere transformerstationer, lokomotiver og andre fly. Flyet har 20 hovedhjul og fire næsehjul.



Airbus A319 Corporate Jetliner konkurrerer på business jet-markedet med Boeing BBJ (737), men var tydeligvis ikke interesseret i besøg. Flyet kom non-stop fra Santiago i Chile, en strækning på 12.825 km. Turen tog 15 timer og 13 minutter.



Den kinesisk/pakistanske K8 Jet Trainer var for første gang i Europa. K8 er udstyret med en Allied Signal TFE 731 motor.



Airtractor AT-802F er et meget stort landbrugsfly med en max. startvægt på næsten 7,5 tons. Lasteevnen er ca. 4,3 tons.



Boeing 717 (MD-95) blev forevist for publikum for første gang. Første kunde er det amerikanske luftfartsselskab ValueJet.

To timer efter at dette foto er taget var denne Sukhoi Su-30MK et brændende brag. Piloten kom under udretning fra et svagt dyk for tæt på banen med agterenden. Flyet kom i luften igen i en meget stejl stigning, men piloterne valgte at springe ud og slap uskade.



Gigantmøde. Antonov An-124 holder klar på startbanen, mens lillebror (turboprop-drevet Antonov An-70, der også er et meget stort fly) taxier ud.





Maersk Air i 1998

Passagertallet på indenrigsruterne er styrtdykket efter ibrugtagning af Storebæltsbroen og indførelsen af en passagerskat på indenrigsflyvning. Alligevel kommer selskabet ud med et nettoresultat på 137 mio. kr.

Passagererne

Allerede i 1997 havde DSB taget en stor del af passagererne på ruten Odense-København. Maersk Air havde derfor valgt at indstille flyvningerne på ruten dagen før Storebæltsbroen åbnede for biltrafikken.

Mangel på efterspørgsel var også årsagen til at ruten Vojens-København blev indstillet ved udgangen af marts 1999.

Den 1. januar 1998 havde Folketinget endvidere indført

en passagerskat på indenrigsflytrafik - noget der ikke fremmede rejselysten.

I 1998 fløj i alt 440.000 passagerer på Maersk Airs indenrigsruter, hvilket svarer til et fald på 40 % i forhold til 1997.

På Maersk Airs udenrigsruter er der derimod fremgang. 801.000 passagerer fløj i 1998 på ruterne fra København og Billund. Det er en stigning på 7 % til trods for, at trafikken var påvirket af omfattende konflikter på det danske arbejdsmarked i foråret 1998.

Ruten København-Stockholm i samarbejde med Finnair og ruten København-Genève i samarbejde med Swissair gav et økonomisk tilfredsstillende resultat og parterne indstillede samarbejdet ultimo marts 1999.

Også på feriecharterflyvningen er der stigning i passagertallet. Flyvningerne foregår primært fra skandinaviske lufthavne til feriemål omkring Middelhavet samt De Kanariske Øer. Passagertallet steg med ca. 16 % i forhold til 1997 til 518.000.

Flyene

Maersk Airs administrerende direktør Ole Dietz sagde ved regnskabets forelæggelse, at selskabet satser meget på at have så ung en flyflåde som muligt. Det kræver milliardinvesteringer, men har så bl.a. den fordel at de nye fly er mere miljøvenlige og brændstofbesparende.

I 1998 modtog Maersk Air otte nye Boeing 737, heraf var de fire af typen -500 og de var de sidste i en serie af 13 fly af denne type.

Fire fly var Boeings New Generation 737 med typebetegnelsen -700. Boeing 737-500 anvendes mest i rutetra-

fik, mens de større Boeing 737-700 anvendes i chartertrafik.

Ved årets udgang bestod flyparken af 47 fly:

- 4 Boeing 737-700
- 7 Boeing 737-300
- 16 Boeing 737-500
- 7 Boeing 727-100QF
- 3 Fokker 50
- 3 Bombardier Regional Jet
- 1 BAe Jetstream 41
- 1 Bombardier Challenger 601-3R
- 3 Aerospatiale Super Puma
- 2 Aerospatiale Dauphin

Hertil kommer tre Boeing 737-500 og to Fokker 50 fra det associerede selskab AS Estonian Air, hvor Maersk Air ejer 49 %.

Det tyske flyselskab, Deutsche BA, havde ultimo 1998 lejet syv Boeing 737-300 af Maersk Air. To Boeing 737-300 har i en årrække været udlejet til det brasilianske VASP. Disse to og yderligere et -300 blev i juli solgt til VASP. Det engelske Maersk Air Ltd. lejede i 1998 yderligere et -500 fly og har nu tre på lease fra Maersk Air.

Fin placering

På mødet offentliggjorde Maersk Air resultatet af det uafhængige britiske Inflight Research Services seneste analyse, der blandt Europas 32 førende flyselskaber har givet Maersk Air fine placeringer:

I kategorien „Service Consistency“ blev Maersk Air placeret som nr. 1.

I kategorien „Cabin Staff Service“ blev placeringen nr. 3, og i kategorien „C-class Seating“ blev selskabet nr. 4.

Maersk Airs samlede placering i analysen var en sjetteplads mod en ottendeplads i 1997 og en tiendeplads i 1996.

Hovedtal for Maersk Air Gruppen

(i mio. kr.)

	1998	1997
Nettoomsætning	3.226	3.257
Resultat før finansielle poster	384	445
Nettoresultat	137	105
Årets investeringer	2.659	1.621
Samlede aktiver	4.973	4.090
Egenkapital	1.010	894
Antal passagerer (i 1.000)	2.564	2.637



Danske jagerfly i væbnet konflikt for første gang

Tekst og foto: N.M. Schaiffel-Nielsen

Blot to dage efter at NATO den 24. marts havde iværksat bombekampagnen mod Serbien, kunne man i dagspressen læse, at de danske F-16 fly ikke var udrustet til at deltage. NATO's krav til præcision i våbenafleveringen oversteg ganske rigtig det danske og andre landes F-16 fly kunne klare, hvilket ikke er det samme som at sige at flyet er uanvendeligt til formålet.

Eskadrille 730/IRF's norske naboer på Grazzanise. Forskellen på den norske og det danske indsats er antallet af personel, hvor nordmændene har sendt lidt over 200 mand til Italien må danskerne klare opgaven med omkring 120 mand.

Efter års træning var Eskadrille 730 blevet tilmeldt NATO's IRF-styrke (Immediate Reaction Force), (Umiddelbare Reaktionsstyrke). Tilmeldingen kom efter at eskadrillen i slutningen af 1997 havde gennemført en tre ugers deployeringsøvelse til flyvebasen Amendola i Syditalien.

Der havde eskadrillens personel gjort sig kendt med at operere under sydlige himmelstrøg. Den fik herefter betegnelsen Eskadrille 730/IRF og har siden den 21. januar befundet sig på flyvebasen

Grazzanise nord for Napoli med fire F-16A Fighting Falcon fly og to i reserve. Styrken består af ca. 13 piloter og ca. 110 mand støttepersonel af enhver art.

Ingen MLU-fly med

De seks fly, der i første omgang blev sendt til Grazzanise var den kendte standard F-16A Fighting Falcon. Spørgsmålet blev omgående rejst: „Hvorfor sender vi ikke det bedste vi har, nemlig F-16 MLU?“.



Selvom det første MLU-fly (Middel levetids opdateret fly) blev prøvfløjet den 17. december 1997, var de opdaterede fly ikke til rådighed i det nødvendige antal, og piloterne ikke omskolede til at udnytte dem optimalt.

Et MLU-fly er i virkeligheden et „nyt“ fly, der kan så meget mere end de oprindelige, at en omskoling af piloterne er nødvendig. Det betyder ikke, at de fly, der er sendt til Italien ikke kunne løse de opgaver, de blev sendt ned til. De må blot løse dem med et fly der er mindre „smart“ end de fly, deres kolleger fra andre NATO-lande råder over.

De danske F-16 fly kan gennemføre præcisionsbombninger med laserstyrede bomber, som findes i Flyvevåbnets beholdninger og også på Grazzanise.

Skal danske F-16 fly gennemføre præcisionsbombninger, vil det imidlertid kræve enten en Forward Air Controller (Fremskudt luftkontrollør), som kan lyse på målet med en laser, som bomben så styrer efter eller der skal et ekstra fly til for at lyse på målet med den

Laser Designator (et styresystem til laserbomber), der i dag er indbygget i flyet.

Systemet er så fleksibelt, at flyet, mens det sigter, stadig har en stor grad af manøvre-edygtighed. Teknikken er, at 10-12 sekunder før bomberne når målet tænder hjælpeflyet for sin laser og belyser målet, som bomben så styrer direkte mod. At det kun er de sidste sekunder laseren tændes, skyldes at bomben ikke må begynde at styre for tidligt, hvorved den vil tabe energi, og måske ikke når frem til målet.

Nye laser designatorer på vej

Flyvematerielkommandoen har bestilt 38 nye laser designatorer, som sidder i en pod, der monteres på styrbords side af flyets luftindtag. Denne nye designator har den fordel, at flyet både kan kaste bomben og styre den, uanset at det flyver videre, idet designatorens „hoved“ kan dreje 360°, og derved fortsat lyse på målet uanset i hvilket retning flyet flyver i forhold til dette. De bestilte designatorer vil først

kunne tages i brug i år 2001. Med disse pods monteret vil danske F-16 fly kunne kaste en laserstyret bombe fra 10 km højde og i stor afstand fra målet.

De danske fly kan altså leve op til verdenssamfundets krav om præcisionsbombning, men det er lidt mere besværligt. Det er måske derfor, at de må løse en anden, og ikke mindre vigtig opgave, nemlig at flyve CAP (Combat Air Patrol), det vil sige dække andre fly og skibe mod luftangreb fra serbiske fly.

Når man tager stilling til, hvad et fly kan eller ikke kan, begiver man sig ind i et minefelt, der består af en kombination af krav og muligheder. NATO's krav til præcision var fra starten, at der under ingen omstændigheder måtte ske fejltagelser, når der blev bombet. Man kunne derfor kun anvende de mest sofistikerede fly til disse første angreb. Selv de bedste sigtemidler kan svinge, når der opstår røg- og/eller støvskyer i forbindelse med bombardementet, hvilket man har set i flere tilfælde, hvor sygehuse og ambassader

blev ramt. Afhængig af, hvordan man opstiller krav og muligheder, kan man få stort set det resultat man ønsker at give udtryk for.

Deltog ikke

Da bombningerne af Restjugoslavien begyndte den 24. marts om aftenen, kunne hele verden se til. På TV kunne man se F-15 jagerfly starte fra flyvebasen Aviano i Norditalien. Hvad befolkningen ikke kunne vide var, at B-52 fly startede fra Fairford i England og at B-2 bombefly var startet fra USA mange timer før for at deltage i angrebet. Et B-2 bombefly er i luften over 24 timer under et angreb på Restjugoslavien.

Fra de amerikanske krigsskibe i Adriaterhavet blev der sendt et stort antal krydsermissiler mod mål i Restjugoslavien.

I første omgang meddelte Flyvertaktisk Kommando, at de danske F-16 fly ikke havde deltaget i angrebet. Det blev næste morgen korigeret til, at de havde deltaget i CAP-rollen.

Dansk F-16 lander på Grazzanise nord for Napoli efter endt mission.



De danske F-16 fly er i CAP-rollen en ganske ubehagelig modstander. De er udrustet med forskellige missiltyper, henholdsvis Sidewinder AIM9-L og AMRAAM luft-til-luft missiler. For at kunne anvende et Sidewinder missil skal piloten kunne se målet, enten fysisk eller på radaren, og have infrarød lås på målet inden affyringen.

Hvis piloten på en afstand udenfor synsvidde (Beyond Visual Range) erkender et fjendtlig mål, kan han vælge at skyde det ned med et AMRAAM missil (Advanced Medium Range Air to Air Missile).

AMRAAM missilet styres dels af flyets radar, dels af missilets eget radarsystem. Det vil sige, flyets radar fortæller piloten, at det har „lås“ på målet, hvorefter missilet bliver affyret mod dette. Under den første del af flyvningen styres missilet ved hjælp af flyets radar. Når det når så langt ud, at missilets radar selv kan „se“ målet, åbner missilet sit „øje“. Når det „ser“ målet i overensstemmelse med de signaler

det har fået fra flyets radar, fortæller det piloten: „jeg ser målet og kan selv fortsætte“.

Ser det ingenting, søger det selv efter et mål, som det så angriber. Kan det ikke få øje på et andet mål, selvdestruerer det. Herefter kan piloten afbryde angrebet og engagere det næste mål eller flyve væk. Et mål, som AMRAAM har låst på, har ikke mange chancer for at undgå at blive skudt ned.

Om det at deltage i CAP rollen sagde detachementchefen, oberstløjtnant F.S. Rasmussen (SUM) til bladet Air Forces Monthly:

- Vi opretholder et 12 timers CAP sammen med nordmændene. Opgaverne er et mix af lange (op til seks timer) og korte missioner. Vi har også fly stående klar på jorden til at starte med kort varsel, hvilket er sket en enkelt gang, fordi et fly måtte returnere til basen. Indtil nu har ingen af de to nationers fly været i luftkamp. Men, nogle få gange, har man opdaget jugoslaviske fly på radaren, hvor det kunne være kommet til kamp.

MLU-fly med

Tirsdag den 11. maj blev tre F-16A Fighting Falcon på Grazzanise udskiftet med tre MLU-fly. Flyene startede fra Flyvestation Aalborg klokken 20 minutter over 11. En af årsagerne til at sende MLU-flyene til Italien er det store forbrug af flyvetimer under Operation Allied Force (OAF).

Den 27. maj blev de danske F-16 MLU-fly for første gang sat ind i et angreb mod serbiske mål i Kosovo. Der blev den dag gennemført tre angreb med bomber, og de danske fly blev ikke beskudt under angrebet.

F-16's selvforsvar

Radaren anvendes også til overvågning af luftrummet, men piloten har andre hjælpemidler, der kan forhindre, at han bliver skudt ned.

Udefra får han hjælp af NATO's overvågningsfly, kaldet AWACS.

På F-16 flyet er der en Radar Warning Receiver, dvs. sensorer der opfatter hvis en radar enten fra et fly eller fra

jorden „lyser“ (sigter) på flyet, og at et missilangreb kan forventes.

Er missilet på vej, så stiger lyden i styrke. Piloten vil da skyde såkaldte chaff (staniolstrimler) ud fra flyet. De forvirrer eller blænder radaren, og piloten kan gennem undvigelsesmanøvrer søge at komme væk fra angrebet.

Er det et angreb med et varmesøgende missil, der er erkendt, kan piloten udskyde flares (lyskugler) fra flyet. Der er da store muligheder for, at missilet vil vælge at gå efter lyskuglen, som har en højere temperatur end flyets udstødning. Endelig er F-16 udrustet med en ALQ-162 Electronic Counter Measure (en sender der kan forstyrre fjendens radar), dvs. gøre hans radar-skærm hvid så han ikke længere kan „se“ flyet.

Sammen med en meget høj træningsstandard og de ovennævnte beskyttelsesforanstaltninger har de danske piloter en god chance for at klare sig i luftkamp i området over og omkring Restjugoslavien. ■

CESSNA 182 SKYLANE

-Pålidelig og overbevisende



Preliminary Performance & Specifications

Range	825 N
Cruise Speed at 75% Power at 8,000 ft.	140 Kt
Cruise Speed Maximum S.L.	146 Kt
Service Ceiling	14,900 ft
Rate-of-Climb S.L.	865 FP
Takeoff Distance (Ground Roll)	805 ft
Maximum Ramp Weight	3,110 LB
Fuel Capacity (Usable)	88 US GA
Useful Load	1,360 LB
Horsepower at 2,400 RPM	230 HP
Engine, Fuel Injection	Textron Lycoming IO-540 AB1/
Propeller	McCaulley, 3-Bladed Constant Speed



SUN-AIR er
eneforhandler af
Cessna i Danmark.

CONTACT:



SUN-AIR of Scandinavia A/S
Lufthavnsvej 33, 7190 Billund
Telefon +45 7650 0100
Fax +45 7533 8618

Ring eller fax straks efter informationskatalog og hør, hvor hurtigt du kan blive ejer af denne perle!
VI KAN NU TILBYDE FORDELAGTIG FINANSIERING IGENNEM UDENLANDSK SAMARBEJDSPARTNER





Aerofair '99 North Weald

Tekst og foto: Jennifer Gradidge

Mange vil huske North Weald i Essex (nordøst for London) som en af de væsentligste jagerbaser under Anden Verdenskrigs Battle of Britain.

Den fortsatte som jagerbase i mange år, men da den blev lukket sidst i 50-erne blev den overtaget af Essex County Council (amtsråd).

North Weald er dog fortsat i brug som flyveplads selvom nogle af krigstiden hangarer nu bliver brugt til lager.

The Squadron organiserer forskellige fly-in året rundt, og pladsen har længe været stedet hvor Fighter Meet blev afholdt. De seneste to år har Intrepid Aviation arrangeret Aerofair over samme tema.

Aerofair blev i år afholdt for anden gang, og det ser ud til at udvikle sig til en årlig begivenhed for lette fly i England. Farnborough har aldrig rigtig taget sig af de lette fly, og PFA rally dækker de hjemmebyggede men ikke fabriksflyene.

På North Weald var der udstillinger fra bl.a. følgende fabrikker Piper, Raytheon/Beechcraft, Commander, PZL, Dia-

mond, Extra, Robin, Cessna, Mudry/CAP og Robinson, men der var også afsat plads til brugte fly og veteranfly. Fra Belgien kom seks veteranfly heriblandt en VL Viima og en Focke Wulf Fw44 Stieglitz. North Weald er også hjemsted for mange warbirds.

Private jettfly ses oftere nu; blandt de tilstedeværende var en ex jugoslavisk Soko Galeb, tjekkiske Aero L-29 Delfin og L-39 Albatros, adskillige Jet Provost og flere Hawker Hunter. En sjælden fugl som Grumman Wildcat N909WJ var ud-

stillet, og en Hawker Sea Fury kom forbi.

Flyveopvisningen var kort men af exceptionel kvalitet med nogle af verdens bedste piloter der viste Extra 300, CAP 232, Sukhoi Su 29, Mudry CAP 10B og en BAe Strikemaster.

Fra Østrig kom Diamond med HK-36 Super Dimona med næsehjulsunderstel, DV20 Katana og DA40 Katana, der også var udstillet i prototypeudgaven.

Selvom FLS Sprint, der en gang hed Trago Mills SAH-1,

En Yak 12A i litauiske farver. Over den ses en Grumman TBM Avenger og i baggrunden ved hangaren en Catalina.

ikke er ny, ser den ud til at der er kommet mere gang i den. Der var udstillet to eksemplarer hos Sprint Aircraft International. Flyene skal bygges i Polen af PZL, og den første levering skal finde sted i februar 2000.

Konkurrencen om det to-sædede marked er hård, men da engelsk småflyindustri er nærmest ikke-eksisterende må der være plads til FLS Sprint. ■



FLS Sprint Club (G-BVNU) med Sprint 160 i bagved.



Aero L-29 Delfin på estisk register.

Flyvning nede mellem træerne - om natten!



Af flyverløjtnant-1 Lars Bæhrenz Christensen (SER),
Hærens Flyvetjeneste

Fennec'en er klar til nattens NVG-flyvning, når mørket har sænket sig helt.

At flyve rundt i helikopter i højder under trætopshøjde er ikke noget nyt for piloterne i Hærens Flyvetjeneste (HFT); tværtimod. Men nogle få af flyvetjenestens piloter og besætningsmedlemmer har nu i fire år øvet sig i at flyve i denne lave højde om natten!

HFT's helikopterbesætninger har taget hul på en helt ny form for taktisk natflyvning og de har dermed skrevet sig ind i dansk militærflyvnings historie.

Hærflyverne er nemlig de første i Danmark, som flyver med "Night Vision Goggles" (NVG).

Let's goggle up!

Vandel Tower, good evening, Sniper 18, taxi Charlie for High Speed North. Requestsquawk. Natteroen på Flyvestation Vandel er for en stund blevet afbrudt af støjen fra Fennec'ens turbinemotor og rotor. Alle checks er gennemgået. Kun instrumenterne er svagt oplyste i det ellers mørke cockpit og de indikerer, at alt fungerer normalt.

Skytten - seniorsergent C.C. Engholm (ENG) - sidder

med sit kort og er klar til at navigere os op til vores lavflyvningsrute, der ligger i civilt terræn i Nørlund plantage mellem Ejstrupholm og Ikast. Ruten derop kaldes for "High Speed North" og skal følges i 300 fods højde på nattens træningsmission. Når vi er kommet op til lavflyvningsruten, reduceres flyvehøjden helt ned til 6 fod!

Tårnet giver os tilladelse til at taxi til "Pad C" og tildeler os squawk-kode 4571.

Før holdingpoint til Pad C anmoder jeg om tilladelse til at line up for at "goggle up"; også det får vi lov til af tårnet. Fennec'en sættes på asfalten på "Pad C". Autopiloten kobles fra og collective låses fast i sin lås i cockpitgulvet. De sidste checks forud for starten gennemgås: Jeg siger Goggle up og ENG kvitterer: Roger, all white lights out. Fennec'ens taxi lys og det almindelige hvide instrumentlys slukkes og instrumenterne er nu kun oplyste af flyets specielle ultraviolette lys. Formation light forward flashing max intensity. Light switch in NVG mode.

Flyvelederen i tårnet ser Fennec'ens positions- og antikollisionslys blive slukket og kun støjen afslører, at der opereres fra flyvestationen i aften. ENG og jeg vipper vores Night Vision Goggles ned foran øjnene og den ellers mørke flyvestation fremstår nu klart for os i nuancer af grønt.

NVG princippet

Night Vision Goggles (NVG) er ikke nogen ny opfindelse, tværtimod, det er 30 år siden amerikanerne begyndte de første forsøg med at flyve med NVG. Men der er siden sket store fremskridt indenfor NVG-teknologien. De relativt nye og moderne NVG, som vi flyver med, er også allerede ved at være gamle og indhentet af den teknologiske udvikling på området.

Princippet i NVG er i virkeligheden meget simpel: Når vi overhovedet kan se noget med vores øjne skyldes det, at det vi betragter, er belyst af en eller anden lyskilde; naturlig eller kunstig. Selv om natten belyses huse, træer, marker, veje, ja alting af den smule naturlige lys, der kommer fra solen under horisonten, månen og stjernerne. Men undertiden kun så lidt at det menneskelige øje ikke kan se og skelne tingene. NVG forstærker denne smule lys cirka

3.500 gange, så det bliver synligt for øjet.

Forstærkningen sker ved, at den indkomne lysenergi (fotoner) først omsættes til elektrisk energi (elektroner) i en fotokatode. Den elektriske energi forstærkes cirka 25.000 gange og omsættes så igen til lysenergi på en lille fosforskærm (derfor det grønne lys) i hver af de to kikkertrør. Man ser derfor ikke igennem NVG, men ind i NVG og på nogle små fjernsynsskærme.

NVG har optik som en almindelig kikkert, bortset fra at hver kikkertrør skal justeres individuelt til øjnene. På grund af den forreste linse (objektivet) vendes det, man betragter på hovedet. Dette billede rettes inden det sendes ud gennem den bageste linse (okularet) i NVG ved hjælp af en stor mængde optiske fibre, som er vredet 180 grader.

NVG monteres i en sokkel på flyverhjelm og spændingsforsynes af to små AA-batterier på i alt 3 Volt. En flyverhjelme med påmonteret NVG og batteripakke vejer omkring 2½-3 kilo, hvilket så afgjort er en af de store ulemper ved NVG.

NVG har andre ulemper eller begrænsninger, nemlig reduceret synstyrke og synsfelt. Synstyrken reduceres til 6/12, hvilket vil sige, at det man kan se på 12 meters afstand om dagen, skal man ind på 6 meters afstand om natten for at se lige så tydeligt. Synsfeltet reduceres til 40 grader, hvilket vil sige, at det perifere syn er væk. Det betyder at man skal scanne meget og hele tiden for at dække det område, man bevæger sig i eller ønsker at afsøge for hindringer. Pilot og skytte er meget afhængige af hinanden, når området til siderne og fremad skal afsøges, da ingen af dem kan gøre det selv. Standardiserede procedurer og cockpitsamarbejde er helt essentielt for sikker flyvning med NVG.

100 knob i 300 fod

Before take off checket gennemgås: *No lights, all green, autopilot ON and 70% fuel* og vi melder klar til tårnet, som giver os starttilladelse og tilladelse til at fortsætte "Shadow",

hvilket betyder, at vi ikke behøver at have tændt for flyets positions- og antikollisionslys.

Efter start drejer vi venstre ud mod nord og passerer kort efter Billund tårn, som giver os tilladelse til at krydse kontrolzonen mod nord. Farten er nu 100 knob og flyvehøjden 300 fod. Ruten - "High Speed North" - har kun fem ben, som primært navigeres ved hjælp af GPS eller Fennec'ens dopplernavigationsudstyr. Men da der krydses meget høje wirer flere gange på ruten, er det uhyre vigtigt, at ENG hele tiden, ved hvor på ruten vi præcist er.

Alle wirer på ruten og andre hindringer som for eksempel store skorstene, master og antenner er tegnet ind på hans kort og jeg ved, han vil kalde



Set med NVG ses piloten med sine NVG monteret på flyverhjelm.



NVG-flyvning i trætophøjde. Et godt cockpitsamarbejde er særdeles vigtigt for flyvesikkerheden.

dem ud for mig i god tid. Jeg ved også at ruten er rekognosceret i dagslys indenfor de sidste kun syv dage og at hvis jeg ikke flyver lavere end 300 fod, så passerer vi sikkert over alle hindringerne på ruten. Det kræver en meget præcis højdemåler, som måler højden over jorden. Derfor er Fennec'en også udstyret med en radiohøjdemåler, som med en alarm kan advare os, hvis vi kommer under en minimumshøjde, som jeg sætter ind på instrumentet.

Lys

Lysforholdene er meget gunstige i nat. En flot halvmåne står højt på den helt skyfrie himmel mod sydøst og sigten er god, da luftfugtigheden er lav. Alt dette vidste vi godt inden starten, da det indgår som en naturlig del i forberedelsen af enhver NVG-flyvning.

Ved hjælp af et computerprogram beregner vi månens fase og position. Programmet beregner også lysintensiteten afhængig af tykkelsen af et eventuelt skytag, som vil reducere det naturlige lys fra månen og stjernerne. Programmet havde beregnet

Fennec set med NVG. Da NVG også forstærker lyset i det nær-infrarøde område kan den varme udstødning tydeligt ses.



lysintensiteten under vores flyvning til at være omkring 14 m LUX, hvilket giver gode lys- og kontrastforhold.

Under ringe lysforhold bliver vi nødt til at anvende kunstigt lys. Helikopteren bærer derfor sin egen infrarøde lyskilde, som kan drejes og vip- pes, så den lyser lige dér, hvor vi ønsker det.

Efter passage af Billund kontrolzone skifter vi igen til Vandel tårn: *Vandel Tower, Sniper 18 Shadow, just north of Billund CTR, next call time 30 or when arriving Nørlund.* Vi laver dette kald for at sikre os, at vi hele tiden er i kontakt med en flyvekontrolenhed, som holder øje med os for vores egen sikkerheds skyld. Derfor fortæller vi også tårnet, hvornår han skal forvente at høre fra os igen. Sådanne standard opkald, hvor der rapporteres "Operations Normal", foretages minimum hver halve time.

Flyverjysk

Kort efter passerer vi øst om Brande og snart ankommer vi til Nørlund plantage og vores NOE-rute (NOE betyder Nap Of the Earth og er flyvning tæt på jorden; i vores tilfælde altså ned til 6 fods højde). ENG udlæser vindens retning og styrke af Fennec'ens Doppler og



Pilot med NVG monteret på sin hjelm. Synsfeltet med NVG begrænses til 40 grader.

udfører et before landing check og rapporterer: *Vinden er 120 grader 14 knob. Before landing check completed, 58% fuel.*

Flyverjysk er godt. Der vek-

sles hyppigt mellem dansk og engelsk. Det kan måske lyde lidt forvirrende, men er det egentligt slet ikke. Tværtimod, så kan vi som tosproget meddele os til hinanden i det sprog,

der giver informationen størst præcision og entydighed, uden der skal tænkes for meget over ordlyden.

Slutpunktet på "High Speed North" er også startpunktet på "Nørlund"-ruten. Jeg laver et stort blødt drej, så vi kommer op i vinden, inden vi lander midt på den mørke jyske hede.

Ikke uden risiko

Lavflyvning generelt er risikobetonet; også om dagen. Det er klart, at det altid udgør en risiko at bevæge sig rundt mellem forhindringer i lav højde. Men at bevæge sig rundt mellem forhindringer med reduceret synstyrke og synsfelt udgør en endnu større risiko. Lykkeligvis har vi i vores fire år med NVG-flyvning i HFT ikke haft et eneste uheld. Men denne "succes" får ikke lov til at blive en sovepude, for faren eksisterer; det viser uheldsrapporter fra vores allierede kollegaer så tydeligt!

Den største risikofaktor i forbindelse med NVG-flyvning er wirer! De står overalt og er umulige at se med NVG, før man er helt tæt på dem. Det eneste man kan erkende wirer på, er ved hjælp af de master de hænger på, men også de kan være skjulte mellem træer.

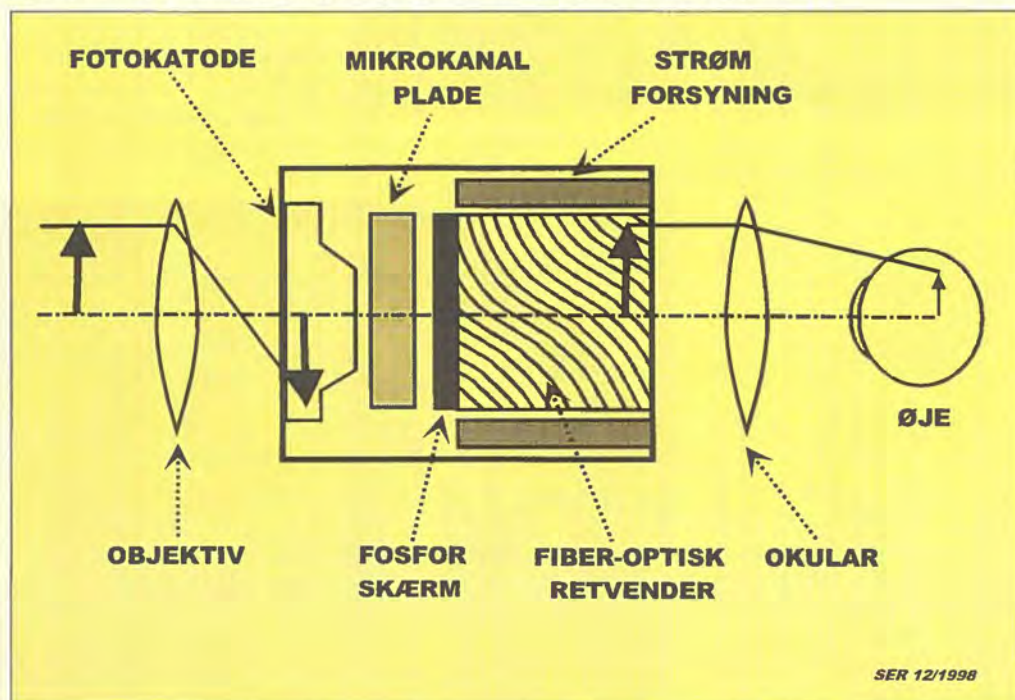
Derfor flyver vi med livrem og seler, når vi flyver med NVG. Vi flyver kun på særligt godkendte og forud rekognoscerede ruter, hvor alle wirer og andre hindringer er indtegnet. Ruterne er indtegnet på kort, der til stadighed opdateres i takt med at nye hindringer opstilles.

NVG-flyvning kræver stor omhyggelighed og respekt. En del af omhyggeligheden ligger i forberedelserne forud for hver NVG-flyvning. Besætningen gennemgår altid ruten og opgaven og briefer detaljeret på procedurer, herunder proceduren for "Goggle-failure", altså hvad der skal gøres, hvis pilotens eller skyttens NVG "går sort"!

Samarbejde

Som tidligere nævnt så er et godt cockpitsamarbejde helt essentielt for gennemførelse af en NVG-flyvning. Ingen pi-

Principskitsen viser opbygningen og virkemåden af Night Vision Goggles.



SER 12/1998

lot kan udføre en NVG-flyvning alene. Standardiserede procedurer og arbejdsfordeling i cockpittet er etableret og beskrevet for at sikre, at alle piloter og skytter gør tingene ens, uanset hvem der flyver sammen. Det drejer sig om alt lige fra gennemgang af checkliste til opgavefordeling i forbindelse med alle flyvningens faser, som for eksempel at krydse et sæt wire i lav højde.

NVG-flyvning kræver forståelse for og accept af brugen af disse standardiserede procedurer og de formelle regler og bestemmelser omkring NVG-flyvning. Kun derved kendetegnes den professionelle pilot og skytte. I vores bestræbelser på at blive endnu mere sikre og professionelle har vi etableret et samarbejde med flyvepsykologerne i Forsvarets Center for Lederskab med henblik på at lave et egentlig kursus for vores besætningsmedlemmer i cockpit-samarbejde og -resourcestyring.

Vi har nemlig erkendt at på trods af, at vi ingen uheld har haft, så bliver vi aldrig så dygtige, at vi ikke kan lære noget nyt.

Mellem træerne

Nede på jorden på startpunktet til "Nørlund"-ruten skifter ENG kortet ud med den nye rute. Navigation i lav højde kræver brug af et andet og mere detaljeret kort. Efter at have orienteret sig giver ENG mig de første instruktioner.

Navigation i ganske få fod over jorden foregår ikke ved hjælp af kompasretninger, men hele tiden ved udpegninger af terrængenstande, som vi skal passere på den ene eller den anden side. Det er det samme både dag og nat. Forskellen er blot, at de ting vi passerer er sværere at opdage og dermed undgå, hvorfor flyvefarten er meget lavere med NVG. Alligevel opnår vi den ønskede virkning, nemlig at vi kan bevæge os uset frem gennem terrænet. NOE-flyvning er en effektiv måde at gemme sig på for en mulig fjende og dermed beskytte sig selv. Under NOE-flyvning om natten er man tilmed beskyttet af mørket, hvilket også inde-



High Speed North flyves i 300 fod og Nørlund-ruten i ned til 6 fods højde!

bærer et overraskelsesmoment, som ikke eksisterer om dagen.

Vores motto er: "Invisus Video", som er latin og betyder, at vi kan se uden selv at blive set. Det kræver helt specielt udstyr for at få øje på os om natten, og vi har også haft lejlighed til under øvelser at se den forvirring det medfører, når man kun kan høre helikopteren men ikke se den.

ENG navige-



INVISUS VIDEO betyder, at vi ser uden selv at blive set. NVG-besætningerne i Hærens Flyvetjeneste skiller sig ud fra mængden og må efter endt NVG-uddannelse bære det eftertragtede mærke.

Hensyn

Der er også mange andre hensyn at tage undervejs på ruten. Når vi skal krydse en vej eller jernbane, afsøger vi pænt til begge sider for at sikre os, at vi ikke bliver kørt (!) ned, når vi krydser. Men også for at undgå at blive ramt af lyset fra en bils lygter som forstærket 3.500 gange vil blænde os voldsomt.

Et andet og meget vigtigt hensyn vi tager undervejs på ruten er hensynet til tredje-mand, altså civilbefolkningen. Det er jo trods alt for skatte-ydernes penge, vi flyver rundt på dette sene tidspunkt. Derfor føler vi også et vist ansvar for at bevare et godt "naboskab". Enkelte klager kan ikke undgås, men det er kun blevet til et par stykker i de fire år, vi har fløjet med NVG; det synes vi selv, er meget flot!

Vi er efterhånden nået frem til slutpunktet på ruten og det er blevet tid at hoppe op på "High Speed North" og sætte kursen sydover mod Vandel.

Opgaverne og fremtiden

Som læser sidder man måske nu og tænker: "Ja, det er da meget fint, at I kan flyve rundt om natten med NVG, men hvorfor gør I det?"

Vi flyver med NVG for, at kunne løse den samme opgave om natten, som vi kan om dagen. Fennec'en er en panserværnshelikopter og med et modificeret sigteudstyr kan vi også bekæmpe pansrede mål om natten med vores TOW-missiler. Opgaven som panserværnshelikopter er i realiteten et efterslæb fra før muren mod øst væltede og hvor forsvaret af dansk territorium var den egentlige opgave. I dag ser situationen og opgaverne for Forsvaret anderledes ud end for blot de ti år siden, hvor Fennec'en kom til landet. Derfor er panserværnsrollen også i nogen grad udspillet.

Alle militære eksperter er enige om, at fremtiden for militær helikopterflyvning ligger i natflyvning med NVG. Natten giver en beskyttelse og et naturligt overraskelsesmoment, som ikke kan opnås om dagen.

Det overvejes for tiden at sammenlægge de militære helikopterenheder i Danmark i én enhed. Desuden planlægges der indkøb af transporthelikoptere. Endelig overvejes det at modificere Fennec'en, så den kan løse andre opgaver end panserbekæmpelse.

Uanset hvordan enheden strikkes sammen, hvilken helikoptertype der opereres eller hvilken opgave der skal løftes, så vil NVG-flyvning, som vi udfører og øver os på i Hærens Flyvetjeneste lige nu, blive en naturlig og vigtig del af opgaverne for danske helikopterbesætninger. Derfor føler vi også, at vi med vores træning i NVG-flyvning er med til at fremtidssikre dansk militær helikopterflyvning ved at opbygge en erfaring på netop dette felt.

Jeg skylder at fortælle, at HFT også flyver med NVG på vores Hughes 500 Cayuse.

Godnat og sov godt

ENG og jeg passerer Billund Lufthavn og skifter frekvens til Vandel tårn. Vi får landingstilladelse og lander på "Pad D", hvor vi "de-gogler", hvilket vil sige, at vi vipper vores NVG op og bliver til "almindelige" nat-flyvere.

Pludselig er alt igen mørkt, ENG tænder for flyets positions- og antikollisionslys. Vi taxier ind til parkering efter endnu en overstået og udfordrende NVG-flyvning. Det er blevet sent eller måske i virkeligheden tidligt, og vi siger godnat til tårnet.

Fennec'en er slukket ned og ENG og jeg kravler ud, afslutter papirarbejdet, pakker vores NVG ned i taskerne, hænger flyverhjelmen på plads på deres knage på væggen og mangler kun at debriefe turen, før nattens NVG-flyvning er helt afsluttet.

Krævende

NVG-flyvning bliver aldrig ren rutine. Selvfølgelig opnår vi en god portion erfaring, men vi bliver aldrig så dygtige, at vi kan tillade os at læne os tilbage og hvile på laurbærene. Dertil er NVG-flyvning for kompliceret og krævende.

Rent faktisk arbejder vi med en faktor på 2,3, når vi flyver med NVG. Det betyder, at en times NVG-flyvning svarer til 2,3 timers almindelig dag VFR-flyvning.

Ingen af os er i tvivl om, at det er nedslidende at flyve med NVG. Derfor flyver vi også maksimalt lidt over tre timers NVG-flyvning pr. døgn, svarende til otte timers dag VFR-flyvning.

NVG-flyvning lyder måske temmelig fremmedgjort, farligt og avanceret. For ENG og jeg og en del af vores kollegaer er NVG-flyvning blevet en vigtig del af vores hverdag og arbejdstid, men det gør os ikke til noget særligt.

Vi er ikke stolte over at flyve NVG-flyvning, vi er snarere taknemmelige for at være med til at skrive et lille kapitel i dansk militærflyvnings historie. En historie som ser ud til at fortsætte langt ind i det næste årtusinde! ■

Lidt om forfatteren:

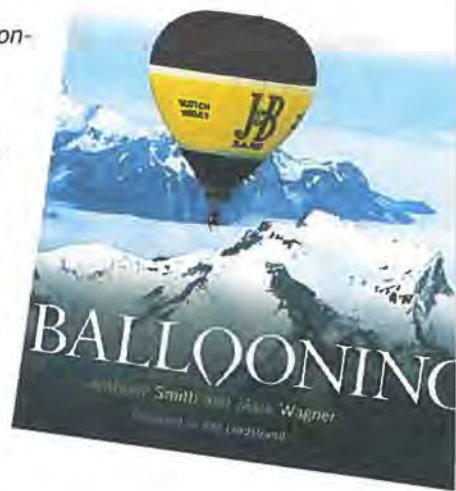


Lars Bæhrenz Christensen med flyvernavnet SER er 35 år, operativ pilot og flyveinstruktør i Hærens Flyvetjeneste med NVG-uddannelse som ansvarsområde. Han flyver HFT's AS-550 Fennec og har været tjenestegørende i flyvetjenesten siden 1990.

Det er blevet til omkring 2.300 militære flyvetimer, hvortil kan lægges 700 civile flyvetimer, logget hovedsageligt på svævefly, men også på fastvinget motorfly.

Ballonflyvning

Smith, Anthony: *Balloon-ing*, Sparkford, 1998. 100 sider 26 x 26 cm. ISBN 1 85260 568 5. Bogen kan købes hos Køsters Motorboghandel, Østergade 9, 8900 Randers, tlf. 86 42 66 13. Pris i august måned kr. 400 + forsendelse, derefter kr. 500 + forsendelse.



Ballonflyvnings grand old man englænderen Anthony Smith, der i 1962 fløj fra øen Zanzibar og over Tanzania i gasballonen Jambo, skrev bagefter bogen „Tre mænd i ballon“ om turen. Han blev medstifter og første formand for den britiske ballonklub. Han skrev senere den ikke-oversatte bog „The dangerous sort: the story of a balloon“ om årene der fulgte. De år der betød starten på moderne ballonflyvning i Europa.

Anthony Smith har nu sammen med fotografen Mark Wagner lavet det 100 sider store og utrolig flot illustrerede værk „Balloning“.

Bogen fortæller i 15 kapitler om alle aspekter af ballonflyvningen. Fra Brdr. Montgolfier til i dag, hvor der findes ca. 17.000 registrerede balloner. Et spændende afsnit er genopfindelsen af „propanballonen“, da US Office of Naval Research i 1956 betalte General Mills Inc. of Minneapolis 47.000 dollars for at undersøge varm luft som et løftemiddel.

Der er kapitler om enmands-balloner, om special shape-balloner, om varmlufts-luftskibene, om modelballoner og om ballonianasamlerne. Afsnit om konkurrenceflyvning og om rekordbryderne og om showmændene mangler naturligvis heller ikke.

Per Lindstrand, der krydse-

de Atlanterhavet i ballon, skriver i sit forord, at intet kan erstatte virkeligheden, men at denne bog går længere end alle andre i at bringe ballonflyvning lige til dit dørrin.

Dette skyldes de utroligt flotte ballonfotos, der udgør 2/3 af bogens sider. Disse billeder kombineret med en tekst af Anthony Smith, der oprindelig er videnskabsjournalist og skriver både spændende, underholdende og informativt på samme tid, gør bogen til en dejlig oplevelse.

Bogen, der ikke er teknisk, gør dig heller ikke til aeronaut, men den handler om den poesi, som dette luftfartøj giver deltagere og tilskuere, og som for 25 år siden gjorde mig til ballonentusiast.

Skal jeg dryppe malurt i bægeret, så skal det være, at jeg gerne havde set endnu mere af Anthony Smiths store viden udmøntet i tekst i de enkelte kapitler.

Ved enhver bogudgivelse er det et valg, hvor meget man skal tage med. Farvesider er meget dyre i forhold til tekstsider, og en bog som denne ville være ubetalelig, hvis den skulle udgives i Danmark.

Engelsk er verdenssprog, hvor det kan gøres, og teksten vil ikke være et problem for nogen flyveinteresserede. Bogen er af interesse for enhver, der har flyvning som sin hobby og kærlighed.

N.F.

Kommentarer

Aviat Husky OY-TAW er den første af denne type i Danmark. Indehaver af firmaet Stevns Aviation er Steen Andersen.

Archer III OY-JAY er fabriksny. Ejeren har adresse c/o Stig Ravn A/S.

Og om det tredje nye fly, Ventus OY-XVJ, er kun at bemærke, at det er fabriksnyt.

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dato	Ejer/bruger
JAY	Piper PA-28-181	2843241	14.6.	OY-BNL ApS, Karise
TAW	Aviat A-1	1279	11.3.	Stevns Aviation, Rødvig
XVJ	SH Ventus 2cT	38	19.3.	Mogens von Jessen, Sorø +

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
AGM	Cessna F 172H	9.6.	Jip-Fly, Bindslev	Solgt til Sverige
CJJ	PA-32RT-300T	22.6.	Dansk Folie, Nibe	Solgt til England
FVX	SZD-9 Bocian	20.5.	Århus Svæveflyveklub	Solgt til Holland
JRH	Lake LA-4-200	21.6.	Jesper Rungholm, Vamdrup	Solgt til Norge
MMA	Shorts 360	7.6.	Muk Air	Solgt til England

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
CSA	PA-28RT-201T	16.6.	Brian Christensen, Vejle	Almindeværk Kedelmateriale, Viborg
DKK	PA-28-180	16.6.	TH-Konsult, Brønshøj	Jørgen Brandt, København V
IBM	Cessna 172RG	26.5.	Hans Hansen, Sandevåg, Færerne	Bel Air, Sønder sø
RPE	Aeronca 11AC	29.6.	Bo Vincent Petersen, Kolding	Vagn Aage Nielsen, Jelling
TOI	PA-28-140	28.6.	Poul Christensen, Rudkøbing,	Steni Air, Ølstykke
XBM	St Libelle	26.5.	Peter Korsgaard Toft, Skive	Torkil Mølgaard, Herning +

Aviat Husky A1.



Sverige-England

Af Jørgen Helme

Kurértrafikken mellem Sverige og England under den anden verdenskrig er historien om en lille flok britiske, norske og svenske flyvere, som uforfærdet krydsede Nordsøen i al slags vejr og løb spidsrod gennem det tyske luftforsvar. Disse flyvere ydede en heroisk indsats og holdt derved en dør på klem mellem Sverige og den frie verden.

Efter den tyske besættelse af Danmark og Norge i 1940 lå det neutrale Sverige temmeligt isoleret bag den effektive tyske Skagerak spærring.

Såvel Sverige som Storbritannien var stærkt interesseret i at bevare deres handelsmæssige og kulturelle forbindelser, dels var den britiske krigsindustri i høj grad afhængig af leverancer af svenske specialprodukter som f.eks. kuglelejer, værkøjsmaskiner og maskindele samt stål og dels var Sverige afhængig af England som eksportmarkedet. Dertil kom, at luftvejen kunne skaffe Sverige en hurtig forbindelse ud til den frie verden og dermed uden for Nazitysklands interessesfære.

Britisk kurerroute

Efter den 9. april 1940 oprettede BOAC (British Overseas Airways Corporation) en flyrute mellem Skotland og Sverige. Flyene, der blev anvendt, var af typen Lockheed 14 Super Electra, som imidlertid kun kunne medføre et par passagerer og lidt post; tilmed var driften både uregelmæssig og som nævnt utilstrækkelig. I perioden april-december 1940

gennemførte BOAC elleve dobbeltture mellem Perth og Stockholm; derefter indstilledes driften. Først den 3. marts 1941 viste en Lockheed 14 Super Electra sig igen i Bromma.

Behovet for flere kurérfly øgedes i takt med efterspørgslen fra England efter mangelfulde varer. Dette medførte, at BOAC og Air Ministry (det britiske luftfartsministerium) i foråret 1941 besluttede at oprette en regulær kurerroute mellem Skotland og Sverige. Mangel på fly og besætninger bevirkede dog, at der skulle gå et års tid, før end planen for alvor blev realiseret.

Det skete i juni 1942, da den britiske militærattaché, Group Captain R.B. Maycock anmodede de svenske myndigheder om tilladelse til indsættelse af fire maskiner af typen Armstrong Whitworth Whitley IV, selvom briterne erkendte, at det var forbundet med store risici at løbe spidsrod gennem det tyske luftforsvar på begge sider af Skagerak.

Whitley IV havde en stor lasteevne, men dermed var også alting sagt. Med en marchhastighed på 160 km/t var typen alt for langsom; den kunne heller ikke nå en betryggende flyvehøjde uden for det tyske luftværns effektive rækkevidde. Derfor blev Whitley forholdsvis hurtigt taget ud af drift og efter et intermezzo med CW 20 prototypen til Curtiss Commando og Lockheed Hudson III samt York, satte BOAC i marts 1943 fire Douglas C-47 Dakota (Douglas DC-3) ind på ruten. Fordelen var en stor lasteevne, men ellers led typen stort set af de samme skavanker som sine forgængere. Eksempelvis havde C-47 besvær med at nå op i 20.000 ft.

Mangel på kuglelejer

Årsagen til en intensiveret drift på ruten og indsættelsen af C-47 var en akut mangel på kuglelejer til den britiske krigsindustri, et behov der blev anslået til mindst 100 tons. I flyindustrien gjaldt det især små præcisionskuglelejer og et indtryk af deres betydning får man ved at erfare, at 100 tons lejer i rigtig sammensatte dimensioner kunne dække 75 % af behovet for 1.200 Avro Lancaster kroppe eller 60 % for 1.600 Mosquito kroppe.

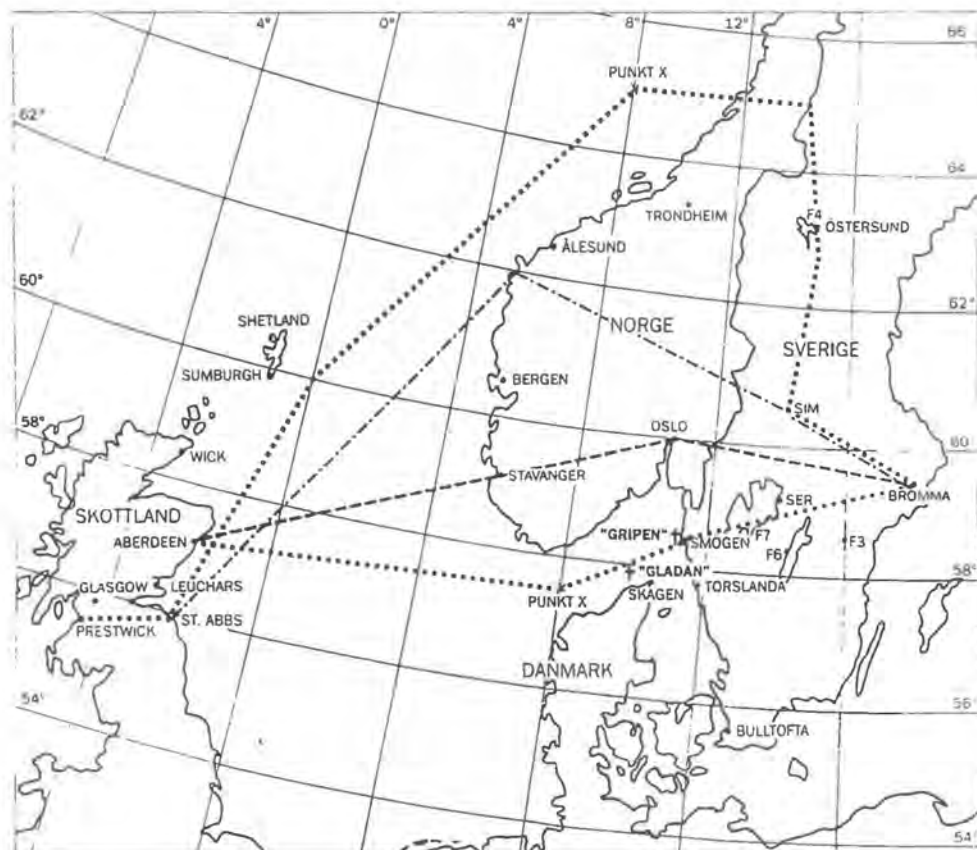
Tyske protester

Den tyske regerings forsømte ikke at protestere over for Sverige mod den britiske kurértrafik på Stockholm og fremførte, at den ikke forstod, at svenskerne i det hele taget til lod briterne at lande på svenske flyvepladser.

Fra svensk side gjorde man gældende, at Sverige var et neutralt land og ligeledes, at der var tale om en civil, britisk trafik med ubevæbnede maskiner. Protesterne forblev derfor uden virkning.

Svensk kurerroute

Sverige ønskede selv at etablere en kurerroute til Skotland,





Flying Officer Smart fra 605. Squadron, som kort efter midnat den 16. juni 1943 nedskød en Junkers Ju 88 natjager fra 10./NJG 3 ved Sønderøksø vest for Aalborg. Smart (th) ses her sammen med sin navigatør på missionen, Flg. Off. Sutcliffe. IWM

bl.a. for at kunne befordre post og hente svenske statsborgere hjem fra udlandet, hovedsagelig søfolk. Efter forhandlinger mellem svenske og engelske myndigheder gav briterne tilladelse til oprettelsen af en svensk kurér rute, foreløbig en gang om ugen mellem Bromma og Dyce-Aberdeen med Kinloss som alternativ flyveplads.

Der var også forhandlinger igang mellem de svenske og tyske myndigheder i anledning af den påtænkte oprettelse af en svensk kurér rute til England, men tyskerne stillede krav, der var uantagelige for svenskerne og ABA (Aktiebolaget Aerotransport) besluttede derfor i samråd med det svenske udenrigsministerium at starte flyvningerne i største hemmelighed uden at informere tyskerne herom. Da rygten kom den tyske Luftwaffe militærattaché i Stockholm, ober-

sten med det danskklingende navn, Jens Peter Petersen, for øre, blev han af svenskerne orienteret om forholdene og lod sig tilsyneladende af færdige hermed.

ABAs prøveflyvninger påbegyndtes i februar 1942 og i slutningen af den følgende måned indsatte svenskerne tre Douglas DC-3 fly på strækningen.

Ved rutens oprettelse lovede tyskerne højt og helligt ikke at ville angribe de svenske maskiner under deres passage hen over Skagerak. Dette løfte skulle snart vise sig at blive brudt.

Norsk kurér rute

Også den norske eksilregering i London pressede på for at få oprettet en kurér rute til England med henblik på at få transporteret nogle af de mange nordmænd, der var flygtet

til Sverige, til England for at gøre fælles sag mod nazisterne i de frie norske styrker.

Til formålet anskaffede eksilregeringen et dusin Lockheed Lodestar maskiner fra U.S.A. Disse fly blev sat i drift fra sensommeren 1941, men for at undgå yderligere diplomatiske forviklinger kom de til at flyve i BOAC-regie, d.v.s. med britisk registrering og norske besætninger i BOAC uniformer.

Luftvejene

Der anvendtes flere luftveje på strækningen Skotland-Sverige. Den korteste og mest trafikerede, men også farligste, gik fra Skotland til positionen 57 grader 32 min. nord/08 grader 00 min. øst, også kaldt punkt X og derfra over Skagerak til Smøgens eller Grebbestads radiofyrt. Mellem punkt X og svenskekysten var faren størst for at blive angrebet af tyske jagerfly.

Under flyvningen bevarede radiotavshed af frygt for at blive sporet af Luftwaffe fly, men den verserende radiokorrespondance blev aflyttet for at konstatere, om der skulle være tysk aktivitet i området. Under passagen henover Skagerak, som fandt sted i stor højde, måtte besætning og eventuelle passagerer anvende iltmasker.

Den svenske airliner, Douglas DC-3, SE-BAF »Gladan«, der mødte sin skæbne over Skagerak natten til den 28. august 1943 efter et angreb af en tysk natjager.

En yderligere hindring for navigationen var en tysk støjsender, lokaliseret til Nordjylland, som gjorde det vanskeligt at få en korrekt pejling fra de svenske radiofyrt til punkt X.

Det var heller ikke problemfrit at flyve den modsatte vej. Ikke alene skulle briterne være orienteret om tidspunkt for ankomst, det var også nødvendigt at krydse kysten på det rigtige sted, for det britiske luftværn åbnede ild mod alle fly, som ikke i forvejen havde meldt deres ankomst eller var blevet identificeret.

For de langsomme Lockheed og Douglas fly valgte BOAC en nordligere rute fra Skotland til norskekysten ved 62 grader nordlig bredde, tværs over Norge og Sverige med en sydøstlig kurs ned til Stockholm.

Vejrforhold

Krigssituationen bevirkede, at vejrrapporterne var mangelfulde, ja, ofte helt upålidelige. Der var risiko for isdannelse og kraftige højdevinde fra nord eller syd kunne øge afdriften og føre maskinerne ind over hhv. Danmark eller Norge, hvorved de kunne blive udsat for beskydning fra det tyske luftværnsartilleri.

BOAC havde adgang til vigtige vejrrapporter, som ABA var afskåret fra, men de engel

AB Aero transports arkiv





Mosquito VI, G-AGGF klar til start fra Leuchars i Skotland. Destination: Stockholm. Foto: Hawker Siddeley.

ske piloter var hjælpsomme og gav svenskerne gode vink om skyforekomster og mængder på ruten. En melding fra Dyce lydende: "Suitable 7/10" betød 70 % skydække, altså en rigelig skymængde til at søge dækning i, dersom flyet skulle blive angrebet og den var samtidig startsignalet til afgang fra Bromma.

Første ulykke

BOAC var heldigvis blevet forskånet for ulykker indtil juni 1942, men den 23. i samme måned indtraf den første, da en Lockheed Hudson III med registreringen G-AGDF "Loch Leven" undervejs fra Bromma til Leuchars kl. 00.30 måtte gå ned på Gullmarsfjorden i nærheden af Lilla Bornö på den svenske vestkyst. Det lykkedes piloten, Captain Erik Engnes at foretage en perfekt landing på vandet og de otte passagerer nåede at komme tørskoet op i den medbragte gummibåd, inden maskinen efter tre minutters forløb gik til bunds. Svømmende trak Engnes og andenpiloten båden ind

på land. Utilstrækkelig oliekløling blev tilskrevet årsagen til ulykken.

Alvorlig episode

Ved kaptajn Marshall Lindholms koldblodige indsats lykkedes det ham at føre ABA's DC-3, SE-BAG, "Gripen" sikkert hjem til Bromma. Maskinen var natten mellem 21./22. juni 1942 på vej fra Skotland, da den i 15.000 ft. ud for Skagen blev angrebet af et tomotorers tysk jagerfly og ramt af en byge af projektiler. Lindholm gik resolut ned i et voldsomt styrt dyk med halsbrækkende drej fra side til side, hvorunder vingerne blev udsat for voldsomme belastninger, men de modstod presset. En dækplade ved projektøren på forkanten af den ene vinge var blevet sammenkrøllet ved det enorme lufttryk.

Efter 4-5 angreb med efterfølgende undvigemanøvrer nåede DC-3 flyet ind over Smögen fyr i 2.000 ft med det tyske fly efter sig. Et par km inde over Sverige opgav tyskeren forfølgelsen og satte atter

kursen mod vest. Uden at lide yderligere overlast kunne DC-3-eren fortsætte og lande i Bromma. Hverken besætningen eller de medfølgende tre passagerer var kommet noget alvorligt til; derimod var postsække og venstre olietank blevet gennemhullet, rorliner beskadiget og højre hjul punkteret.

Som en følge af maskinens orange bemaling og navnet SWEDEN med store sorte typer samt den lyse sommernat iøvrigt, der næsten forekom som i dagslys, kunne der ikke herske tvivl om flyets nationalitet.

Der fandt lignende episoder sted i oktober 1942, hvorunder svenske DC-3 fly efter at være kommet ud over Kattegat på vej til Skotland, måtte vende om og returnere til Bromma, da kaptajnerne ikke fandt det forsvarligt at fortsætte flyvningen over Skagerak og Nordsøen, da kurérflyene blev forfulgt af fremmede maskiner.

Sverige sendte ingen officiel protest til Berlin. Derimod anmodede ABA oberst Peter-

sen om en forklaring på det passerede og gjorde opmærksom på, at tyskerne måtte garantere de svenske kurérflyvninger vestpå samme sikkerhed, som gjaldt de tyske kurérflyvninger over Sverige.

Med sine langsomme Lockheed og C-47 maskiner besluttede BOAC at indstille driften i de lyse sommernætter og ABA gjorde ligeså. Først i midten af august fandt ABA nætterne så tilpas mørke, at flyvningerne kunne genoptages med mindre risiko; en undtagelse var dog perioderne omkring fuldmåne.

I begyndelsen af oktober 1943 gjorde BOAC forsøgsvis brug af Torslanda ved Göteborg som alternativ destination. Maskinen, der anvendtes, var en B-24 Liberator med registreringen G-AGFS.

Tysk modtræk

For tyskerne var kurértrafikken en stadig kilde til irritation. Dette medførte, at Nachtjagdgeschwader 3 (NJG 3), hvis IV. Gruppe siden efteråret 1942 havde opereret fra Grove (Karup) overførte sin 10. Staffel (10./NJG 3) til Aalborg-West (Rødslet) for derfra at bekæmpe kurérflyene om natten.

Dele af Jagdgeschwader 11's I. Gruppe (I./JG 11) i Aalborg-Ost (Rørdal), som i forvejen fløj konvojeskorte over Skagerak i dagslys, blev samtidig sat ind mod kurértrafikken.



23. april 1943 kl. 1410. Trods svære beskadigelser efter angreb nord for Skagen af et Focke Wulf Fw 190 jagerfly fra I./JG 11 lykkedes det føreren af Mosquito IV, G-AGFV Captain Gilbert Rae at bringe maskinen sikkert til Barkarby ved Stockholm, hvor han foretog en perfekt mavelanding. Efter reparation kunne G-AGFV den 30. december 1943 vende tilbage til England.

Rørdal (Aalborg-Ost) april 1943. Focke Wulf Fw 190 jagerpilot fra I/JG 11 klar til start på en patruljeflyvning over Ska-gerak. Via Herbert Klein



Første nedskydning

Den 4. april 1943 kl. 01.38 startede Lockheed 18 Lodestar, G-AGEJ, "Loch Lange" fra Bromma, igen med Captain Engnes som pilot, for at flyve til Skotland. Vejret var fint med godt 8.000 ft. skybase og 50 km sigt. Maskinen passerede kl. 03.13 Lysekil i 10.000 ft. højde og fortsatte på en vestlig kurs.

På den tyske radarstation "Schakal" ved Grenen, Skagens nordligste punkt, havde man plottet maskinen og en Ju 88 natjager fra 10./NJG 3, ført af Lt. Werner Speidel, blev dirigeret mod målet. Kl. 04.40 angreb Speidel Lodestar flyet og sendte det ned på havets bund mellem Skagen og Larvik med Engnes, to yderligere besætningsmedlemmer og fem passagerer ombord, alle nordmænd. Det svenske Flygvapnet foretog en eftersøgning den følgende dag, men forgæves; fly, besætning og passagerer var forsvundet for altid.

Mosquito Airliner

Ved aftenstid den 5. aug. 1942 landede i al hemmelighed et tomotorers mørkegråt fly uden kendetegn i Bromma og blev af kontrollårnet dirigeret hen i en aflåselig hangar. Straks næste morgen forlod flyet atter lufthavnen.

Dette var den første prøveflyvning med Mosquito på kurerruten, i dette tilfælde en Mk. IV, DK 301 fra 105. Squadron, ført af Captain D.A.G. Perry. Den 3. februar satte BOAC da Mosquito ind på Stockholm ruten.

Frøkomsten af en civil, let modificeret udgave af Mosquito som airliner betød et vendepunkt i kurértrafikens historie. Konstruktionen opfyldte simpelthen alle de krav, man kunne stille til flyvning af denne art bortset fra lasteevnen. Nyttelasten begrænsede sig således til ca. 680 kg, men hyppigere flyvninger på ruten

kunne i nogen grad kompensere for dette handicap.

Med sine to kraftfulde Rolls Royce Merlin motorer kunne Mosquito i 22.000 ft. holde en marchfart på ca. 550 km/t, hvorved den hidtidige flyvetid mellem Stockholm og Leuchars var blevet reduceret fra henvend 9 til knapt 3 timer. Intet under at dens lette konstruktion, hvori indgik en stor del balsatræ, snart gav Mosquito tilnavnet "The Wooden Wonder."

Men nok så vigtig var den kendsgerning, at Mosquito i kraft af sin hurtighed og fremragende flyveegenskaber kunne flyve fra sine farligste modstandere, de enmotorede tyske jagerfly af typerne Messerschmitt Me 109 og Focke Wulf Fw 190.

Øget BOAC aktivitet

Med Mosquitos introduktion som airliner blev luftfartsselskabets flyvninger på kurerruten stærkt intensiveret. Udover at fragte kuglelejer blev flyet modificeret, så bombeskrakten kunne rumme en passager, men det var ingen behagelig tur; den var mørk og bidende kold og nødvendiggjorde, at passageren blev pakket godt ind og forsynet med iltmaske. Til gengæld var rejsen til Skotland hurtig og kunne gennemføres på 2 1/2-3 timer. I de følgende 2 1/4 år foretog Mosquito alene ni ugentlige enkeltture i gennemsnit; flere besætninger lykkedes det endda at gennemføre tre enkeltture i løbet af en nat.

Passagererne var almindeligvis prominente personer

og talte bl.a. SOE chefen i Danmark, Flemming Muus, modstandsbevægelsens kontaktmænd i Stockholm, Ebbe Munck, Sir Malcolm Sargent, den sovjetiske marshal Timoshenko og mange flere. Atomfysikeren Niels Bohr kom over den 6. okt. 1943 med Mosquito VI, G-AGGG og det var ikke usædvanligt, at BOAC havde norske besætninger, hvilket netop var tilfældet på den sidstnævnte flyvning. Også allierede flyvere, som strandede i Danmark, men for hvem det var lykkedes at flygte til Sverige, fløj med BOAC tilbage. Den allerførste var canadieren Donald V. Smith, som returnerede med C-47, G-AGGA den 12. maj 1943.

Sejlivet Mosquito

Det var langfredag, den 23. april 1943. Hen på eftermiddagen modtog flyveledelsen i Bromma en alarmerende meddelelse. James Payne, Radio Officer (R/O) i Mosquito G-AGFV (DZ411) meddelte, at flyet havde været udsat for et fjendtligt angreb nord for Skagen og var blevet beskadiget, men at piloten, Captain Gilbert Rae havde bevaret kontrol over flyet og ville fortsætte mod Bromma for dér at foretage en mavelanding, da han ikke kunne få hjulene ud.

Det, der skete, var, at et tysk Fw 190 jagerfly havde foretaget et dykangreb og sønderskudt det hydrauliske system, ramt krop og rør med en regn af kugler og skudt indstigningslemmen bort, hvorved kortmateriale og løse genstande blev suget ud. Ved und-

vigemanøvrer lykkedes det Rae at ryste sin forfølger af sig og søge tilflugt i det lavere liggende skydække.

Heldigvis blev ingen af besætningen ramt og da de nærmede sig Stockholm, anmodede Rae om tilladelse til i stedet for Bromma at gå ned på den svenske militærflyveplads F 8 Barkarby nord for Bromma. Tilladelsen blev givet og kl. 15.48 foretog Rae en perfekt mavelanding på græsfeltet, hvorefter begge flyvere kunne kravle uskadt ud af maskinen. Episoden havde dog til følge, at kurérflyvninger om dagen foreløbig blev indstillet.

Flyveklar igen !

Efter modtagelse af reserve-dele rekvireret fra England og efterfølgende reparation kunne G-AGFV den 30. dec. 1943 lette fra Bromma og returnere til Leuchars med Capt. Nigel Pelly ved roret.

Regning uden vært

Den tyske overkommandos dagbog (Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht) indeholder for den 23. apr. 1943 bl.a. følgende indførsel: I dagens løb kun ringe fjendtlig flyaktivitet i Vesten. En Mosquito maskine blev i dag kl. 14.10 skudt ned ud for den danske kyst.

Unteroffizier Kienle fra I./JG 11 i Aalborg-Ost blev tilkendt nedskydningen af G-AGFV, men i dette tilfælde havde tyskerne altså solgt skindet, før bjørnen var skudt.

fortsættes i næste nummer!

Andel del af vor reportage fra den store flyveudstilling i Friedrichshafen ved Bodensøen.

Udstillingen, der er den største i Europa indenfor den lette flyvning, omfatter alt lige fra modellfly over motoriserede paraglidere, drager, UL-fly, svævefly, en- og flermotoret propelfly til mindre turboprop- og jettfly.

De fleste mindre fly var indendørs i hallerne, medens de større motorfly var udstillet på selve flyvepladsen.

Vi kigger nærmere på nogle af nyhederne.

Diamond DA40

For to år siden præsenterede den østrigske flyfabrik Diamond Aircraft den firesædede version af DV20 Katana i en mock-up udgave. I år kunne man forevise den ægte vare.

Flyet er fremstillet udelukkende i kompositmateriale og bygget efter kravene i JAR23/FAR23.

Adgangen til forsæderne sker ved at vippe forruden/taget fremad til lodret position, hvilket giver meget let adgang.

Adgangen til bagsæderne sker fra bagbords side gennem en vippedør, der er hængslet i taget i flyets længdeakse. Ryglænene på bagsæderne kan vippes frem og giver adgang til bagagerummet.

I bagagerummet er der bl.a. plads til flere par ski! Jo, det er muligt at købe en skisæk, der monteres i den del af skroget, der går ud til halefinnen. Det fremgår ikke umiddelbart hvordan man laver vægt- og balanceberegning med skisækken fyldt.

DA40 fås med tre forskellige motorer. Den svageste er Rotax 914 på 115 hk, dernæst en Continental IO-240 på 125

hk og den kraftigste udgave, der kaldes Diamond Star, har en Lycoming IO-360 motor på 180 hk. DA40 kan leveres både i VFR- og IFR-instrumenterede udgaver efter ønske.

Diamond Aircraft har 75 ordrer på flyet; levering vil begynde i februar 2000.

Den dyreste udgave kostede med IFR-instrumentering 298.000 DM, hvilket var en særlig „messepris“.

Diamond Aircraft Industries GmbH N.A. Otto-Strasse 5 A-2700 Wr. Neustadt Østtrig. Tlf. +43 2622 26 700, fax. +43 2622 26 780. Homepage www.diamondair.com.

Forhandler i Skandinavien: Öst-flyg AB (Hans Nilsson) Åsivägen 3, 393 65 Kalmar Sverige.

Data

Diamond Star DA40-180

180 hk Lycoming IO-360-M1A
Spændvidde: 12,00 m
Længde: 8,00 m
Højde: 2,00 m
Vingeareal: 13,5 m²
Tomvægt: 700 kg
Fuldvægt: 1.150 kg
Max. hastighed: 155 kt
Rejsehastighed (75%): 147 kt
Stallhastighed: 49 kt
Startløb til 15 m: 350 m
Stigehastighed: 1.070 ft/min

Diamond DA40 med Rotax motor



DIE WELT DES FLIEGENS

INTERNATIONALE FACHMESSE
FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT

Mylius MY-102/-103/-104

I tredserne konstruerede og byggede Herman Mylius sin MHK-101, der udviklede sig til Bölkow Bo 209 Monsun. Denne blev bygget i flere varianter, hvor ideen var, at der skulle anvendes ens moduler.

Sønnen Albert Mylius har nu sammen med en gruppe interesserede genoptaget ideen med at skabe en flyfamilie, der i vid udstrækning er bygget af ens aluminiumsdele. Herved kan produktionen optimeres og priserne holdes i ave.

Mylius Flugzeugwerk, der er placeret på den tidligere NATO-base Bitburg i Tyskland, præsenterede den ensædede MY-102, den tosædede MY-103 og en mock-up af den firesædede MY-104. Flyene var malet i friske farver og tiltrak sig stor opmærksomhed. Alle er lavvingede med næsehjul og har skydetage á la Rallye. De en- og tosædede modeller er godkendt til kunstflyvning.

Mylius Flugzeugwerk forventer godkendelse af flyene i andet halvår 1999 og vil straks derefter starte serieproduktion af den tosædede MY-103. Første levering forventes i foråret

2000. MY-102 og MY-104 forventes at kunne leveres i slutningen af 2000.

Alle flyene har Lycoming-motorer af typen IO-320 hhv. IO-360.

Priserne forventes at blive mellem 228.000 DM og 298.000 DM.

MYLIUS Flugzeugwerke GmbH & Co. KG Gebäude 402, Flugplatz, D-54634 Bitburg Tyskland. Tlf. +49 6561 95050, fax. +49 6561 950550. Homepage www.mylus-flugzeugwerke.de

Data

MYLIUS MY-103

160 hk Lycoming IO-320
Spændvidde: 8,40 m
Længde: 6,50 m
Højde: 2,31 m
Vingeareal: 10,3 m²
Tomvægt: 560 kg
Fuldvægt: 950 kg
Max. hastighed: 216 kt
Rejsehastighed: 146 kt
Stigehastighed: 1.040 ft/min

MY-102 og -103 i formation.
Flyene har optrækkeligt
næsehjul. (fabrikfoto).

Samburo

Fabrikken mener, at den er det perfekte motorsvævefly - sjov at flyve under skoling, rejser, som svævefly og som optræksfly. Det står der i alt fald på brochuren fra Nitsche Flugzeugbau GmbH.

Samburo fås med flere forskellige Rotax-motorer fra 80 hk til en turboladet med 115 hk. Man kan også vælge mellem ét centralt placeret hovedhjul eller to hjul foran. Et større cockpit giver bedre plads til to piloter.

Introduktionsprisen er 155.000 DM for et fly med 80 hk Rotax motor og fast indstillet propel. Mod at betale ekstra kan man få kraftigere motor, enkelt hovedhjul, foldevinger, slæbeudstyr osv. Ekstra koster også kommunikationsradio, transponder etc.

Nitsche Flugzeugbau
GmbH Streichenweg 21 D-
83246 Unterwössen Tyskland.
Tlf. +49 8641 690026, fax. +49
8641 690027.

Data

Samburo

80 hk Rotax 912 A4 med fast
Hoffmann propel

Spændvidde: 16,68 m
Længde: 7,60 m
Vingeareal: 20,7 m²
Tomvægt: 530 kg
Fuldvægt: 730 kg
Max. hastighed: 116 kt
Rejsehastighed: 97 kt
Startløb til 15 m: 220 m
Min. synk: 1,03 m/s
Bedste glidetæl: .. 27 ved 95 km/t



MY-102 på udstillingen i
lufthavnen.

Samburo med centralt hoved-
hjul. Den smukke unge dame
er extraudstyr.

Beriev-103 Amphibium

Dette tomotorede amfibiefly har plads til seks personer eller tilsvarende godsmængde. Be-103 er et lavvinget metalmoplan med bådformet skrog og to motorer monteret højt på bagkroppen. Når det skal lan-

de på beton- eller grusbaner kan det optrækkelige næsehjulsunderstel sættes ud. Da flyet er lavvinget har man ikke fundet det nødvendigt med flydere under vingerne for at stabilisere under vandoperationer.

Motorerne er Continental IO-360 ES4 på hver 210 hk v/ 2.800 omdr./min.

Propellerne er fra MT-Propeller i Tyskland. De afises elektrisk og kan kantstilles.

Mange østeuropæiske flyfabrikker køber motorer, propeller og avionics i Vesten i håb om at flyene bliver lettere at eksportere. Dette gælder også for Be-103, hvor avionicsudstyret er af fabrikatet Bendix/King. Flyet leveres normalt i VFR-udstyr, men kan



også leveres til instrument-flyvning incl. vejrradar og autopilot. Der blev ikke opgivet priser på flyet

TANTK n.a. G.M. Beriev 1, Aviatirov Sqr, Taganrog 347923 Rusland. Tlf. +7 86344 49 839. fax. +7 86344 41 454.

Data

Beriev-103 Amphibian

2 stk Continental IO-360 ES4 på hver 210 hk

Spændvidde: 12,72 m
Længde: 10,65 m
Højde: 3,72 m
Vingeareal: 25,1 m²
Fuldvægt: 2.050 kg
Max. hastighed: 143 kt
Rejsehastighed: 130 kt



Be-103 i sit rette element. Nej - den er ikke ved at synke (fabrikfoto).

Be-103 har amerikanske Continentalmotorer. Adgang til kabinen gennem den åbne dør i bagbord side.

HPH Ltd. Karlov 197 P.O. Box 112 CZ-284 01 Kutná Hora Czech Republic. Tlf/fax. +42 327 513441

Data

Glasflügel 304 CZ

Spændvidde: 15,00 m
Længde: 6,45 m
Højde: 1,36 m
Vingeareal: 9,88 m²
Tomvægt: 235 kg
Fuldvægt: 450 kg
Max. tilladt hastighed: .. 250 km/t
Min. synk (ved 310 kg og 77 km/t): 0,56 m/s
Bedste glidetet (ved 310 kg og 96 km/t): 43

Euro-ENAER EE10 Eaglet

Euro-ENAER er et hollandsk selskab, der er baseret på et joint venture mellem den chilenske flyfabrik ENAER og en gruppe hollandske investorer.

Eaglet er et lavvinget, to-sædet træningsfly bygget i komposit med fast næsehjuls-understel. Man sidder skulder-ved-skulder, og de to mågevingedøre giver god adgang til kabinen, hvorfra udsynet er fremragende. Der er styrepind i stedet for rat. Instrumentpanelet er udstyret med fuld IFR-instrumentering. Flyet bliver certificeret efter JAR23 regler-

Glasflügel 304 CZ

Det tjekkiske firma HPH er i fuld gang med at fremstille en opfrisket udgave af den gamle

Glasflügel H-304, der fløj første gang for 17 år siden. Flyet er ensædet og flyver i FAI's 15 m klasse. Flyet bygges i glas-

fiber med winglets og med et nyt sikkerhedssæde. Prisen er kun 64.500 DM.



Fabrikken har stor succes i USA, og det udstillede fly var da også allerede med amerikansk registrering.

ne. Motoren er en Lycoming O-320 på 160 hk og med fast indstillet MT propeller.

Euro-ENAER Holding BV
Luchthavenweg 18a PO Box
3044 1780 GA Den Helder
Holland. Tlf. +31 223 677
820, fax. +31 223 677829. Ho-
mepage: www.euro-enaer.com.

Euro-ENAER PH-EAG er en af prototyperne.

Data

Euro-ENAER EE10 Eaglet

160 hk Lycoming IO-320 D2A
Spændvidde: 8,70 m
Længde: 7,05 m
Højde: 2,41 m
Vingeareal: 9,85 m²
Tomvægt: 540 kg
Fuldvægt: 850 kg
Max. hastighed: 135 kt
Rejsehastighed (75%): 126 kt
Stigehastighed: 1.050 ft/min
Startdistance over 15 m: .. 450 m
Landingsdistance over 15 m: 410 m



Instrumentpanelet på Euro-ENAER har et pænt layout, men den lange række kontakter foruden til højre er ikke nem at overskue i farten (fabrikfoto).



JAR-FCL Kurser:	Onsdag	den 25. august	kl. 0900 - 1600 i Billund
	Lørdag	den 28. august	kl. 0900 - 1600 i Billund
	Onsdag	den 1. september	kl. 0900 - 1600 i Roskilde
	Lørdag	den 4. september	kl. 0900 - 1600 i Roskilde

JAR-OPS Kurser:	Onsdag	den 8. september	kl. 0900 - 1600 i Roskilde
	Lørdag	den 18. september	kl. 0900 - 1600 i Roskilde
	Onsdag	den 15. september	kl. 0900 - 1600 i Billund
	Lørdag	den 25. september	kl. 0900 - 1600 i Billund

Kurserne varer én dag og koster kr. 1.050,00 inklusive undervisningsmaterialer og en lettere forplejning.

Klarer kursus:

Kursus nr.	Afdeling	Egnethedsprøve:	Tilmeldingsfrist til kurset:	Start	Eksamen:
9981	Roskilde	Oplyses af skolen i Ros.	23. august	27. sep.	Februar 2000

Flyveinstruktør kursus:

Kursus nr.	Afdeling	Tilmeldingsfrist til kurset:	Start	Eksamen:
9991	Roskilde	13. september	11. okt.	medio dec. 1999

ATPL for indehavere af nationalt eller JAA A-certifikat (867 lektioner), start 6. september 1999.

ATPL for indehaver af dansk B/I-certifikat, forkortet 400 lektioner, start 23. august 1999.

Ring til Luftfartsskolen i Roskilde på telefon 32 82 80 62 for oplysninger om priser og optagelseskra.



LUFTFARTSSKOLEN

Lufthavnsvej 60 . 4000 Roskilde . Tlf 32 82 80 62



Fligth-line på F10 Ängelholm.
Der er tid til en slapper (på vingen af 24).

Draken udfaset i Sverige

Tekst og foto: Jan Jørgensen

Med udgangen af 1998 blev SAAB 35 Draken udfaset af operativ tjeneste ved det svenske flyvevåben, Flygvapnet, hvormed næsten 50 års svensk flyhistorie er afsluttet. Begivenheden blev markeret den 8. december 1998 med en farveflyvning over det sydlige Sverige af en formation J35J Draken fra Flygvapnets sidste Draken enhed, 2. Division ved Flygflottilj 10 i Ängelholm.

Historien

Baggrund for udviklingen af Draken er en specifikation fra 25. oktober 1949, hvor Kung-

liga Flygförvaltningen (KFF) skitserer Flygvapnets behov for et nyt jagerfly, som skulle være i stand til at bekæmpe tunge bombefly flyvende med en hastighed af Mach 0,9 i op til 11.000 meters højde.

Svenska Aeroplan Aktiebolagets (SAAB) svar på specifikationen var det højst utraditionelle og efter datidens teknologi aerodynamisk meget avancerede Projekt 1250, som med en dobbeltdelta vingeform kombinerede høj top-hastighed (Mach 2+) med lav start- og landingshastighed (for at kunne operere fra Sveriges system af 800 meter korte landevejsbaner).

Projekt 1250 var udviklet af den unge ingeniør Erik Bratt (kun 33 år gammel i 1949), som med sin revolutionerende nytænkning skulle vise sig at blive Drakens fader.

Lill-Draken

For at udforske og optimere den uprøvede dobbeltdelta vingeform byggede Bratt's

designteam en række linestyrede modelfly i skala 1:14, som supplerede de mere traditionelle forsøg i vindtunnel. Usikkerheden var imidlertid stadig så stor, at SAAB besluttede at afprøve flyet i 70% størrelse før springet til en rigtig prototype.

Testflyet fik betegnelsen SAAB 210, men blev hurtigt almindeligt kendt som Lill-Draken. Flyet kom i luften første gang den 21. januar 1952, og forsøgene med Lill-Draken førte hurtigt til, at projektets endelige specifikationer blev fastlagt.

I april 1952 kom belønningen i form af en bestilling fra KFF på tre prototyper med betegnelsen SAAB 35, og den 25. oktober 1955 kunne testpilot Bengt R. Olow så endelig gå på vingerne med den første rigtige Draken, prototype nr. 35-1.

Første til F13

I marts 1960 modtog Flygvapnet de første serieproducerede

de J35A Draken, som tilgik Flygflottilj 13 i Norrköping. Gennem årene har SAAB kontinuerligt opdateret Draken, og produktionen er flere gange skiftet til nye forbedrede versioner. Flygvapnet har således anvendt udgaverne J35A, J35B, J35D, J35F og J35J (J for Jakt, eller jager), Sk35C (Sk for Skol, eller træning) og S35E (S for Spaning, eller rekognoscering).

Som bekendt lykkedes det for SAAB at sælge Draken til Danmark i 1970, og typen er desuden eksporteret til Finland i 1972 og Østrig i 1987 (begge lande flyver i øvrigt stadig med Draken).

SAAB byggede sin sidste Draken (en TF-35 til Danmark) i 1977, og totalt har 608 Draken forladt samlebåndet i Linköping.

I slutningen af 1960'erne og starten af 1970'erne udgjorde Draken ryggraden i Sveriges luftforsvar, med ikke mindre end 26 Divisioner (organiseret i 11 Flottiljer; F1 Västerås, F3 Malmslätt, F4 Östersund, F10

Draken med raket-pods og to 500 liter droptanke.

Ängelholm, F11 Nyköping, F12 Kalmar, F13 Norrköping, F16 Uppsala, F17 Ronneby, F18 Tullinge og F21 Luleå) udstyret med Draken af forskellige versioner.

I 1979 begyndte leverancerne til Flygvapnet af Drakens primære afløser, JA37 jagerudgaven af SAAB 37 Viggen, og fra 1983 fortsatte Draken kun i tjeneste ved F10's tre divisioner.

F10 til sidst

Flygflottilj 10 i Ängelholm nord for Helsingborg har fløjet Draken i næsten 35 år. Den første af F10's divisioner, som modtog Draken, var 3. Division, der fik J35D i juni 1964. Året efter fulgte 1. division, og i september 1966 fik 2. division den noget ældre J35B udgave. I løbet af 1969-70 konverterede alle tre divisioner til J35F, som blev anvendt i næsten 20 år.

For at holde Draken systemet tidssvarende gennemgik F10's Draken styrke i perioden 1987-89 et modifikationsprogram til konvertering af 66 J35F til J35J standard. Opdateringen omfattede blandt andet forbedret PS-011 radar, mere effektiv infrarød sensor, to ekstra våbenpylons og levetidsforlængelse i form af strukturforstærkning.

Omskolingsenhed

Fra 1986 til 1997 var F10 også ansvarlig for Flygvapnets omskoling af piloter til Draken systemet, som blev udført på to-sædede Sk35C ved den såkaldte TIS-35 (Typ Inflygnings Skede 35, eller typeomskolingskursus 35). Disse fly var uden tvivl de ældste flyvedygtige Draken i verden, da alle Sk35C er ombyggede J35A som oprindeligt blev bygget i 1961-62.

F10 udførte også Draken omskoling for det østrigske flyvevåben på kontrakt, da Østrig ikke selv råder over to-sædede udgaver af Draken.

Begyndelsen til enden på Drakens tjeneste ved F10 fandt sted i juli 1993, da 1. division konverterede til AJS37 Viggen. Denne Viggen udgave er en modificering af de ældre AJ37 angrebsversioner og SF37/SH37 rekognosceringsversioner til en integreret AJS37 multi-role version.

I marts 1997 blev 3. division nedlagt for at gøre plads til overflytningen af Flygvapnets flyveskole med sine Sk60 jet-trænere fra F5 Ljungbyhed til F10 Ängelholm, og som allerede nævnt udfasede 2. division F10's sidste Draken i december 1998.

I sin næsten 40 årige tjenestetid ved Flygvapnet har Draken flåden akkumuleret rundt regnet 1 million flyvetimer. Ganske godt gjort for et jagerfly, der på konstruktionstidspunktet var beregnet til at have en levetid på ca. 10 år!

Gripen til F10

På trods af at svensk flyvning med udfasningen af Draken har mistet en af sine store legender er fremtiden for såvel F10 som Flygvapnet i øvrigt præget af store forventninger. F10 er udpeget til at være den anden Flottilje, efter F7 Såtenäs, som konverterer til den nye SAAB JAS39 Gripen, og forberedelserne til modtagelse af det nye kampfly er allerede i fuld gang. To store nye Gripen hangarer er under opførelse på Ängelholm (alle Flottiljens hangarer er fra krigens tid), og der skal også bygges en ny platform med støjvolde omkring (grundet Gripen's meget støjende APU - Auxiliary Power Unit - som skal holdes kørende et godt stykke tid før og efter jetmotoren).

I følge gældende planer bliver de første JAS39 Gripen leveret til F10 i september 1999, og både 1. og 2. division skal være operative på den nye type i 2001. ■

Her ses det tydeligt at Draken har fem hjul i understellet.



Fra Ikaros til Ørsted - med Airep's og AMDAR

Af Helge Faurby, meteorolog
Medlem af Rådet for Større Flyvesikkerhed

Sagnfiguren, der sammen med sin fader, Daidalos, havde bygget labyrinten i Knossos til Kong Minos. Kongen ville dræbe de to for at bevare labyrintens hemmelighed, og de forsøgte derfor at flygte ud i lufthavet på vinger af fuglefløj klistret sammen med bivoks.

Om det også var Ikaros, der lagde grunden til det gamle danske ordspil, "højt at flyve - dybt af falde" rækker min litterære indsigt ikke til at vurdere, men den kære sagnfigur faldt, som vi ved, ned, da han kom så tæt på solen, at dens varme smeltede voksen. (Havet han faldt ned i har siden båret navnet "Det Ikariske Hav").

Et nedslående resultat af dette, menneskets første, forsøg på at gå fuglene i bedene og også det første praktiske

forsøg på at erhverve sig viden om atmosfærens temperatur.

Historie

Nu vel, dybest set har myten jo intet med vejret at gøre, men det har franskmændene Gustave Hermitte og George Besancon, som for alvor lagde grunden til den aerologiske meteorologi ved at opsende ubemandede balloner udstyret barograf, termograf og hygrogaf.

Herhjemme satsede vi i første omgang på drager udstyret med meteografer og opsendt fra sejlene marinefartøjer tidligt i dette århundrede.

Luftfart

I samme hast som denne indsamling af meteorologiske

målinger fra de nederste 2-5 km af atmosfæren blev udviklet og intensiveret, blev luftskibe og fly en del af dagligdagen. Behovet for ikke blot aerologiske observationer, men også for en bedre forståelse af atmosfæren og vejret, er steget i takt med samfundsudviklingen og ikke mindst med den eksplosivt stigende lufttrafik.

Nu er hjælp til selvhjælp et godt princip, og et princip luftfarten alle dage har forstået at efterleve til glæde også for det meteorologiske samfund og alle øvrige brugere af vejrudsigter.

De meteorologiske institutter modtager flere gange dagligt måledata fra ca. 550 radiosondestationer verden over inkl. mobile sonder opsendt fra skibe på oceanerne, men sideløbende hermed også tusindvis af vejrobservationer fra fly fra ellers datafattige områder.

Airep - den gamle

Airep er navnet på en international vejrrapporteringskode, der benyttes når fly enroute rapporterer om vejrforhold undervejs. I europæisk lufttrum, hvor flytætheden det meste af døgnet er stor - ca. 20.000 flyvninger - og radiosondedækningen ligeledes er tæt, skal fly ikke sende rutineobservationer.

Over datafattige områder som oceanerne, hvor radiosondedækningen også er sparsom, sender flyene rutinemæssigt deres rapporter for hver femte længdegrad.

Før i tiden blev disse meldinger sendt fra fly til radiostationer på jorden, der videre-sendte meldingerne på de nationale og globale fjernskrivekredsløb, så rapporterne nåede frem til flyvekontrolltjenester, databanker, vejrtjenester og meteorologiske centre verden over. Flyobservationer

har således i årtier også været input-data til de numeriske vejrpåregninger.

AMDAR - den nye

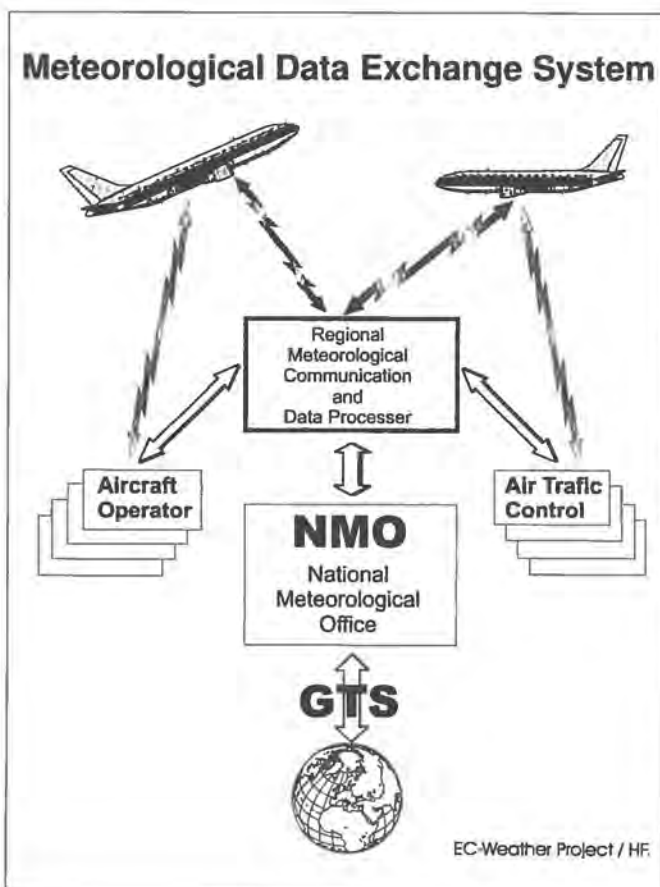
Med en stigende automatisering indenfor såvel måling af meteorologiske parametre som kommunikation indførte WMO og ICAO (World Meteorological Organization og International Civil Aviation Organisation) for nogle år siden en ny kode og tilhørende nye retningslinjer for rapportering af meteorologiske parametre fra fly.

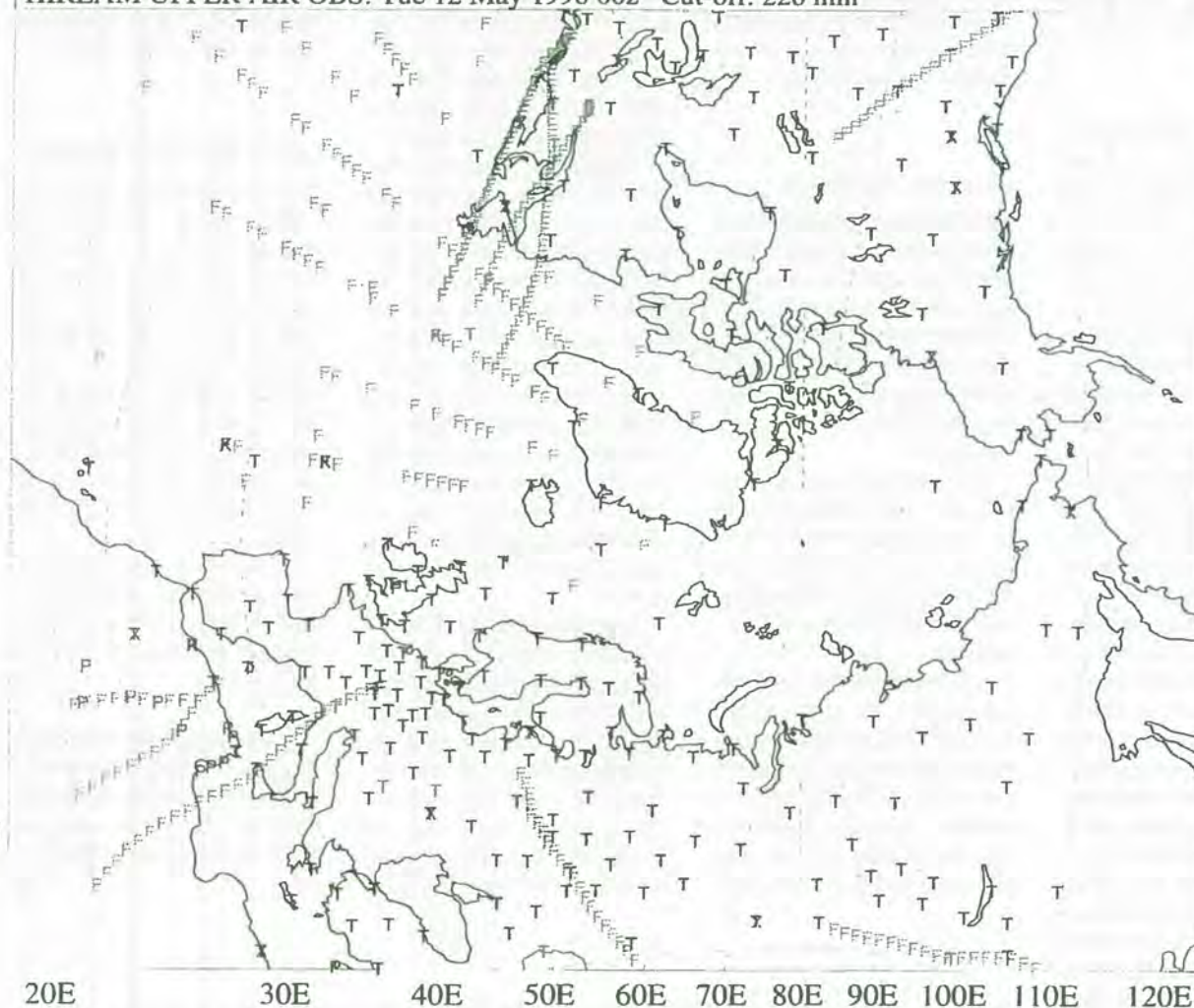
Den nye kode har betegnelsen "AMDAR" (Aircraft Meteorological Data Relay) og er i lige dele et barn af de muligheder udviklingen indenfor telekommunikation og databehandling giver, luftfartens behov for data til styring og planlægning af flytrafik, meteorologiens ønske om bedre dækning (og følgelig bedre påregninger) samt en forventning om øget flyvesikkerhed.

Koden giver mulighed for, udover fly-identifikation, observationstid, position og flyvehøjde, at rapportere lufttemperatur, luftfugtighed, vindretning og hastighed samt graden af evt. turbulens. Mest markant i forhold til den aldrende Airep-kode er dog den retningslinje om observationsfrekvens.

Under start (udflyvning) skal de første 10 observationer foretages for hver 10 hPa's trykændring (fald). Under fortsat opstigning observeres herefter for hver 50 hPa. Siden observeres hvert 7. minut mens flyet er en route i sin flyvehøjde.

Under nedstigning observeres for hver 50 hPa trykændring indtil flyet under indflyvning passerer 700 hPa niveauet. Det sidste stykke mod landing rapporteres der atter for hver 10 hPa trykændring.





T: Temp	
P: Pilot	
F: Airep	
T:	230
P:	17
F:	551

Upper-air data som input til HIRLAM den 12. maj 1998 kl. 00 UTC.

T = TEMP'er (radiosonderinger inkl. temperatur og fugtighed)

P = PILOT'er (radiosondering kun vind)

F = Airep's og AMDAR. De der trækker et „spor“ over kortet er AMDAR's.

For en to-timers ruteflyvning i Europa, fx København - Milano, bliver til det 50-60 rapporter. Med daglig 20.000 fly i luften over Europa bliver mængden af disse nye observationsdata ganske enorm og på globalt plan vil datamængden inden længe overgå antallet af alle øvrige vejrobservationer.

Situationen i foråret 1998

Udviklingen med disse nye vejrrapporter fra fly (kaldet, Airreports) har været i gang gennem nogle år. Flere meteorologiske institutter rundt om i verden har sammen med nationale luftfartsselskaber i værksat forsøg eller indført operative systemer baseret på tilgængelig teknologi (udstyr i

fly samt kommunikation) og de internationale rekommandationer fra WMO og ICAO.

I Frankrig har Météo-France og luftfartsselskabet Air Inter Europe siden oktober 1995 drevet et operativt system, der dagligt sender ca. 400 Airreports ud på GTS (Global Telecommunication System). En lille snes fly (Airbus A320 og A340) har det nødvendige udstyr, men antallet stiger løbende.

I Holland samarbejder KNMI (Hollands Meteorologiske Institut) med luftfartsselskabet KLM i et AMDAR-projekt, der forsyner GTS (og dermed andre landes meteorologiske institutter) med mange daglige målinger. 37 fly (Boeing 747, 767 og MD-11) har installeret systemet.

UK Met. Office og BA (Brit-

ish Airways) har udført forsøg med enkelte fly (Boeing 757), men der er endnu ikke et operativt system i drift i Storbritannien.

Siden 1992 har fem (nu syv) nordamerikanske luftfartsselskaber i samarbejde med FAA (Federal Aviation Administration) opereret et system, der dagligt transmitterer flere tusinde Airreports - op mod 45.000 målinger - til NCEP (National Center for Environmental Prediction) hvorfra data når videre ud på de meteorologiske netværk.

Endelig har de „down under“ det ældste operative AMDAR-system. Siden 1986 har Australian Bureau of Meteorology samarbejdet med luftfartsselskaberne Ansett og Qantas.

Trods de mange lande og flyselskaber, der i dag opererer det „nye“ Airreport-system, er der lang vej til at det for alvor kan erstatte radiosonderne. Og udviklingen vil tage endnu nogle år. Hvert enkelt rutefly skal have installeret certificeret datasampler, flight deck computer, kommunikationsudstyr og programmer (skønt sagen faktisk kunne løses med en billig bærbar på skødet af 2. piloten, så er den slags løsninger ikke lovlige i et luftfartøj). De korrekte tekniske løsninger løber op i mange tusinde dollars pr. fly, og mange lande mangler endnu at etablere passende kommunikationssystemer.

Herhjemme, som i resten af verden, benyttes den stigende mængde Airreports som input

i numeriske prognoser, hvilket i høj grad øger deres kvalitet.

Fremtiden

Når eller hvis stort set alle lande og luftfartsselskaber kommer med på „vognen“ vil det daglige antal Air-reports løbe op i millioner og nye systemer til automatisk behandling af de mange data skal udvikles.

Danmarks Meteorologisk Institut er med i et sådant udviklingsprojekt „Air/Ground Exchange og Weather Data“ i EU-regi sammen med bl.a. Lufthansa, IBM og Belgian Air-port & Airways Agency.

Dette „EC-Weather Project“ har til formål at beskrive de tekniske muligheder for i hele Europa at implementere et kommunikationssystem til udveksling af automatisk observerede og transmitterede meteorologiske data mellem fly og jordstation og derfra videre til brugerne (meteorologiske institutter, flyvekontrolcentre og luftfartsselskaber).

Nyt i forhold til alle andre AMDAR-projekter er et set-up med automatisk kommunikation af relevante meteorologisk data. Disse data omfatter TAF, METAR, SIGMET mv. samt rapporter baseret på målinger fra andre fly til de individuelle fly således, at besætningen under hele flyvningen automatisk holdes ajour med vejrforholdene en route samt på destination og alternativer.

Baggrund og perspektiverne

For luftfarten er en større tilgængelighed af nøjagtige meteorologiske data blandt piloter, flyoperatører, flyveledere og meteorologer nødvendig for den fremtidige mere fleksible koordinering og planlægning af et stadig stigende antal flyoperationer i Europa.

Den mere globale vision er, at EC-Weather Project kan føre til udvikling af et verdensomspændende Meteorological Data Exchange System, altså udveksling af flyoperationelle relevante data mellem vejrtjenester, flyvekontrolltjenester og fly en route over alt på kloden. Det er ikke så lige til, men visionerne har vi.

Prototypen og den endelige projektbeskrivelse blev forevist og afleveret til kommissionen medio april 1999.

Og så var der Ørsted

Satellitten der endelig kom ud i rummet den 23. februar 1999. Skønt den snart får selskab af andre kuffert-små Low Earth Orbit satellitter (LEO's), så har den ikke direkte noget med luftfart at gøre. Dens hovedopgave er faktisk at måle jordens magnetfelt.

Men som det hele historien startede med - måling af meteorologiske parametre i atmosfæren - så kan disse små LEO'er også det, skønt de flyver 700-800 kilometer ude i rummet.

De små satellitter modtager signaler fra de amerikanske GPS-satellitter (Global Positioning System) og deres russiske søstre GLONASS. Navigationssignaler vi andre bruger, når vi skal finde vej over Kattegat, gennem trafik i stor-

byer, krydse Indlandsisen eller placere tunnelelementer i Øresund. Fantastiske systemer, hvis små svagheder viser sig at være en landvinding for den meteorologiske videnskab.

Svagthed er måske så voldsomt et udtryk, for der er ikke tale om fejl - ikke fejl anderledes end den at solens lys skifter farve, når solen står lavt på himlen i forhold til når den står højt på himlen. De elektromagnetiske signaler fra navigationsatellitterne forvansktes også, når de under en flad vinkel passerer jordens atmosfære. Den forvanskning kan LEO'erne registrere og de modtagne signaler omsættes til temperaturprofiler af atmosfæren.

Med blot nogle få LEO'er vil vi blive præsenteret for flere hundrede temperaturprofiler af høj kvalitet hver eneste dag. Mange af profilerne (pseudo-radiosonderinger) vil være fra områder, hvor ingen radiosonde sendes op og intet fly starter eller letter. Andre profiler vil være fra datarige områ-

der og med tiden muligvis kunne erstatte nogle traditionelle og dyre radiosonderinger.

Luften går ud af ballonen

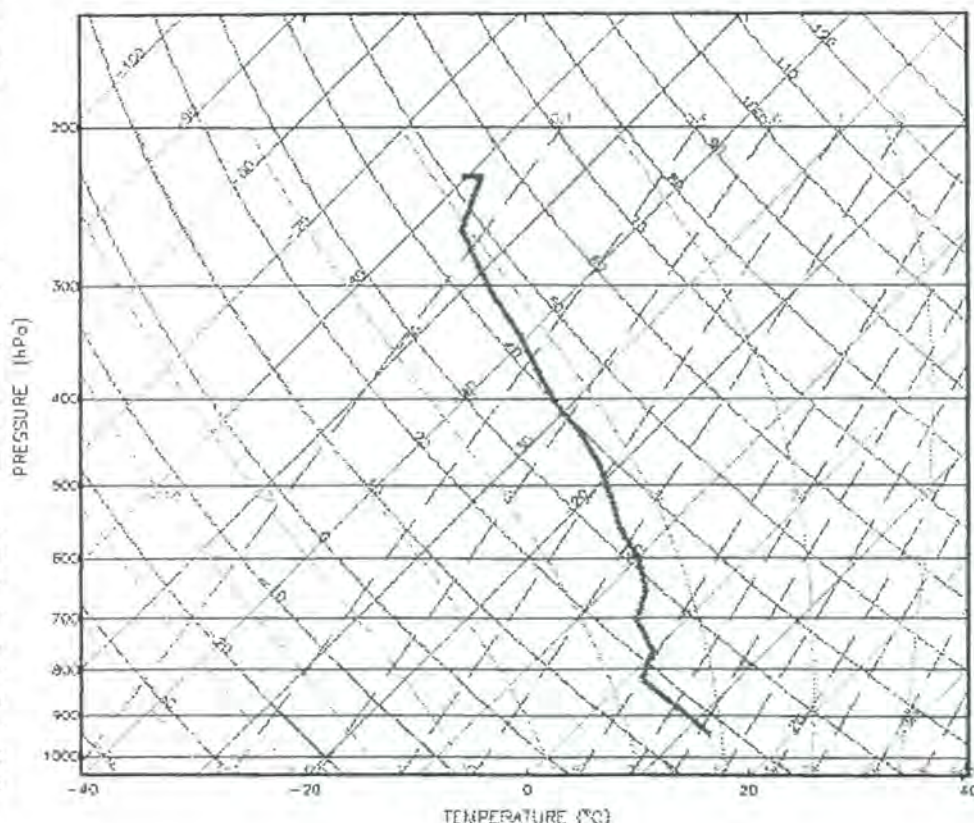
Et meteorologisk virkefelt, der i mere end hundrede år har været ballonernes - at nedtage målinger fra atmosfæren - ser ud til at skifte hylster. Fly, satellitter og, hvad jeg ikke har talt om i denne artikel, jordbaserede og flybårne wind-profilere, dobbelt-radarer og andet nymodens isenkram trænger de aldrene brint- eller heliumfyldte gummihylstre op i en krog.

Nye tiders teknologiske muligheder og økonomiske aspekter vil måske snart gøre radiosonderinger til „en by i Rusland“.

Denne artikel er en forkortet udgave af forfatterens artikel i Vejret nr. 3 - 1998 - Medlemsblad for Dansk Meteorologisk Selskab (forkortet af forfatteren).

Experimental FSL Aircraft Weather Data Display

Descent Sounding, 7 km from Chicago/O'hare, IL (ORD)
ending at 12-May-97 0152 UTC lasting 70 minutes, and covering 950 km.



Off-shore flyvninger slut

Tekst og foto: Finn Larsen

Som det fremgår af Flyv nr. 6 tabte Maersk Helicopters EU licitationen om off-shore flyvningerne for Maersk Olie og Gas til British International Helicopters (BIH).

Tabet af denne kontrakt betød, at alle 80 ansatte blev opsagt den 1. juni 1999.

Firmaet, som blev oprettet den 1. juli 1975, nåede således at få næsten 25 års virke som et af Danmarks store helikopter firmaer.

Flyv's udsendte havde fornøjelsen at være med på en af de sidste ture ud til Danfeltet i en AS332 Super Puma sammen med kaptajn Jan Petersen (JAT) og pilot Rene Holt (HOL).

På turen er der tid til at tale om fremtiden og se tilbage på tiden, som nu er ved at rinde ud. Og selv om stemningen er lidt mat, da det er en af de sidste ture for Maersk Olie og Gas, tager de sig tid til at svare på de mange spørgsmål som der naturligvis vil komme under sådan en tur.

For at turen ikke skal blive hel rutine og til ære for Deres udsendte, laver de en simuleret brand i den ene motor, hvilket udløser en masse blinkende lamper samt en helt ubeskrivelig larm i hovedtelefonerne.

Jeg får besked på, at min opgave på turen er at fortælle mekanikeren, når vi lander, at vi har simuleret en brand. For hvis det ikke nævnes efter flyvningen kommer mekanikeren

til at se meget mærkelig ud når han afspiller cockpitbåndet og kan aflæse at der har været brand i en motor.

Så efter en tur ud over Nordsøen på to timer og 35 mi-

nutter med besøg på flere platforme er det med stor vemod, at JAT sætter den store Super Puma sikkert på heliporten i Esbjerg.

Flyveturen var med til at afslutte en epoke i dansk flyvning.

Personale

I skrivende stund er situationen for det opsagte personale den, at ud af de 26 piloter, som var i Maersk Helicopters, er to kommet over i Maersk Air, to er kommet til Star Air i Köln og 12 har være til samtale om eventuel ansættelse i BIH.

Samtidigt har Forsvaret henvendt sig for at høre om der er nogle af piloterne som kunne tænke sig at komme tilbage for at flyve i Søværnet og i Eskadrille 722.

Fremtiden for det tekniske og administrative personale er ukendt.

Helikopterne

De tre Super Pumaer er leaset hos Helikopter Service i Norge og de to AS365 Dauphins er ejet af Maersk.

Den første Super Puma leveres tilbage til Norge den 1.



Rene Holt ved siden af Super Puma OY-HMI og i baggrunden ses Dauphin OY-HMW.



juli, og den anden afleveres den 1. august.

Om den sidste skal leveres tilbage eller om Maersk Helicopter fortsætter som et lille helikopterfirma med kun en Super Puma for at opfylde de kontrakter, som de trods alt har, eller vælger at sælge disse kontrakter og lukke helt, er uvist. ■

Pilot Rene Holt og kaptajn Jan Petersen efter en af de sidste flyvninger for Maersk Olie og Gas.

83 Group Normandiet 1944

2. del

Tekst og farvefotos: Ole Steen Hansen

Historiske (sort/hvide) fotos: Imperial War Museum, England

Goodwood

Den 18. juli forsøgte den engelske hær at bryde gennem de tyske linjer med en voldsom offensiv under kodenavnet Goodwood. Tunge bombefly med baser i England skulle bane vejen for infanteriet og hundreder af tanks.

Flankerne i angrebsområdet skulle bombes med almindelige bomber, der erfaringsmæssigt ville efterlade så mange kratere, at tanks kun med stort besvær ville kunne køre gennem området bagefter.

Øst for Caen, hvor fremstødets tyngdepunkt ville komme til at ligge, skulle der kun anvendes fragmentationsbomber, der ikke i samme grad efterlod kratere.

Ved daggry indledtes angrebet af 1.056 firemotorede Avro Lancaster og Handley Page Halifax, der kastede over 5.000 tons bomber. Herefter fulgte 534 amerikanske Consolidated Liberators og 482 tomotorede Martin Marauders og Douglas Havocs.

83 Group forsøgte sig den dag med at benytte en

„Visual Control Post“ - svarende til det vi i dag ville kalde Forward Air Control. En RAF-officer kørte frem med en kampvogn og skulle via radio styre jagerbombernes indsats direkte. Desværre blev denne officer hårdt såret allerede meget tidligt på dagen. Kaptajnen, der havde kommandoen over kampvognen, forsøgte at dirigere jagerne, men da han ikke havde nogen form for træning i denne aktivitet, lykkedes det ikke særlig godt.

Efter at være kørt igennem det bombede område løb de engelske tanks ind i stadig hårdere modstand, og i kampens hede var det meget svært for jagerne at skelne tyske fra engelske tanks og dermed også svært for dem at gribe direkte ind i kampen. Mere Forward Air Control havde uden tvivl gjort indsatsen mere effektiv.

83 Group slog denne dag atter sin egen rekord med 1.289 fløjne operationer. 11 fly gik tabt - ni af dem Hawker Typhoons.

Goodwood fortsatte endnu

to dage, inden angrebet kørte fast. Den engelske hær mistede 400 tanks og brød ikke igennem de tyske linjer. De allierede havde dog en så effektiv forsyningstjeneste, at der allerede få dage efter var leveret nye tanks til enhederne. Det var langt vanskeligere for tyskerne at erstatte deres tab.

Afgørende indsats

83 Group og de øvrige flyvestyrker, der opererede over Normandiet spillede nemlig en helt afgørende rolle til trods for at der først sent i slaget blev udviklet effektiv Forward Air Control, som sikrede soldaterne i forreste linje bedre direkte flystøtte.

Patuljerne over det tyske bagland, skabte nemlig store problemer for den tyske hær. De mange allierede jagerbombers gjorde det uhyre vanskeligt - grænsende til umuligt - for den tyske hær at flytte mænd og materiel i dagslys. Det var langsommeligt og farligt for tyskerne at bringe

forsyninger til Normandiet, og mange gik tabt undervejs.

En amerikansk soldat i Normandiet fik i gennemsnit 13,5 kg forsyninger om dagen, en engelsk ni kg, mens en tysk soldat - tvunget af den håbløse forsyningssituation skabt af de allierede flyvevåben - måtte klare sig med under to kg.

Jagerbomberne gjorde det desuden vanskeligt for tyskerne at koncentrere deres styrker til modangreb.

Luftwaffe satte mange fly ind i Normandiet, men de kom aldrig til at udgøre nogen alvorlig trussel takket være den omfattende patruljering af fly fra 83 Group og andre allierede enheder. Alene i juni mistede Luftwaffe 931 fly over Normandiet. De tyske flyvepladser blev konstant angrebet, og den gennemsnitlige levetid for en tysk pilot var meget, meget kort. Halvdelen af de tyske piloter, der blev sendt til Normandiet, blev skudt ned allerede på færgeflyvningen frem til frontflyvepladserne.

Jagerbombers

Det voldsomme overlegenhed i luften gjorde dog ikke livet risikofrit for Spitfire-piloterne i 83 Group. Flyene blev nemlig udstyret med bomber og brugt til at støtte Typhoon-eskadrillernes angreb på jordmål. Den slags var altid farligt og ikke altid lige populært. Johnnie Johnson omtaler i sin bog Full

Denne Typhoon blev svært beskadiget under et jordangreb. Mange instrumenter - bl.a. fartmåleren - holdt op med at virke, men alligevel lykkedes det piloten at lande hjemme på sin base. Eskadrillechefen fløj ved siden af ham og gav ham de nødvendige oplysninger om hastighed over radioen.





En Spitfire fra 132 Squadron, 83 Group armeres med tre bomber. Angreb mod jordmål var en farlig beskæftigelse. I den første uge af slaget i Normandiet mistede de allierede 532 fly.

Circle en ordveksling over radioen mellem to canadiske Spitfire-piloter, der fløj over Normandiet:

„Rød Et fra Rød Fire. Lastbiler i klokken fire under os.“

„Hørte det ikke, Rød Fire. Gentag“

„Lastbiler i klokken fire under os. Tæt ved skoven. Nu i klokken tre“

„Okay Rød Fire. Jeg kan ikke se nogen forbandede lastbiler i klokken tre, hverken under eller over os!“

Da tabene blandt Typhoon-piloter nødvendiggjorde, at man overflyttede folk fra Spitfire-eskadriller, var der ingen frivillige.

levende skabninger i det omfang, det skete ved den lejlighed“.

Slaget om Normandiet havde på en gang illustreret begrænsningerne og mulighederne i brugen af luftmagt. Aldrig var en hær blevet støttet af så voldsomme og overlegne luftstyrker, og aldrig havde fjendens soldater i den grad været plaget af de tilsyneladende allestednærværende jagerbombere. Alligevel måtte de allierede bruge næsten tre måneder på at slå tyskerne i Normandiet.

Slaget kostede tyskerne

1.500 tanks, 3.500 kanoner, 20.000 køretøjer og 450.000 mand, hvoraf 240.000 blev dræbt eller såret. De tyske tab af mandskab i Normandiet var større end de tyske tab ved Stalingrad.

De allierede tab var på 209.672 mand, heraf 36.976 dræbte. At de allierede tab trods alt ikke var større, skyldtes ikke mindst de flyvende enheder under 83 Group.

Desværre sivede alle erfaringerne fra Normandiet tilsyneladende ikke helt til tops i de militære hirakier.

Blot en måned efter sejren

befandt luftbårne engelske styrker sig i en fortvivlet situation ved Arnhem. Ved planlægningen af den operation blev officerer fra 2nd Tactical Air Force først inviteret med så sent, at tropperne ved Arnhem ikke nåede at blive udstyret med radioudstyr og signal-mænd, der kunne have sikret effektiv Close Air Support.

Jagerbombere fra 83 Group kom således slet ikke til at spille den rolle ved Arnhem, som de ellers ville have kunnet. Men det er en helt andet historie...

Tysk nederlag

I august lukkede fælden sig så om den tyske hær ved Falaise. Omringede soldater, vogne, heste, lastbiler og tanks blev uophørligt angrebet af jagerbombere. Først og fremmest huskes angrebene med raketbevæbnede Hawker Typhoons.

Den tidligere RAF-jagerpilot Townshend Bickers har skrevet, at „slagteriet ved Falaise var en ubehagelig oplevelse for mange jagerbombere-piloter. Kun en psykopat ville ikke være berørt over at være med til at dræbe og lemlæste

Her armeres en Hawker Typhoon fra 83 Group i Normandiet. Typhoon var først og fremmest en jagerbomber.



Veteran fra 83 Group

I England flyver en Spitfire, som er veteran fra 83 Group i Normandiet i sommeren 1944. ML417 blev bygget hos Vickers-Armstrong på Castle Bromwich fabrikken i Birmingham tidligt i 1944. Flyet er en Spitfire L.F.IX - altså en Spitfire MK IX med klippede vinger specielt tænkt til indsats i lav højde. Flyet var i aktion på selve D-dagen og var siden et af de første, der landede i Frankrig med 443 Squadron som en del af 144 Wing.

Den 26. juni fløj ML417 nær Rouen, hvor den beskadigede en Focke-Wulf 190. Den 3. juli gik ML417 på næsen, da et dæk punkterede under en landing. Flyet var på vingerne igen to dage senere.

Den 13. juli beskadigede ML417 en Messerschmitt 109 ved Falaise. ML417 blev nåede også selv at blive ramt af flak, og den 7. august måtte den landes på et hjul efter en jagerbomberoperation mod en bro i Tranville. I begge tilfælde gik der kun kort tid, inden de effektive vedligeholdelsesafdelinger havde flyet på vingerne igen.

Senere på året var ML417 i aktion ved Nijmegen nær Arnhem. Den 29. september var flyet med de 11 andre Spitfires fra 443 Squadron ved at vende om efter endt patrulje over to

broer, da de kom i kamp med ca. 75 Messerschmitt 109. Den 21-årige canadiske pilot, der fløj ML417 ved den lejlighed, skød to 109 ned, men hans eget fly fik også en slem medfart. To andre Spitfires blev svært beskadiget og en enkelt skudt ned, men alle engelske piloter overlevede. Tyskerne mistede syv fly og tre blev beskadiget. Piloten på ML417 benyttede denne dag feltet med „anden pilot, elev eller passager“ i sin logbog til at notere, at „JC“ (Jesus Christ) på denne dramatiske operation måtte have været med ombord i den ensædede jager!

Efter krigen blev ML417 ombygget til et to-sædet træningsfly og solgt til det indiske flyvevåben. Nu er jageren restaureret tilbage til det udseende, den havde hos 83 Group i Normandiet, og ML417 flyver nu fra Duxford som en del af Fighter Collection.

Teoretisk set kan de to veteraner fra 83 Group, OY-DSZ og ML417, havde været samtidigt på en flyveplads under slaget om Normandiet. Man kan forestille sig, at Austeren har fungeret som taxafly for en officer, der skulle fra hovedkvarteret ud til flyveplads B3, hvor 443 Squadron opererede fra. Her kan ML417 have været igang med at taxie ud til en af sine mange patruljer bag de tyske linjer....

NAVNE

75 år

Luftkaptajn H.E Fugl-Svendsen

Hans Einar Fugl-Svendsen, der bliver 75 år den 16. august, voksede op i England, hvor faderen var forretningsmand. Han meldte sig som sin storebroder Axel til Royal Air Force, hvor han fløj Wellington og Spitfire.

Da Danmark atter var frit, blev han trafikflyver i DDL, senere SAS. I 1980 blev han teknisk direktør for IATA's regionale kontor i Bangkok, og han bor fortsat i Thailand.

I 1980 fik han Luftfartspokalen.

70 år

Kommitteret Jørgen L. Halck

Den 26. august fylder kommitteret Jørgen L. Halck 70 år.

Halck, der blev cand. polit. i 1954, kom året efter til Ministeriet for Offentlige Arbejder, nu Trafikministeriet, hvor han gjorde en smuk karriere og blev departementschef i 1973. Han har også repræsenteret den danske stat i DDL's og SAS' bestyrelser og er medlem af Kongelig Dansk Aeroklubs Præsidium.

Siden 1993 har han været kommitteret i luftfartsspørgsmål i Trafikministeriet med sæde i Statens Luftfartsvæsens kontorhus, men med udgangen af måneden afgår han med pension.

Ansættelse

Marketingchef Ejvin Lund Pedersen

Den 1. september tiltræder Ejvin Lund Pedersen en nyoprettet stilling som marketingchef i Billund lufthavn.

Ejvin Pedersen, der er 57 år, kommer fra en stilling som routesalgsschef i Maersk Air, som han har bestridt siden december 1993. Han er uddannet i SAS og har lige siden arbejdet i rejsebranchen, i en periode som ejer af Expert Rejser i Herning, som han i 1987 solgte til Maersk Air.

25-års jubilæum

Forretningsfører Leila Klifforth

Dansk Pilotforenings forretningsfører Leila Klifforth har 25-års jubilæum den 16. august. Det markeres ved en reception på Dan Hotel på dagen kl. 14-17.

Udnævnelse

Lufthavnschef Bent Rasmussen



Sønderborg Lufthavn har ansat Bent Rasmussen som lufthavnschef pr. 1. august 1999.

Han begyndte som trafik-elev ved SAS i Tirstrup Lufthavn. Herefter kom han til SAS i Karup med et afbræk i soldatertiden. Turen gik til Grønland, hvor han var overassistent hos SAS og derefter bl.a. steward hos Grønlandsfly på DC-4 og DC-6. Tilbage i det sydlige Danmark var han overassistent i SAS i Thisted Lufthavn. I 1980 blev han trafik-kontrollør hos SAS i Karup, hvor han også var stedfortrædende lufthavnschef. Fra Karup gik turen til Skrydstrup/Vojens som stations- og lufthavnschef ved SAS indtil 1992, hvor han fik ansættelse hos Mærsk Air. I februar 1999 blev Bent Rasmussen stationschef ved Cimber Air i Karup - og hermed er han så den eneste i Danmark, der har været ansat som stationschef ved alle de tidligere DANAIR-partnere. Han kommer ikke til at kede sig i den første tid, idet han er både i Karup og Sønderborg i en overgangsperiode og samtidig er han ved at restaurere et nedlagt landbrug.

GØP

83 Group i juli 1944



Tallene dækker også operationer fløjet af 84 Group, men under 83 Groups kommando. Disse udgør ca. 11% af totalen.

Antal fløjne missioner	17.243
Samlet vægt af kastede bomber	1.138 tons
Antal affyrede raketter	29.589
Antal savnede piloter	89

De gamle ørnes træf på Arnborg

Tekst: Gustav V. Binderkrantz

Foto: Egon Briks Madsen

Det blev en succes. Initiativtager til arrangementet var den tidligere rådsformand, Mogens Buch Petersen, som bød velkommen til de ca. 50 fremmødte "gamle ørne" foran kantinen i strålende sol på den fint anlagte terrasse og fintklippede græsplæne.

At nævne enkelte deltagere ved navn vil være forkert overfor en lang række af øvrige fremmødte, men det kan siges med al tydelighed at gensynsglæden var meget stor. Der blev filmet og fotograferet, og adskillige, som ikke havde været på Arnborg i flere år, benyttede naturligvis lejligheden til at vandre rundt for at opdage at Arnborg virkelig var et centrum med de mange sommerhuse og øvrige faciliteter.

Adam Zientel havde taget den lange vej fra Polen for at træffe "de gamle ørne" fra dengang. Her i samtale med Henrik Vinther, Kaj Erik Andersen og J. Blom. Med ryggen til Feddersen.



Ca. 1830 kaldte Mogens til samling, - nu skulle aftensmaden nydes. Og hvilken servering! Der kunne frit vælges

mellem et stort stykke oksekød eller en stor, fed ørred til grill-stegning, som hver enkelt fik ansvaret for. Et salatsbord af fineste kvalitet stod til vor rådighed, ligesom diverse flydende drikke kunne købes i kantinen.

De som forstod at grille fik virkelig et godt udbytte, og henad kl. 1930 meddelte Mogens, at han havde bedt Aage Dyhr Thomsen om at fortælle lidt om tilblivelsen af Arnborg. For mange var det interessant, og det fik Preben Wistisen til at supplere med beretningen om, hvorledes man måtte "kringle" sig igennem overfor de myndigheder, som i realiteten havde det overordnede

ansvar for arealets benyttelse til det ønskede formål.

Ved de sidste solstråler samledes vi alle i kantinen, men forinden havde vi nydt harmonikavirtuosen Eli, der sørgede for at vi kunne synge alle de gamle svæveflyvesange fra Vandel- og Arnborgperioden. En fin visesamling med sjove tegninger mm. var blevet uddelt af giveren, Sir Heikel. I kantinen nød vi kaffen og meget andet - og så var det sengetid.

Den følgende morgen samledes vi til morgenmaden, herefter sagde vi tak til M.B.P. for et veltilrettelagt arrangement. Alt i alt en begivenhed som bør gentages om ca. tre år. ■

Per Weishaupt (med violet hat) studerer gamle fotos sammen med andre interesserede.



Fokkers kamphaner

Det er desværre en uomtvistelig kendsgerning, at krige og „spændte komplikationer“ nationerne imellem har været stærkt medvirkende til den flytekniske udvikling. Det var således Den første Verdenskrig, som for alvor forvandlede de spinkle, bardun-afstivede maskiner til dødbringende kampvåben.

Den hollandsk-fødte ingeniør Anthony Herman Gerard Fokker var en af de effektive dynamoer i denne udvikling. En række af hans flykonstruktioner var medvirkende til, at de tyske flyvere blev så frygtede modstandere i „hundeslagsmålene“ over skyttegravene på Vestfronten.

Anthony Fokker blev uddannet som maskiningeniør på den tekniske skole i Bingen. Allerede som helt ung var han blevet meget optaget af fly. I slutningen af århundredets første årti startede han egen flyveskole, og i december 1912 grundlagde han fabrikken Fokker Aeroplanbau GmbH.

Her er lidt om tre af hans kendte jagermaskiner: den enkeltvingede E.III, dobbeltdækkeren D.VII og den legendariske tredækker Dr.1, der var en af hovedaktørerne i baron Manfred von Richthofen og hans berømte - eller snarere berygtede - „flyvende cirkus“.

Af Wilhelm Willersted

Da verdenskrigen brød ud, fik Fokker i lighed med landets andre flyfabrikker ordre fra den tyske regering på, at alt flyvende materiel for fremtiden skulle gå til militæret.

I foråret 1915 dukkede der et Morane-Saulnier monoplan

op på Vestfronten, som hurtigt gav franskmændene luftherredømmet. Det kunne nemlig skyde lige fremad - gennem propelkredsen! Hvordan det var muligt, fik tyskerne dog hurtigt en forklaring på.

Den 19. april blev en Mora-

ne-Saulnier N, ført af flyvereset Roland Garros ramt af en kugle fra en soldat, der bevogtede jernbanestationen i Courtrai. Kuglen afskar brændstofforsyningen til motoren, og Garros måtte nødlande sit fly bag de tyske linjer ved Ingelsmünster.

Hans forsøg på ifølge stående ordre at sætte ild til sit fly mislykkedes, og det var årsagen til, at tyskerne pludselig var i besiddelse af et af luftkrigens mest effektive kampfly i uskadt stand.

Det viste sig da, at der på bagsiden af propellen var monteret panserplader, som de projektiler, der måtte ramme propellen, prellede af på.

Flyet blev i hast ført til Fokker-fabrikken i Schwerin, hvor man gik i gang med at kopiere propelpanseret. Det varede dog ikke længe før Fokker - eller måske en af hans medarbejdere - fandt ud af at lave en anordning, der neutraliserede aftrækkermekanismen, når et propelblad befandt sig ud for maskingeværrets munding.

E.III

Resultatet blev jagerflyet E.III, som derefter udstyret med et 7,92 mm Spandau maskingevær, der nu skød ud gennem propelkredsen, gjorde livet surt for mange af fjendens piloter.

Det tyske flyver-es Max Immelmann vandt en række af sine luftsejre i Fokker E.III. Han legendariske manøvre „Immelmann-vendingen“ blev udført med Fokker-monoplanet. Den bestod af et snævert loop og en halv rulning på toppen af loopet.



Fokker D.VII betragtes af mange som et af Den første Verdenskrigs bedste jagere. Flyet blev faktisk direkte nævnt i våbenstilstandsforhandlingerne i Versailles!

Fokker E.III - monoplane, der blev benyttet af flyver-esset Max Immelmann - ses her sammen med tre-dækkeren Dr.1, som var baron Manfred von Richthofens foretrukne jager.



Dr.I

Fokker var i det hele taget ikke bleg for at kigge fjenden i kortene. Da de britiske Sopwith Triplane-jagere dukkede op på Vestfronten kastede Fokker sig i tæt kontakt med tyske kamppiloter ud i også at konstruere et jagerfly med tre vinger. Det blev Fokker Dr.I - hvor Dr naturligvis står for Dreidekker.

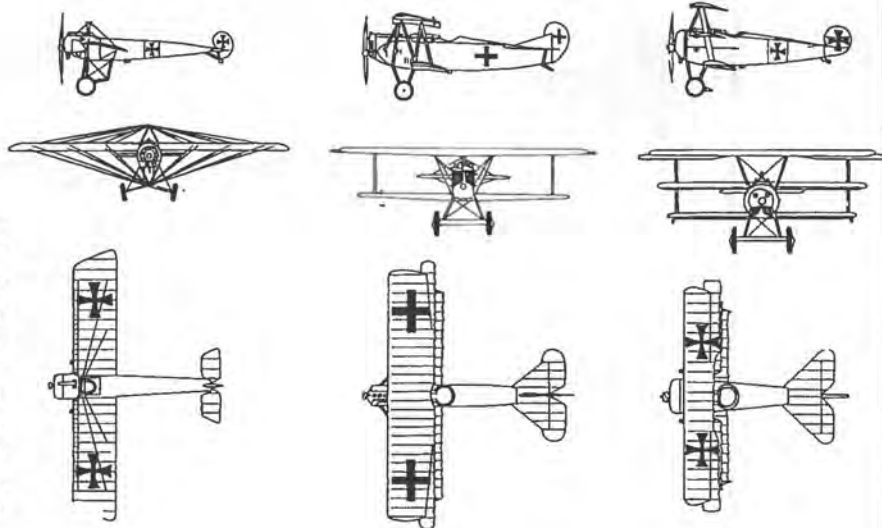
Flyet blev i den grad knyttet til flyvereset Manfred von Richthofen, at det rødmaledede fly var mesterens mest anvendte værktøj i hundeslagsmålene mellem himmel og jord.

Det var forøvrigt også i en Fokker Dr.I, at flyverhelten mistede livet, da han blev skudt ned - enten i kamp med en Sopwith Camel eller ramt af en skarpskytte på jorden.

D.VII

Et af Første Verdenskrigs bedste jagerfly er efter såvel venners som fjenders mening Fokker D.VII, som havde to Spandau-maskinegeværer og var særdeles velflyvende. Maskinen var så frygtet - og respekteret - at forhandlerne specielt nævnte dette fly i våbenstilstandsbetingelserne ved krigsafslutningen!

Som et kuriosum kan fortælles, at Fokker D.VII blev anskaffet af Hærens Flyvertropper i Danmark i 1922, hvor man købte et eksemplar af flyet af Dansk Luftrederi til „øvelse i kunstflyvning“. Flyet havarerede desværre under en flyveopvisning i 1927. ■



Modellerne:

Alle de omtalte Fokker-fly - E.III, D.VII og Dr.I - er udsendt i fine, detaljerede samlesæt i skala 1:72 fra Revell.

Data:

Fokker E.III:

Motor: roterende Oberursel U.I på 100 hk
Spændvidde: 9,50 m
Længde: 7,30 m
Højde: 2,80 m
Startvægt: 635 kg
Max.hastighed: 135 km/t i 2.000 m
Tophøjde: 3.500 m
Flyvetid: 2 t 45 min

Fokker D. VII:

Motor: vandkølet Mercedes D.III rækkemotor på 160 hk
Spændvidde: 8,90 meter
Længde: 6,95 m
Højde: 2,75 m
Startvægt: 900 kg
Max.hastighed: 190 km/t i 1.000 m
Tophøjde: 6.000 m
Flyvetid: 1 t 30 min

Fokker Dr.I:

Motor: roterende Le Rhone 9J på 110 hk
Spændvidde: 7,20 m
Længde: 5,75 m
Højde: 2,95 m
Startvægt: 585 kg
Max.hastighed: 165 km/t i 4.000 m
Tophøjde: 6.100 m
Flyvetid: 1 t 30 min



Fotografier fra luftkampene under Første Verdenskrig er naturligvis uhyre sjældne. Dette billede er efter sigende optaget af en britisk pilot under en luftduel over Vestfronten. Det viser en Fokker D.VII, som direkte kolliderer med en britisk jagermaskine.

Endnu et billede fra luftkrigen - fotograferet af den engelske flyver, der havde kameraet monteret ved siden af kanonen på sin Sopwith Camel. Her er det et kobbel Fokkere, der myldrer omkring fotografens linse oppe mellem skyerne. Det kan være, at billederne kun er modeller, der er fotograferet nede på jorden i et atelier. Men hvorfor skal man dog tro det værste?





Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenberg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Jan Schmeltz Pedersen		
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations
Vagn Jensen	86 44 11 33	Uddannelse

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhøjrtvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdrageflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Poul Erik Nielsen
Ellesletten 12, Trørød
2950 Vedbæk
Telefon 45 66 12 21

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Smålodsvvej 43
4100 Ringsted
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatervice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Tom Oxager
Månebakken 5, Dalby, 4690 Haslev
Telefon 53 69 85 95
E-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Linestyrings-Unionen
Jens Geschwendtner
Lundeager 28, 2791 Dragør
Telefon 32 94 74 47

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

Høring

vedr. Lov om ændring af lov om luftfart
(Lovforslag nr. L 218)

Trafikminister Sonja Mikkelsen har varslet at lovforslaget bliver genfremsat i næste folketingssamling. I en mini-kronik i Erhvervsbladet skriver ministeren, at tiden indtil næste folketingssamling vil blive brugt til at drøfte stemningen med de interesserede parter og således vende deres synspunkter og indvendinger en gang til forud for genfremsættelsen.

Med dette som udgangspunkt vil Kongelig Dansk Aeroklub afholde en høring om lovforslaget med deltagelse af alle interesserede parter i flyvebranchen, både erhvervs- og fritidsflyvningen, organisationer, ministerier etc.

Endvidere bliver trafikministeren, partiernes trafikpolitiske ordfører og medlemmer af Folketingets Trafikudvalg inviteret.

Høringen vil blive afholdt enten lørdag den 4. september eller lørdag den 11. september afhængig af trafikministerens tidsplan.

Nærmere information vil blive udsendt.

KDA's sportspokal

På Kongelig Dansk Aeroklubs ordinære repræsentantskabsmøde i april skulle Flemming Kallehave, Nordjysk Faldskærmsklub have overrakt KDA's Sportspokal for sin nye danske rekord i stilspring. Flemming Kallehave var imidlertid forhindret i at deltage.

I forbindelse med Statoil Cup i Aalborg var lejligheden der. På billedet modtager Flemming Kallehave (tv) Sportpokalen af KDA's formand Aksel C. Nielsen.



Flemming Kallehave får årets sportspokal overrakt i forbindelse med Statoil Cup i Aalborg.

FAI Council møde

Den 27. - 28. maj afholdt FAI Council for første gang møde i Lausanne efter flytningen fra Paris. Flytningen til Lausanne blev markeret med en reception lørdag den 29. maj samt en demonstration af hvilke luftsportsaktiviteter FAI står for. Receptionen var velbesøgt af lokalpressen.

Formanden for den Olympiske Komité Juan Antonio Samaranch bød FAI velkommen til Lausanne og udtrykte håb om et godt samarbejde mellem IOC og FAI.

Forberedelserne til 2. World Air Games er nu i fuld gang, og der er i værtslandet Spanien oprettet et kontor samt en organisation for planlægning samt gennemførelse af 2. WAG i 2001.

Oplægget er denne gang betydeligt mere professionelt udført af FAI, der ligeledes har ansat en deltids managing director samt en deltids medie-konsulent.

Det er KDA's hensigt at etablere en Danish World Air Games Coordinating Committee (DWAGCC).

Unionerne opfordres til at udpege et medlem til at repræsentere unionen i DWAGCC. Fotos: Henrik N. Knudtzon.

Modelfly, varmluftballoner og faldskærmsspring demonstreret foran det olympiske museum.



IOC formand Juan Antonio Samaranch bød FAI velkommen til Lausanne.



Olavi Rautio, Finland, FAI formand Eilif Ness sammen med IOC formand Samaranch og FAI's generalsekretær Max Bishop.





Dansk Motorflyver Union
Adresse:
Smålandsvej 43
4100 Ringsted

Formand:	Ricard Matzen	57 61 52 50
Næstformand:	Peter Andersen	74 75 31 01
Kasserer:	Vagn Jensen	86 44 11 33
Sekretær:	Ove Dyvad Jørgensen	53 67 73 05
Bestyrelsesmedl.:	Bjarne E. Hammer	46 59 04 02
	Louis Røvs Hansen	98 42 15 99
	Kresten Dalum	97 18 20 50

DMU pinsetur til De Frisiske Øer



Nord for den dansk-tyske grænse var det lidt dårligt vejr, men de 11 fly med 27 passagerer fik fint vejr i det nordtyske med kursen med Elbens munding. Videre gik turen langt de tyske Nordfrisiske Øer, hvor det så ud til at man allerede var ved at nyde livet på de lange sandstrande.

Efter ankomsten til den hollandske ø Texel gik man til ro efter middagen for at være klar til cykelturen næste dag. På turen besøgte vi et stort landbrugsmuseum, hovedbyen med de mange forretninger og Texels Nordsømuseum. Solen skinnede mellem de drivende skyer. Der var stort set medvind på cykelstierne.

Efter et hvil mødtes man på flyvepladsen for at besøge luftfartsmuseet, der havde mange minder fra krigens tid. Begivenhederne omkring pladsens historie blev levende beskrevet af assisterende flyvepladsleder Nico Mulder. Det var en træt forsamling der cyk-

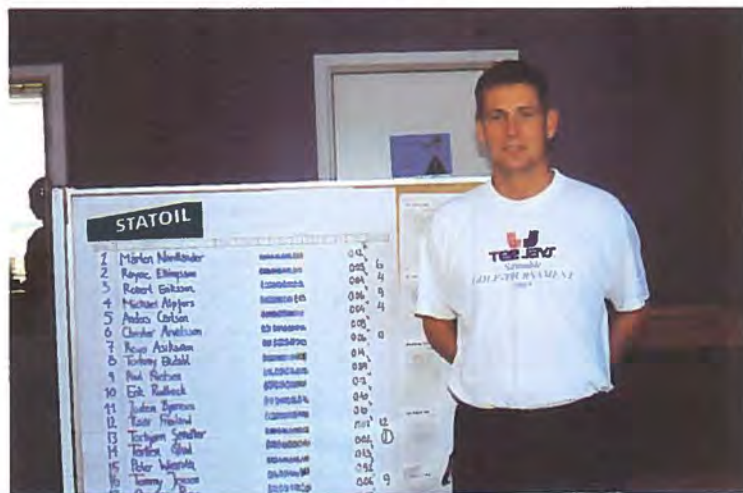
lede til hotellet efter en dejlig middag i flyvepladsen restaurant. At man var træt er klart, for de fleste er ikke vant til at cykle 40-50 km på en dag, men en flot præstation at alle gennemførte og følte at det var oplevelsen værd.

Næste dag gik turen til den tyske ø Borkum, hvor der var frokost i flyvepladsens restaurant. Efter en lille tur rundt i klitområdet nord for flyvepladsen tog flyene i spredt orden tilbage til Danmark pinsedags eftermiddag og aften.

Rovs



Torben Glud vinder den første Statoil Cup i præcisionsspring med kun tre cm afvigelse. Michael Burmester og Eileen Mikkelsen delte 2. pladsen.



Dansk mester 1999

Dansk mester i svæveflyvning blev Dansk Svæveflyver Unions formand Jan Schmeltz Pedersen fra Nordsjællands Flyveklub. Det er anden gang at Jan Schmeltz Pedersen bliver Danmarks mester, første gang var i 1983.

Motorsvævetræf på Lindtorp

Desværre var der en del afbud på grund af det dårlige vejr den 5. juni, men der kom alligevel en del. Efter frokost holdt Erik Ørndrup, Silkeborg et detaljeret foredrag om langtursflyvning i motorsvævefly, og efter kaffen gav Ove Vinstrup en masse gode råd om motoren og dens vedligeholdelse.

Lindtorp Svæveflyveklub havde sørget for et godt arrangement med god atmosfære. Tak til Jørgen Nørris og klubben.

Næste gang bør alle motorsvævere møde op - det kunne blive helt fantastisk.

Jørgen Hald og OY-XSL



Foreningen Danske Flyvere

Protoktor: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt
Generalsekretær: Luftkaptajn Erik Thrane
Sekretariat: Vester Farimagsgade 7 A., 1806
København V, tlf. 33 13 06 43

I 1979 gik Danske Flyvere's skovtur til Holmen, hvor vi besøgte et par skibe. I de mellem-liggende 20 år har vi altid besøgt "en eller anden" flyveplads. I år var skovturen henlagt til Kastellet, hvis kommandant, major Bjarne Sørensen, med stor velvilje havde deltaget i udformningen af et interessant program omfattende rundvisning og orkestermusik før vor eget planlagte "scoop", en ballonopstigning som medlem af foreningen, luftkaptajn Jørn Vinther (VIN) ville stå for med sin smukke ballon.

Ikke siden begyndelsen af

1800-tallet har der været forsøg med ballonopstigning fra Kastellet. Dengang lykkedes det (heller) ikke. Vejret var for dårligt - desværre.

Vi fik en aldeles interessant og spændende rundvisning med guider, der var så inspirerede og engageret i Kastellets fascinerende historie, at det gav alle lyst til at vide mere.

Efter "madpakkefrokosten" begyndte regnen, hvorfor koncerten blev henlagt til kirken og kortet noget af.

Dagen gik altså ikke som planlagt, men de næsten 120 tilmeldte fik snakket og fortalt historier, så mon ikke de fleste fandt at det trods alt havde været en god dag.

Det bør nævnes, at vor alternative forslag til årets skovtur, "Åbent hus" på FSN Karup, blev helt aflyst pga. den politiske situation på Balkan.

Næste arrangement: Foredrag tirsdag den 12. oktober.



Dansk Drageflyver Union

Danmarksmester i paragliding

For første gang fik paragliding en kvindelig Danmarksmester, idet Louise Crandal som eneste kvindelige deltager satte mændene til vægs og vandt den eftertragtede titel. Placeringerne blev således:

1. Louise Crandal, Århus 3.744 point
2. Mads Syndergaard, København 3.691 point
3. Henrik Jensen, København 2.976 point

Der var 11 deltagere.

Danmarksmester i drageflyvning blev Thomas Willersted, København.

Louise Crandal får legat fra Kongehuset

Paraglideren Louise Crandal, der netop er blevet Danmarksmester, har gjort sig så godt bemærket internationalt med placeringer indenfor Top 3 de seneste år, at Kongehuset har ønsket at støtte Louises bestræbelser på at komme helt til tops.

Louise Crandal er tildelt en legatportion på kr. 15.000 fra Hans Majestæt Kronprins Frederiks Fond til international konkurrencedeltagelse.

Louise Crandal deltager i VM i Østrig senere i år.

KALENDER

Svæveflyvning

- 24/7-2/8 Italienske mesterskaber 18 m, Rieti, Italien
- 24/7-15/8 VM-FAI i Bayreuth
- 30/7-8/8 27. Internationale Vintage Glider Rally, Aventoft, Tyskland (lige syd for grænsen)
- 3/8-14/8 Italienske mesterskaber åben klasse mfl., Rieti, Italien
- 7-8/8 Åbent hus, Lemvig - www.lemvig.com
- 15/8-24/8 Italiensk mesterskab Promozione (B) åben klasse, Rieti, Italien

Motorflyvning

- 7/8 Air BP rally
- 8/8 Åbent hus, Vestfyns Flyveplads
- 15/8 Kristianstad Air Show 99
- 15/8 Flyvningens Dag, Roskilde
- 3-5/9 Oldtimer Fliegertreffen, Hahnweide, Tyskland

Ballonflyvning

- 20-22/8 Ballonstævne, Egeskov på Fyn
- 28/8-5/9 VM, Bad Waltersdorf, Østrig

Kunstflyvning

- 7-19/8 Europamesterskaber (WAC) i Frankrig
- 5-8/8 Nordiske mesterskaber i Sigmarvi
- 4-5/9 Sæsonafslutning, Odense
- 2-12/9 Europæiske mesterskaber (EAC), Spanien
- 4-6/8 Nordiske mesterskaber, Odense
- 2000 Nordiske mesterskaber, Odense

Drageflyvning

- 25/7-8/8 VM i drageflyvning, Italien
- 26/2-2000 Ordinært Repræsentantskabsmøde, Jylland ret til ændringer forbeholdes

SE OG HØR GUNNAR NU FONDEN



SEND ANSØGNING NU

Legater uddeles bl.a. til

- ★ Unge stjerner i svøb
- ★ Til utrættelige ledere
- ★ Til foreninger

Eller for et flot resultat, et bemærkelsesværdigt stykke arbejde eller til en lovende karriere. Alle kan ansøge om midler, og det er tilladt at indstille sig selv. Skriv ansøgningen på maskine og send den senest den 15. august 1999 til

SE OG HØR GUNNAR NU FONDEN

Vigerslev Allé 18, 2500 Valby

Fonden har siden 1975 uddelt ca. fire millioner kr. til dansk idræt

OY-AZC

1971 Cessna F-150-L serial no. 0683. TT 5095 hrs, motor 231, propel 267.
Nat-VFR + Intercom
Pris Dkk. 165.000
Jens Wendell,
tlf. +45 5697 2269
Fax + 45 5696 5408
www.wendell.dk

Sælges

Cessna F-172-M 1976
TT 4513. Eng. 0.00.SMOH
American Aviation AA1-A 1972
TT 2428. Eng. 2428
PA 28-140
TT 5300. Eng. 2393
Tlf. 5767 6280 el. 4096 6281

Piper Archer III

IFR GPS
OY-SPL

Har du fløjet mere end 150 timer og har du lyst til at flyve i et helt nyt fly. Flyet er stationeret i Allerød.

Pris 1.050 kr. pr. Tacotime
Ring til Allerød Flyvecenter
Tlf. 4817 7915

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures, Inc (HAI)
San Francisco - California

- Verdens største og ledende helikopterskole
- Godkendt også som britisk helikopterskole i marts 1999
- Uddannelse til både amerikanske og britiske certifikater
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat Pilot - ATPL helikopter
- Høj kvalitet på uddannelsen
- Fordelagtige priser
- Ingen forudbetaling
- Mange skandinaviske elever
- Meget gode jobmuligheder
- Internet: www.heli.com

Comair Aviation Academy, Inc
Orlando - Florida

- Ejers og drives af Comair Airlines en "Delta Air Lines Connection"
- En af USA's største og ledende flyskoler
- "Airline" baseret uddannelse
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat pilot - ATPL fly
- Skolen har lejligheder til eleverne
- "Internship" programmer med instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- 1.500 og 700 flytimers "Internship" programmer
- Internet: www.comairacademy.com

Scandinavisk repræsentant for HAI og Comair:

Tom Seglænd, Skytebaneveien 7 A
4309 Sandnes, Norge
Tlf & Fax: + 47 - 51 62 08 96
E-mail: seglænd@online.no

Fly til salg!

1999 Factory new Piper Malibu Mirage. Nu med fabriksmonteret speedbraks og forbedret avionics.

1998 Fabriksny Piper Archer III. de-luxe King IFR, autopilot med højdehold, GPS m/mtc database, 1999 paint scheme.

1976 Piper Archer II. TT 7200 hrs., Eng. 1200 hrs., King IFR avionics, 4-place Intercom.

1967 Piper Cherokee 235. TT 5000 hrs., Eng. 1266 hrs., Full King IFR incl. GPS og autopilot

1967 Piper Cherokee 160. TT 4400, Eng. 400 hrs., SMOH, IFR avionics, GPS, autopilot w/altitudehold, new interior.

1977 Piper Cherokee 140. TT 4750 hrs., Eng. 250 hrs., Fully IFR equipped, P and I in goo condition.

1969 Piper Cherokee Six. TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King Avionics, dual controls, cargo door.

1975 Piper Navajo. TT 7762 hrs., Eng. 823/1718 hrs., Props 74/74 hrs., King avionics, full deice, P and I new 1996.

1982 Piper Navajo. TT 3970 hrs., Eng. 1900/1900 hrs., King avionics, copilot instruments, HSI, Radar, Stormscope.

1962 Piper Colt. TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., nyt lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.

1982 Piper Navajo Chieftain. TT 4628 hrs., Eng. 642/235 hrs., Loaded with avionics, known icing, Colemill Panther version, Boundary layer kit, very nice P and I.

1977 Piper Chieftain. TT 6750 hrs., Eng. 325/1300 Props 115/1225 hrs., new interior 1998, King/Collins avionics, Full de-ice, strike finder, Vortex Generators, Crew/Cargo Door.

1980 Piper Warrior II with 180 hp. TT 2950 hrs., Eng. 550 hrs, Fully IFR equipped incl. Garmin 150 GPS and Piper Autoflite II Wingleveler.

1974 Cessna 414. TT 5850 hrs., Eng. 1000/1375 hrs., Props 150/200 hrs., King avionics with Cessna 400 AP/ED, P and I in good condition, New 200 hrs. insp. New annual.

1978 Rockwell Commander 114. TT 2650 hrs. eng. 890 hrs. SMOH, Prop 158 hrs. since new, de-luxe leather interior, Collins avionics, HSI, GPS and autopilot w/altitudehold.

1989 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 2500/2500 hrs., 4 bladed raisbeck props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Avcon Aerial Photohatch, Raisbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.

1987 King Air B200. TT 4950 hrs., Eng. 2000/400 hrs., Props 250/250 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color radar, I tube EFIS, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.

1986 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.

1981 King Air B200. TT 8900 hrs., Eng. 2500/2950, High flotation gear, New executive P & I, newly overhauled landing gear and components.

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S
Odense Lufthavn . 5270 Odense N
Tlf. +45 65 954 954 . Fax +45 65 955 476

Gyrokofter Aircommander

Meget velholdt, få timer, kan tage 2 personer, stor rotor 25 fod, Rotax motor 583, 3-bladet El-vario prop. Kr. 95.000,-.
Kan ses hos Nautic Diving, Mosede Strandvej 51 i Greve.
Henv. tlf. 4019 2518 el. 4390 0222

FLY TIL SALG

PA28-140 1973

IFR, KINGdigital - GPS, LDB 12/99. Nyt interiør, actt: 9350, smoh: 2337
DKr. 220.000.

med "0" motor DKr. 290.000

PA28-140 1976

IFR, KINGdigital - GPS
NYT LDB. Actt: 5929
smoh: 1754. Int. 8/10, ext. 6/10
DKr. 250.000

PA28R-180 ARROW

IFR, digital KING - GPS
PIPER AUTOCONTROL III
NYT interiør, ext. 8/10, actt: 9745
smoh: 945, LDB 8/99, Prop NEW
DKr. 350.000

PA34-200 SENECA I

IFR, KINGdigital - GPS
a/p. int. 6/10, ext. 6/10
actt: 5717, smoh: 2134, Psch: 800.
DKr. 350.000

PA28RT-201 Arrow IV

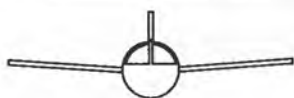
1979, IFR, KINGdigital - GPS
Paint, interiør, LDB: NEW.
Motor og propel: "0"
actt: 5500. ARNAV. intercom. a/p.
DKr. 575.000

Foto og full spec. available
AIRCRAFT@DANMON.COM
+45 44949470 . Fax +45 44 94 94 69



Announce
telefon

7580 1018



Pilotuddannelse

Center Air og Center Air Ground School er nu godkendt til FTO

Som den første flyveskole er Center Air og Center Air Ground School godkendt til både JAR-integreret og modular pilotuddannelse samt til type- og instruktøruddannelse.

Ring telefon 46 19 19 19
for individuel rådgivning!



Hangarvej A4, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19

PROFESSIONEL PILOT?

Kontakt piloternes fagforening, hvis du ønsker:

- optagelse i A-kasse.
- at være med i det gode selskab.

Er du under uddannelse, husk da indmeldelse i A-kasse indenfor 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union →

Upsalagade 20, 4 th., 2100 Kbh. Ø, tlf. 35 47 34 10

Hvordan opnår De den bedste forsikring?

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De automatisk professionelle rådgivere og konsulenter med i lasten.

Hertil kommer en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner!

Codan
Sådan!

Luftfartsafdelingen • Gammel Kongevej 60 • 1790 København V
Telefon 33 21 21 21 • www.codan.dk

JETAIR Flight Academy JAR-FTO

JAR OPS/FCL kurser

JAR-ATPL modular kursus start primo september.
Informationsmøde afholdes medio august.

- ring eller check vores hjemmeside.
- Tilmelding er nødvendig

JAR OPS CRM for small operators - ring for tilbud

Roskilde - Tlf. 46 19 15 55
Karup - Tlf. 97 10 01 55
www.jetair.dk

Finansiering af privat- eller firmafly

Ringkøbing Landbobank tilbyder total- eller delfinansiering af fly på fordelagtige vilkår efter normal kreditvurdering:

- Fast lav rente
- Finansiering kan ske alene mod sikkerhed i flyet
- Effektiv sagsbehandling - mulighed for hurtig beslutningstagen

- Dit sædvanlige pengeinstitut holdes helt uden for sagen

**Ring eller skriv - så finder vi en
løsning, der passer dig.**

 **Ringkøbing
Landbobank**

Torvet 1 • Ringkøbing • Tlf.: 9732 1166 • Fax: 9732 1800 • e-mail: post@landbobanken.dk
www.landbobanken.dk

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING • SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT
Skovvej 40 • 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.
D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.
IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilladelse til at flyve i mørke. GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på twin. INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-LING=typeomskolning



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22
Bornholms Lufthavn, Rønne

Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannernæs. Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10. Teori: AN/VHF / IVHF / GEN individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød
Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48
Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskolning, PFT-A, I. Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN, Morse.

CENTER AIR APS

Hangarvej A4, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07, fax 46 19 08 37
Odense Lufthavn

A, B, I, Twin, instruktør. Omskolning, PFT-A, B, I, Twin. N-BEG/BEG-VHF, GEN, morse. Teori: A, B/I og D.
(koncessionshaver B/I og D: Center Air Ground School)

COPENHAGEN AIR TAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, Instruktør, N-BEG/VFR, Omskolning, PFT-A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby
Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 62 72
A, omskolning, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Lufthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11
A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskolning jethelikopter, PFT - A, B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter, omskolning til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY APS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)
Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-VFR, omskolning, simulator, bannernæs. Speciale: US-konverteringer. Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse.

JETAIR FLIGHT ACADEMY

Lufthavnsvej 50, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 15 55, fax 46 19 16 50

Internet: www.jetair.dk
E-mail: jetair@jetair.dk

Karup, tlf. 97 10 01 55, fax 97 10 01 56

Teori: PPL, CPL, I-rating, ATPL - communication + diverse andre kurser efter behov

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (koncessionshaver B/I og D: CAT)
Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine Fundamentals, Konverteringskurser i forb. m. udenlandske certifikater, Flyveinstruktørbevis kurser, BL 9 og 10 teori. Human factors and limitations, PFT-kurser samt alle former for fagkurser. Undervisning primært klasseundervisning. Enkelt hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Lufthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde
Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95

Ellehammers Allé, 2. sal
7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarerer, flyveinstruktør- og konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter aftale ATS-, AFIS- og radarkurser m.v.
Terminer og betingelser som angivet i skolens undervisningsprogram.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Lufthavnsvej 136, 5270 Odense N,
Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, 1-motors omskolning

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Lufthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,
Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB initio, Instruktør
PFT, omskolinger, Teori A, N-BEG/BEG-VHF
US konverteringer
Omskoling til bannernæs/flystøb
Basic Aerobic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn
6400 Sønderborg
Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85
Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85
Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse, Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,
9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Lufthavn,
8560 Kolind, Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.
Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskolning alle enmotorede.
Teori: A, N-BEG/BEG VHF

TRAINING CENTER WEST

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern, tlf. 97 36 92 06
Karup Lufthavn

Viborg Flyveplads
Hemming Flyveplads
Århus Lufthavn
Vamdrup Flyveplads

A, B, I, PFT til alle cert. Twin, instruktør, Teori: A, B+I, D. BEG/N-BEG - VHF, GEN bevis + teknisk og praktisk undervisning på flere turbo og jet typer.
(koncessionshaver B/I og D: FTS)



- vi flyver videre ...

FLYV

SEPTEMBER 1999

9

Ny GARMIN GPS i farver!

GPSMAP-295



Med det nye farvedisplay kan du tydeligt skelne selv de mindste detaljer.

Da GPSMAP-295 er CD-rom-compatible kan du indlæse kortdetaljer fra det nye GARMIN MapSource CD, således at du kan bruge din nye GPS til utallige formål, og finde vej til dit favorit-sted på samme sikre måde, som du navigerer under flyvning.

Bestillinger modtages allerede nu
- til forventet levering oktober 1999.

Vær opmærksom på nye og reducerede priser på resten af GARMIN GPS-modellerne: GPSMAP-195, GPS-92 og GPS III Pilot!

Besøg også vores hjemmeside:
www.avia-radio.dk

Husk chek altid prisen med Avia - inden du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75 • E-mail: sales@avia-radio.dk



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater. Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:

Cessna 172 - 1040,- incl. 25% moms pr. bloktime

Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning, eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 • E-mail: ikaros@ikaros.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Malibu Mirage



Piper Seminole



Piper Seneca V



Piper Arrow



Piper Warrior III



Piper Archer III



Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn • 5270 Odense N
Tlf. 65 954 954 • Fax 65 955 476



Piper Saratoga II TC

OY-JAH,

som er den sidste Saratoga, vi kan få leveret i år, er klar til levering primo september.

Ring og hør nærmere

Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER, Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King.
Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Artikler

72. årgang nr. 9
September 1999

Kort sagt	4	7	Embraer får kæmpeordre fra Crossair
I øvrigt	5	8	Paris Air Show
Navne	30	10	Proteus - Rutans nyeste
Oscar Yankee	31	12	Luftfartsskolen til Paris Air Show
Modelsiderne	32	14	EAA Air Venture Oshkosh 1999
Organisationsnyt	34	17	Et helt anderledes Danmarks mesterskab
Flymarkedet	42	20	Flytning af den gamle lufthavns gård
		22	Danske vinger nr. 18: Skandinavisk Aero Industri KZ III: OY-DZA
		24	Krigen er slut - og der er tid til eftertanke
		28	DM i svæveflyvning 1999

Herover

Denne CASA C-212-400 er netop leveret til Suriname Air Force.
Se også side 4.

Forsiden

Under Paris Air Show fløj alle Airbus fly i formation. Øverst Airbus Corporate Jetliner, A320, A321, A310, A300-600, A330-200, A340-300 og nederst A-300-600ST "Beluga".
Foto: Airbus.

Abonnement og administration:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Redaktion:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:
Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kofod

Annoncer:

Jakob Tornvig, Sølfang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelsetryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 360 kr. pr. år.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatters egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgående aftale!

ISSN 0015-492X

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.97 til 30.6.98: 5.366 stk.



CASA C-212 til Surinam

Den spanske flyfabrik CASA har afleveret en C-212-400 til flyvevåbnet i den latinamerikanske stat Surinam.

Flyet er indrettet til havovervågning og patruljering og har 360 graders søgeradar, inertinavigationssystem samt udstyr til at stedfæste og fotografere skibe.

Surinams flyvevåben har endnu en C-212 leveret i januar i år. Den er i transportkonfiguration, men skal også bruges til at støtte nr. 2 ved havovervågning og grænsekontrol.

(Illustration side 3)

Flere F-16 til Israel

Israel har bestilt 50 Lockheed Martin F-16 til en samlet værdi af 2,5 mia. USD og har tegnet option på yderligere 60. Leverancerne begynder i 2001. Alle fly bliver to-sædede.

F-16 (I står formentlig for Israel) har store udvendige tanke, så kampradius bliver 1.120 km. De udstyres med APG-68(V)X synthetic aperture radar (SAR) fra Northrop Grumman med den israelske Eltra fabrik som underleverandør. Eltra leverer desuden udstyr til elektronisk krigsførelse, cockpit avionics og hjelmmonteret sigteudstyr.

Vi retter

I omtalen i juli-nummeret af OY-CJY's havari i Odense Lufthavn den 26. september i fjor skrev vi, at flyet var af typen Pulsar.

Det er ikke korrekt. Flyet er en Dragonfly.

Vi beklager fejlen.

Endnu længere rækkevidde

Boeing planlægger udgaver af Model 777 med endnu større rækkevidde.

John Roundhill, Boeing Commercial Airplanes Groups vicepræsident for produktstrategi og udvikling, sagde for nylig på et møde om Boeings produktudvikling:

Luftfartsselskaberne har sagt til os, at de ønsker at kunne tilbyde hyppigere flyvninger med færre passagerer frem for at flyve et stort antal mennesker til og fra "hub" lufthavne.

777-200ER (extended range) er det fly, der er i drift i dag, der har den største rækkevidde. Det forbinder nye by-par og skaber højere frekvenser på de eksisterende ruter.

Selskaberne har imidlertid bedt os om at overveje nye modeller med endnu større rækkevidde, og vi diskuterer nu en 777-200X og en 777-300X med dem.

777-200X skal have en flyvestrækning uden sidestykke, mere end 10.000 statute miles (16.000 km). 777-300X skal afløse aldrende tremotorede fly og 747 på ruter, der forbinder Europa og USA, Europa og Asien og USA og Japan.

Der er ikke noget fly – i drift eller på tegnebrættet – der får så lang rækkevidde om 777.

Erieye til Grækenland

Den græske regering skrev den 1. juli kontrakt med den svenske elektronikkoncern Ericsson om levering af fire Erieye flyvende radarvarslingsanlæg, monteret på brasilianske Embraer EMB-145 jet-transportfly. Kontrakten har en værdi på over fire milliarder SEK.

Systemerne bliver fuldstændig integreret med de almindelige kommando- og kommunikationssystemer i NATO.

Leverancerne begynder i 2002.

Nye ejere af Danish Aerotech

Tidligere på året indgik Danish Aerotech en samarbejdsaftale med DAO Aviation, Scanavionics og Danish Aircraft Painting og dannede Danish Aviation Group, der, som det hedder i en pressemeddelelse, skulle udnytte medlemmernes ekspertise og erfaringer i fælles regi og derved skabe nye forretningsmuligheder.

En del af dette samarbejde udbygges nu yderligere, idet et partnerskab bestående af to af medlemmerne, DAO og Scanavionics, som kort meddelt i forrige nummer pr. 1. juli har købt Danish Aerotech af FLS Aerospace Holding A/S.

Købet omfatter alle aktiviteter i Ballerup og Karup.

Ifølge den nylig tiltrådte direktør i Danish Aerotech Søren E. Petersen bringer det nye ejerskab firmaet i den bedst tænkelige position for bibeholdelse og udvikling af de nuværende kerneområder:

Hurtigt udskiftelige moduler til helikoptere, som muliggør anvendelse til forskellige formål. Hurtigt udskiftelige moduler til transportfly til evakuering af sårede.

Produktion af elektroniske og mekaniske dele og udstyr. Vedligeholdelse af fly og misiler.

Samarbejdet åbner også mulighed for synergi og effektiviseringer. Ifølge Danish Aerotech's nye bestyrelsesformand, John Marlet fra DAO Aviation, kompletterer de tre firmaers arbejdsområder hinanden og dækker et langt bredere ordrespektrum.

2.000 Learjets

Bombardier har i august afleveret Learjet nr. 2.000, en Model 45, den nyeste udgave, knap 35 år efter at den første, en Model 23, blev afleveret i 1964.

Learjet findes i ganske mange modeller. Den, der er bygget flest af (575 stk.) er Model 35.

Arlanda fører

Stockholms lufthavn Arlanda har nu overhalet Københavns Lufthavn Kastrup med hensyn til passagertal.

I første halvår af indeværende år havde Kastrup 8.262.505 passagerer, Arlanda 8.354.377, altså 91.868 flere.

Men med hensyn til udenrigspassagerer fører Kastrup stort med 7.204.072 (inklusive charter) i første halvår, en stigning på 9,9%. Arlanda havde i samme periode 5.142.047 (+6,0%).

Derimod havde Kastrup tilbagegang i indenrigspassagerer på 4,8% til 1.058.437, mens Arlanda kunne registrere en stigning på 5,1% til 3.212.330.

Stabilisering

I juli var der 13.955 indenrigsrutepassagerer i Billund Lufthavn, 11,8% flere end samme måned i fjor, i juli 1998.

Tallene indikerer, siger lufthavnschef Jørgen Krab Jørgensen, at trafikken nu – som ventet – er ved at blive stabiliseret på et nyt, men lavere niveau, efter at virkningerne af Storebæltsforbindelsen er slået fuldt igennem.

Det samme mener hans århusianske kollega Ole Paa-ske. I Århus var der i juli i år 24.488 passagerer, i juli i fjor 24.648, altså en marginal tilbagegang (0,9%).

Boeing 737 som AWACS

Det australske flyvevåben har til flyvende kontrol- og varslingsstation valgt Boeing 737-700 med Northrop Grumman Multirole Electronically Scanned Array (MESA) radar. Leverancerne begynder ikke forløb – det første fly ventes klar i 2004 eller 2005.

Prisen for de syv fly – og udstyret – angives til mere end 1,3 milliarder USD. Det er ifølge Flight International ca. 300 mio. USD billigere end konkurrenternes tilbud. Lockheed Martin foreslog C-130J med Northrop Grumman Advanced UHF radar, Raytheon Airbus A310 med Elta Phalcon radar.

Flere Rafale

Den franske regering afgav den 9. juni ordre på 48 Dassault Rafale (vindstød) jagerfly, 15 til Aeronavale og 33, heraf 21 tosædede, til L'Armée l'Air.

Efter de nuværende planer skal det franske forsvar anskaffe 294 fly, hvoraf 60 Rafale M til flåden. Dette er ordre nr. 2.

Den første var kun på 13 fly, 10 i flådeversionen og tre i den landbaserede udgave. Det første af disse, en tosædet til det franske flyvevåben, fløj første gang i december i fjor, og den 7. juli i år blev den første seriebyggede Rafale M prøvelfløj. Samme dag landede M02 prototypen for første gang på hangarskibet CHARLES DE GAULLE.

Rafael M går i tjeneste i midten af 2001 ved Flotille 12F på CHARLES DE GAULLE.

Guld fra himlen

Den 26. januar 1935 startede en De Havilland Dragon tilhørende Hillman Airways fra Paris med en kostbar last, otte guldbarrer, til et bankierfirma i London.

Men da flyet landede i England, var der et hul i gulvet, og såvel barrierer som de to passagerers bagage manglede! Guldbarrerne, der havde en værdi af GBP 22.000, blev dog fundet på en mark i Nordfrankrig – de var trængt mere end en halv meter ned i den frose jord! Endvidere blev en kuffert bjerget af Kystvagten ud for Abbeville.

Historien har vi fundet i det engelske flyvehistoriske tidsskrift Air Britain Archive, så den turde være rigtig nok. Bladet oplyser desuden, at kontrakten om guldtransporter gik over til et andet flyveselskab, der havde fly med metalgulv.

Verdensrekord i stigning

En Turbo Raven, fløjet af opvisningspiloten Wayne Handley har slået samtlige verdensrekord er for stigning med propelfly til 3.000 meter på et minut 9 sekunder.

Turbo Raven er et opvisningsfly, bygget af kulfiberkomposit. Det har turbinemotor og var ved rekordflyvningen forsynet med en trebladet Hartzell propel med bred korde og en diameter på 2,5 m.

De rekorder, der blev slået, var Chuck Yeagers for turbo-propfly på 1 minut 48 sekunder, sat med en Piper Cheyenne 400LS og en underkategori på 2 min. 18 sek. med en Bücker Jungmeister med Allison motor. Wayne Handley slog også stempelmotorrekorden på 1 min. 31 sek., sat af Lyle Shelton i en modificeret Grumman F8F Bearcat.

I ØVRIGT

Maersk Air har skrevet kontrakt på 180 mio. kr. med Star Tour om 95% af næste sommers flyvninger. De lange stræk til fx Thailand skal udføres af Britannia.

Civilingeniør Peter Hyldtoft, underdirektør i SAS Danmark, er afgået med pension den 30. juni.

Leki Aviation har åbnet salgs-kontor på Mallorca, der er hjemsted for flere spanske luftfartsselskaber. Kontoret ledes af Jane Jensen.

SAS Component har skrevet kontrakt med Royal Jordanian Airlines om vedligeholdelse af thrust reversers til General Electric CF6-80 motorene på selskabets Airbus A310.

Luftfartsinspektør Ole Schmidt, tidligere kaptajn i det "gamle" Sterling, flyver fra 1. august atter som kaptajn, nu i Grønlandsfly på Boeing 757.

FLS Aerospace skal levere komponenter og teknisk støtte til det belgiske charterselskab Stylet's to McDonnell Douglas DC-10. Kontraktsum: 11 mio. USD.

Air Bothnia, SAS's finske datterselskab, har overtaget seks Fokker F.28 Mk. 4000 Fellowship fra moderselskabet.

Lockheed Martin vil fremstille 110 F-16 i år, men næste år reduceres produktionen til 30-40 fly årligt for igen at stige til 80-90 i 2003-2005.

Møde i FLY

Flyveteknisk Selskab (FLY) under Ingeniørforeningen i Danmark indbyder til møde mandag den 6. september 1999 kl. 19.30 i Ingeniørhuset, København Kalvebod Brygge 31-33 med emnet Havarikommissionen - en anonym offentlig myndighed Fire medarbejdere fra HCL gennemgår arbejdet i Havarikommissionen. Tilmelding senest den 31. august på tlf. 33 18 48 18 eller fax 33 18 48 87.

Super Lynx

GKN Westland Helicopters har færdigbygget den første af syv nye Lynx Mk. 88A (Super Sea Lynx) til den tyske flåde.

Denne den nyeste version af Lynx har Rolls-Royce Gem-42 motorer og Marconi Sea Spray 3000 radar. Bevæbningen består af BAe Matra Sea Skua luft-til-overfald missiler.

Helikoptererne skal anvendes på den tyske flådes type 122 og 123 fregatter.

GKN Westland arbejder desuden sammen med Eurocopter Deutschland på opgradering af den tyske flådes 17 Lynx til Mk. 88 konfiguration. Endvidere skal den danske flådes otte Lynx også ombygges til Super Lynx konfiguration.

For begge disse programmer gælder, at der bygges nye flystel, hvorpå der monteres de eksisterende motorer, styregrejer, hydrauliske og elektriske systemer samt avionics.



Den første MK88A Super Sea Lynx til den tyske marine blev rullet ud fra GKN Westland's fabrik Yeovil den 14. juli 1999.



Strejke i SAS Commuter

Efter at overenskomstforhandlingerne var brudt sammen, gik SAS Commuters danske kabinepersonale i strejke den mandag den 19. juli.

Det lykkedes dog relativt hurtigt at opnå enighed om ny overenskomst, og fredag den 23. genoptog de 165 medarbejdere arbejdet. Trafikken var dog først normal søndag.

De strejkende ønskede bl.a. at deres arbejdsforhold bringes på linje med forholdene i det "store" SAS. Her har kabinepersonalet 172 arbejdsdage om året, mens kollegerne i SAS Commuter hidtil har haft 198. Det blev nedsat med fire, så der er lang vej endnu!

Den nye overenskomst indebærer også bedre løn og pension, hvorimod begyndelseslønnen sænkes. Der er også indgået aftale om at SAS Commuter kun må ansætte udenlandske stewarder og stewardesser efter aftale med kabinepersonalets faglige organisation og som hovedregel kun efter dansk overenskomst.

Aldersgrænse ændret

United States Air Force (USAF) har hævet aldersgrænsen for personel, der påbegynder uddannelse til pilot eller navigatør til 30 år. Den nuværende på 27½ år stammer fra 1953.

Formålet er ikke så meget at skaffe flere piloter (USAF mangler ca. 1.400) som at give det allerede tjenestegørende personel bedre karrieremuligheder.

Nye fly til Maersk UK

Maersk Air har afgivet bestilling på tre Bombardier CRJ-700 Regional Jet til det engelske datterselskab, der udelukkende flyver for British Airways på franchise basis.

CRJ-700 er en forlænget udgave af CRJ-200 (CRJ for Canadair Regional Jet) med plads til 70 passagerer. Den begynder flyveprøverne i maj i år og forventes typegodkendt til marts næste år.

Endvidere har Maersk benyttet sig af en option og købt to 50-sædede CRJ-200.

Værdien af de to ordrer anslås til 120 mio. USD.

Canberra opgraderes

Den 13. maj 1949 fløj prototypen til English Electric Canberra for gang. 50 år senere er Canberra stadig i operationel tjeneste i Royal Air Force ganske vist i beskedent antal.

Fem modificerede P.R. Mk. 9 anvendes til strategisk rekognoscering, og det skal de blive ved med nogle år endnu. De får nu installeret en "defensive aid suite" for at forbedre deres mulighed for gennemtrænge fjendtligt luftrum. Den menes at omfatte missilvarslingsudstyr og nye dispensere for flares og chaff.

I Bleriot slipstrøm

Den 25. juli var det 90 år siden Louis Bleriot foretog den første flyvning over den engelske kanal.

90års dagen markeredes ved at svenskeren Mikael Carlson fløj samme strækning i sin Bleriot XI, en næsten samtidig, bygget i Sverige under Første Verdenskrig.

Han brugte syv minutter mindre end Bleriot – og havarede ikke ved landingen i England.

Citation forhandler

Det islandske selskab Icecraft Ltd. er blevet forhandler (authorized sales representative) af Cessna Citation serien af jet forretningsfly i Danmark, Finland, Færøerne, Grønland, Island, Norge og Sverige.

Icecraft blev oprettet i 1972. Det har hovedsæde i Reykjavik og et salgskontor i Danmark. Administrerende direktør er Sigurjon Asbjørnsson (han taler dansk).

Cessna Aircraft Company oplyser, at Icecraft allerede har solgt to mellemstore Citation.

Dyrere brændstof

I den senere tid er olieprisen steget ret kraftigt. Holder den sit nuværende niveau, vil gennemsnitsprisen for SAS vedkommende blive ca. 180 USD pr. ton for indeværende år mod ca. 170 USD i 1998, siger Olle Björk, chef for SAS indkøb af brændstof, til Reuters Finans.

Det vil betyde en merudgift på 15 mio. kr. for SAS, der i fjor købte flybrændstof for ca. 2,3 milliarder SEK. Det svarer til 7% af selskabets samlede udgifter.

Holsted Heliport

Holsted Heliport blev indviet den 12. juni efter godt otte måneders arbejde. Der var besøg af Maersk Helicopters, S-61 redningshelikopteren fra FSN Skrydstrup, 550 besøgende og Vejen Garden.

Borgmester Carl Aaskov åbnede officielt heliporten, der er Danmarks første med hangar, landingsplads og beboelse på samme grund.



FLS Aerospace

FLS Aerospace Holding har indført nye selskabsnavne for at tydeliggøre og trimme koncernens profil i markedet.

Udadtill vil koncernen fremstå under ét navn, nemlig FLS Aerospace Holding. De juridisk forpligtende navne er

FLS Aerospace Holding A/S
FLS Aerospace (UK) Limited
FLS Aerospace (IRL) Limited
FLS Aerospace (DK) A/S
FLS Aerospace (SE) AB
FLS Aerospace (ESP) S.A.
FLS Aerospace (USA) Inc.

Embraer får kæmpeordre fra Crossair

Tekst og foto: Knud Larsen

På Embraers stand var der en mock-up af kabinen i både ERJ-170 og ERJ-190.

Det schweiziske regionalluftfartsselskab Crossair har i mange år været en god kunde hos Saab i Linköping. Saab har nu indstillet produktionen af trafikfly. Crossair var også kunde hos British Aerospace (BAe), der imidlertid ikke havde planer for nye fly i 70-100 sæder størrelsen. Crossair måtte derfor se sig om efter en ny leverandør.

På et pressemøde begrundede Crossairs adm. dir. Moritz Suter valget af brasilianske Embraer.

Crossair bliver det første selskab i verden der anskaffer Embraer ERJ-170 og ERJ-190-200 med hhv. 70 sæder og 108 sæder. Der er afgivet bestilling 30 fly af hver type med en option på yderligere 100 fly.

De nye fly skal indsættes på rutenettet i slutningen af 2002 for ERJ-170's vedkommende og ERJ-190-200 følger efter i foråret 2004. De to typer skal erstatte Saab 2000, Avro RJ85 og RJ100.

Derudover anskaffer Crossair 15 ERJ-145, der har 49 sæder, og har taget option på yderligere 25 af enten ERJ-145 eller den 37-sædede ERJ-135. Den første ERJ-145 tilgår allerede i februar 2000 og vil blive benyttet på de ruter der hidtil er befløjet med Saab 2000 (50 sæder).

Saab 2000 skal så flyve på de ruter som Saab 340 (33 sæder) har fløjet. Saab 340 vil blive udfaset sidst i 2001.

Den samlede pris på de faste ordrer er 14 mia. kr. og tælles optionerne med bliver den samlede investering på ca. 35 mia.

Computergenereret billede af ERJ-170/ERJ-190 i Crossair bemaling. Foto: Crossair.



Beslutningen

Crossair havde to næsten lige gode tilbud, nemlig fra Fairchild-Dornier (728JET/928-JET) og Embraer (ERJ-170/190). Den afgørende faktor i beslutningen i Embraers favør var at de kunne tilbyde en pakkedløsning med fly fra 37 sæder op til 108 sæder.

Endvidere var det vigtigt at de nye fly kunne operere fra korte baner så som Bern, Lu-

gano og London City Airport. Og Crossair foretrak også at der kun var fire sæder på hver række i stedet for fem. „Ingen vil sidde på midtersædet“, sagde Moritz Suter.

Embraer

Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. blev grundlagt i 1969 som en statsvirksomhed, men blev privatiseret i

1994 efter økonomiske problemer. Embraer er nu verdens fjerde største flyfabrik efter Boeing, Airbus og Bombardier. Hovedkvarteret ligger i Sao Jose dos Campos, ca 80 km fra Sao Paulo, og har over 7.000 ansatte. Fabrikken har pt. 399 ordrer og 442 optioner på ERJ-135/ERJ-145 og man vil derfor øge produktionen fra otte til 14 fly pr. måned. ■





Paris Air Show

Tekst og foto: Knud Larsen

For sidste gang i dette årtusinde afholdtes Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, som det hedder på fransk, på Le Bourget lufthavn nord for Paris.

Paris Air Show blev afholdt første gang i 1908 i Grand Palais midt i Paris, men har siden 1951 været afholdt på Le Bourget.

Udstillingen er anset for at være den største af sin art. Selv af amerikanerne.

I de ni dage udstillingen var rede tiltrak den 280.000 besøgende. Den franske president Jacques Chirac foretog åbningen den 12. juni og besøgte herefter flere stande, hovedsagelig de franske.



Terma havde en stor udstilling med bl.a Lockheed F-16 cockpit mock-up i forgrunden.

I løbet af udstillingen blev der underskrevet kontrakter på ca. 50 mia. USD, heraf var de fem mia. Crossair's køb af fly fra Embraer (se andet sted i dette nr.).

Der var besøg af 143 officielle delegationer fra 63 lande, mens arrangementet blev dækket af 3.800 journalister og fotografer.

På de to søndage og en lør-

dag, hvor der var adgang for offentligheden, kom 170.000 besøgende for at se herlighederne. På handelsdagene sørgede 35.000 personer fra 1.900 firmaer fra 40 lande for

Danish Aviation Group's stand med et AMRAAM missil og missiltestudstyret fra Danish Aerotech.





SATAIR, der har afdelinger i Frankrig, USA, Singapore, Malaysia, Kina og selvfølgelig i København, havde mange gæster på deres store stand.

at betjene de 105.000, der kom for at handle eller få informationer om produkter indenfor luftfartsindustrien.

Selvom det er overordent-

ligt dyrt at deltage i udstillingen siger flere, at det er nødvendigt at være tilstede. Derfor deltog også en række danske firmaer i Paris Air Show.

Mia Schmitt Hansen og Flemming Major Wright tog i mod på LEKI's stand.



Terma Elektronik AS

Efter overtagelsen af Per Udsen Co. Aircraft Industry står der nu blot Terma på skiltet. De to firmaer har tidligere sammen med andre haft en fælles stand under Dannebrogsmærket.

På standen demonstrerede divisionschef Ole Fogh Terma's 3-D audioretningsviser til advarsel mod angribende missiler. Systemet er monteret i en mock-up af et Lockheed F-16 cockpit, hvor man ved selvhør (i hovedtelefoner i stedet for flyverhjelme) kunne opleve systemets virkemåde. Det var monteret i mange af de jagtfly, der i de dage deltog i Operation Allied Force i Kosovo.

Terma udstillede også deres PIDS (Pylon Integrated Dispenser System) til F-16.

Danish Aviation Group

Under dette navn samarbejder Scandinavian Avionics A/S i Billund, DAO Aviation i Roskilde, Danish Aerotech i Karup og Danish Aircraft Painting A/S i Odense for at udnytte den synergieffekt der kan opnås fx. på markedsføringsområdet, når man alle arbejder i flybranchen. På standen var der også udstillet motorer, elektronik, missiltestudstyr etc.

Nogle få dage efter at udstillingen var slut blev det of-

fentliggjort, at DAO Aviation og Scandinavian Avionics pr. 1. juli havde købt Danish Aero-tech.

LEKI Aviation

Som en meget aktiv udstiller og messedeltager var LEKI da også i Paris. Da FLYV besøgte standen var Mia Schmitt Hansen og Flemming M. Wright igang med vise deres kunder de nyeste produkter som de har agentur for bl.a. inden for belysning, kabinevinduer og fx. tæpper og sædeovertræk fra Beijing Aircraft Carpet Co.

LEKI har etableret en afdeling på Mallorca. Vi må jo være hvor kunderne er, sagde de. Naturligvis.

Skolen for Luftfartsuddannelser

Et hold elever fra The Danish Aeronautical Institute i Dragør havde som en del af undervisningen forberedt og opbygget en meget fin stand.

Formålet med deltagelsen var at markedsføre deres uddannelse. Det blev gjort dels ved bemanning af standen og dels ved at eleverne gik rundt til andre stande, præsenterede sig og lagde deres visitkort. Det kom der overraskende mange henvendelser ud af.

Se elevernes egen artikel andet steds i dette blad. ■

Proteus - Rutans nyeste

Tekst: Hans Kofoed

Fotos: Knud Larsen

En forårsdag i 1997 sad Flyvs daværende ansvarshavende redaktør en dag og læste i det amerikanske blad Sport Aviation, der udgives af Experimental Aircraft Association. Heri var der en lille artikel om et fly, Burt Rutan havde på tegnebrædtet.

Nu har denne formidable person jo aldrig lavet "normalt" udseende fly, men dette var nu noget helt særligt, både med hensyn til udformning og til præstationer: Et tandemvinget jettfly med en operationshøjde på omkring 60.000 fod. Det skulle bruges til bl.a. transmission af radiosignaler, altså fungere som en lavtgående kommunikationssatellit eller en 20 km høj antennemast

Redaktøren syntes at lød interessant, så han skrev en lille notits om projektet, ser gik under navnet HALO (High Altitude, Long Operation) og den blev trykt i oktober-nummeret 1997.

Aprilsnar?

Efterhånden begyndte han dog at undre sig over at der ikke var andre blade, der skrev om flyet. Han forsøgte forgæves at fortrænge, at den famøse artikel stod i Sport Aviations april-nummer, så han flåede her uge plasticomslaget af Aviation Week og gennembladede det febrilsk for at se om dette verdens største flyveblad dog ikke bragte noget om Rutans projekt.

Den gamle mand (det var ikke mig! K.L.) var dog ikke blevet narret april. Den af Rutan ledede fabrik Scaled Composites var bare ikke særlig meddelsom, så HALO er rigtig nok.

Det forlyder dog at H.K. først blev rigtig beroliget, da han så flyet, nu betegnet Proteus, udstillet – og flyve – på dette års Salon i Paris.

I øvrigt var Proteus en af de få nyheder på salonen, faktisk den eneste virkelige.

Den foranderlige

Proteus var i den klassiske græske mytologi navnet på en havgud, der kunne ændre sit udseende efter forgodtbefindende. Scaled Composites Model 281 kan også ændre konfiguration. Der kan sættes tipper på tandem og hovedvingen, og midterkroppen mellem de to vinger er udskiftelig.

I Paris var der fx udstillet en kropsektion til kommercielle telekommunikationsopgaver. Den havde en tallerkenformet antenne med en diameter på 5,5 meter, placeret på undersiden af kroppen.

Med en startvægt på 12.500 lbs. (5.670 kg) og en afstand på 100 nm (185 km) mellem base og operationsområde har den en operationstid på 12 timer i højder mellem 42.000 og 54.000 fod.

Og det er et yderst seriøst projekt. Bag det står Angel Technologies Corporation, et stort privatejet amerikansk radiotelefonsekskab og elektronikgiganten Raytheon.

For at sikre vedvarende dækning må man have tre-fire fly til rådighed. Det største problem bliver nok at få piloter – det må være utrolig kedeligt at ligge og circle i et halvt døgn.

Proteus foreslås også anvendt til overvågning/rekognos-

sering. Men en startvægt på 14.000 lbs. (7.420 kg) kan den patruljere i højder på 48.000 til 64.000 fod og over et område med en radius på 500 nm (925 km) i 22 timer! Eller 12 timer med radius på 2.000 nm (3.700 km).

Andre forslag er atmosfæriske målinger i højder på 54.000 til 66.000 fod. Her vil Proteus have 19 timer "på post" med en radius på 500 nm (925 km) – eller to timer med en aktionsradius på 2.900 nm (5.365 km). Det vil gøre det



Burt Rutan (i.m.) i samtale med to journalister.

Scaled Composites Proteus.





muligt, at indhente oplysninger fra Sydpolen.

Man vil også kunne benytte Proteus som platform for opsendelse af små satellitter, typisk fra 34.000 fods højde, ja man foreslår endda turstture ud i rummet med et minirumskib til tre personer! Det affyres fra en Proteus i 36.000 fod og skal kunne nå op i 160 km højde.

Roterer ikke

Proteus er (naturligvis) helt af komposit. Det er beregnet til at flyves af én pilot og har manuelt styresystem. Der er trykkabin med 10 psi differential pressure (kabibetryk 8.000 fod ved 60.000 fods flyvehøjde).

Motorinstallationen består af to Williams/Rolls-Royce FJ44-2 fanjetmotorer, hver på 2.300 lbs. (1.040 kp), placeret oven på hovedvingen.

Det skal typegodkendes efter FAR 23 reglerne, men

hvornår det vil ske, foreligger der ikke noget om.

I øvrigt er det bemærkelsesværdigt, at Proteus ikke "roterer" (løfter næsen) under start. Det kører bare ud ad baren og går så i luften uden at ændre flyvestilling. Landing sker på tilsvarende måde.

De vigtigste data

Hovedvingen har en spændvidde på 23,71 m, med tipforlængere 27,99 m, næsevingen 16,67 m, henholdsvis 19,72 m. Det samlede vingeareale er 44,5 m². Flyets højde er 5,36 m, længden 17,16 m.

Standard tomvægt er 2.658 kg, max. brændstovvægt 2.676 kg, fuldvægt (FAR 23) 5.670 kg (12.500 lbs.).

Største stighastighed er 6.000 fod/min. ved havoverfladen (3,0 m/s), og den hastighed, der giver bedst rækkevidde, er 190 knob (352 km/t) i 20.000 fod. ■

Flyvevej

DMI har nu etableret en web-side på Internettet med luftfartsoperationelle meteorologiske oplysninger. Adressen er <http://opmet.dmi.dk>. Indtil videre vil web-siden indeholde de samme oplysninger, som kan indhentes gennem adgang til FaxResponse systemet og OPMET systemet via telefon og modem.

Bemærk at driften af FaxResponse systemet vil ophøre ved udgangen af november 1999.

Adgang til OPMET ved terminalforbindelse og til KORT produkter er forbeholdt luftfartsbrugere til planlægning af flyvninger, der opererer fra flyvepladser inden for det danske ansvarsområde.

Password kan tildeles ved skriftlig henvendelse til: DMI, Centralvejrtjenesten. Lyngbyvej 100 2100 København Ø.

Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE"



Vi tilbyder TB 20 "EXCELLENCE" en specialversion til en utrolig pris

For at følge succesen op har Socata fremstillet en begrænset serie TB 20 "EXCELLENCE".

Flyet er udstyret til VIP komfort, og instrumenteret til samme høje niveau.

- Kabinen er fx. monteret med det luxuriøse Alcantara indtræk.
- "EXCELLENCE" er fuldt IFR udstyret med bl.a. KFC 150 flight director koblet til HSI og GPS og altitude pre-select.
- Herudover en del ekstraudstyr fx. propel de-ice, fuel-flow totaliser m.m.
- Der ydes 2 års garanti.

Der er tale om et ekstraordinært tilbud, og udbudet er begrænset. Der er derfor tale om "først til mølle". Kontakt os for yderligere information.

Copenhagen Aviation Trading A/S

Telefon: 46 19 11 14

Fax: 46 19 11 15



Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE"

Luftfartsskolen til Paris Air Show

Af Klasse 9B, The Aeronautical Institute of Denmark
Foto: Knud Larsen



Da udstillingen blev afholdt for 43. gang var Danmark for første gang repræsenteret af The Aeronautical Institute of Denmark.

Vi var en gruppe på 13 flymekanikerlærlinge fra henholdsvis FLS Aerospace, Maersk Air, Maersk Helicopters og SAS, en lærer og to pedeller.

Vi elever repræsenterede skolen i de ni dage showet stod på. Dette projekt havde som formål at sælge skolens produkter og/eller skabe kontakt til flyindustrien. Selve projektet, som var under planlægning i 2 1/2 år, foregik på vores skoleperioder med henblik på, at vi elever selv skulle bemande standen.

Spændingen

Dette projekt blev mødt med en blanding af både udfordringer, spænding og nervøsitet, da omfanget gik op for os. Men i dag fortryder vi ikke, at vi tog denne udfordring fra skolens side. I planlægningsfasen var vi delt op i tre grupper: reklame, transport og naturligvis økonomi.

Udfordringen

Alle i klassen var enige om én ting: udfordringen var at sælge et typecertifikatkursus til et større eller mindre firma i branchen. Og så at vi selv skulle stå for hele planlægningen af opholdet i Paris og selve transporten af gruppen og det udstyr vi skulle bruge under afholdelsen af showet.

Transporten af vores stand og alt dertil tilhørende udstyr foregik i en Mercedes Benz kassevogn som venligst var stillet til rådighed af Mercedes Benz, Herlev. To personer fra gruppen kørte bilen til Paris, hvortil resten af gruppen fløj med Scandinavian Airlines til lufthavnen Charles de Gaulle.

Nervøsitet

Da den sidste del af planlægningen lå samtidigt med nogle af vores eksaminer, og man jo ville give alt til både prøverne og projektet, var der en del nervøsitet for at der ville gå et eller andet galt med projektet, da prøverne jo kom i første række. Og det var også tanken om hvilke mangler der eventuelt ville være på Le Bourget lufthavn,

da det er en ny organisation, der står med det overordnede ansvar med selve Paris Air Show. Og hvad man evt. kunne glemme ca. 1.200 km fra Paris.

Air Showet

Set med vores øjne var Paris Air Show sveden, blodet og tårerne værd. Det har givet os en hel ny viden om mange forskellige ting inden for vores branche. Blandt andet hvad flyene også kan udover at flyve normal flyvning og vores første og forhåbentlig sidste flystyr i live action.

Denne opgave har givet os et masse erfaringer og naturligvis også et væld af gode oplevelser på Paris Air Show, og så har vi jo oplevet byernes by Paris.



Luftfartsskolens stand på udstillingen designet og opført af eleverne.

LUFTFARTSSKOLEN

MCC kursus

Multi-Crew Co-Operation kurser i henhold til JAR-FCL 1.250(a)(3), JAR-FCL 1.261(d) og tilsvarende krav i JAR-OPS. Kurset er fremover et krav for at kunne påbegynde den første typeuddannelse på flermandsbetjente fly. Kurserne omfatter 34 teorilektioner og 20 timers flyvning på DC 10 full-flight simulator. Første kursus starter den 4. oktober 1999 og har en varighed på ca. tre uger. Pris pr. deltager inklusive alle materialer kr. 35.000,00.

JAR FCL kurser:	Onsdag	d. 1. september 1999	kl. 0900-1600 i Roskilde
	Lørdag	d. 4. september 1999	kl. 0900-1600 i Roskilde

JAR-OPS kurser:	Onsdag	d. 8. september 1999	kl. 0900-1600 Roskilde
	Lørdag	d. 18. september 1999	kl. 0900-1600 Roskilde
	Onsdag	d. 15. september 1999	kl. 0900-1600 Billund
	Lørdag	d. 25. september 1999	kl. 0900-1600 Billund

Klarerer kursus:

Kursus nr.	Afdeling	Egnethedsprøve:	Start	Eksamen:	Pris:
9981	Roskilde	*	27. sep.	Februar 2000	11.950,-

* Oplyses af afdelingen i Roskilde

Flyveinstruktør kursus:

Kursus nr.	Afdeling	Tilmeldingsfrist:	Start	Eksamen:	Pris
9991	Roskilde	13. sep.	11. oktober	16. - 17. dec. 1999	kr. 9.250,-

Optagelseskrav, henvend dig til afdelingen i Roskilde.

Mulighed for afvikling af den praktiske del af uddannelsen i henhold til JAR-FCL 1(A)

Integreret ATP-kursus.

Kurset dækker alle krav i henhold til JAR-FCL 1.160(c) og JAR-FCL 1.165(a)(1) og opfylder dermed uden videre kravene til første typeomskoling til flermandsbetjente fly.

Uddannelsen varer ca. 22 måneder og omfatter minimum 1000 lektioner teori afsluttende med eksamen til Airline Transport Pilot License (ATPL), 170 flyvetimer på enmotoret fly, 15 flyvetimer på tomotoret fly afsluttende med opnåelse af Commercial Pilot License med Instrument Rating (CPL/IR) og Multi-Crew Co-Operation (MCC) kursus på 15 timer i DC 10 simulator.

Prisen for hele uddannelsen inklusive alle materialer og skoleuniform er kr. 445.000,00, hertil kommer en udgift på kr. 25.000,00 for indkvartering på kollegiet i tomandsværelser under uddannelsen.

Der afholdes informationsmøder på skolens afdeling i Roskilde den 2., 9., 16. og 23. oktober og psykotekniske optagelsesprøver den 5.-6., 12.-13., 19-20. og 26.-27. november i år.

Første kursus starter den 7. februar 2000 og de to næste 8. maj og 31. juli 2000.

Tilmelding til informationsmøderne og rekvirering af yderligere materiale om de integrerede kurser, bl.a. om skolens finansierungsordning, kan rekvireres i Roskilde.



LUFTFARTSSKOLEN

Lufthavnsvej 60 . 4000 Roskilde . Tlf 32 82 80 62



EAA Air Venture Oshkosh 1999

Tekst og foto: Knud Larsen

Her kigger vi først lidt på søflyene, og i næste nr. vender vi tilbage til de mange aktiviteter på lufthavnen.

Det er stort, meget S-T-O-R-T! Lufthavnen, antallet af fly, besøgende, antallet af frivillige hjælpere, bilerne, burgerne osv. Og det er uhyggeligt varmt

- nogle dage op mod 40 grader Celsius i skyggen.

Det årlige EAA AirVenture er i gang. Tidligere hed det Oshkosh Fly-in, men Experi-



Fyld mig bare helt op, synes denne Cessna 185 at sige.



Velkommen til Oshkosh. En Skyraider (UL) er nem at bygge om til pontoner, man skal blot tage hovedhjulene af.

mental Aircraft Association har besluttet sig for det nye navn.

Men det er vist også eneste ændring - arrangementets opbygning og indhold kører efter den samme skabelon, der efterhånden er afprøvet i mange år.

AirVenture foregår årligt på Wittman Regional Airport i Oshkosh, ca. 200 km nord for Chicago. Og med 12.000 fly og over 800.000 besøgende i løbet af den uge det varer, er det noget der bemærkes. Alene indkvartering af alle de besøgende lægger beslag på hoteller, campingpladser, privat indkvartering, sovesalene på high schools osv. langt fra Oshkosh.

Seaplane Base

Der er to slags fly. Dem der kan lande på vand og dem der ikke kan. Til dem der ikke kan (og det er langt, langt de fleste) er der plads på Wittman Regional Airport, men der findes man-

ge pontonfly/amfibiefly, der gerne vil til AirVenture - hva' gør de ?

De lander på AirVenture Seaplane Base på Lake Winnebago, kun tre minutters flyvning (en halv time i bil) fra lufthavnen.

Stedet ligger i en lille vig kantet med grønt græs, træer der giver passende skygge og ikke en eneste kvadratmeter asfalt.

De mange fly ligger forstøjet ved bøjer inde i vigen helt afskærmet for startende og landende fly, der under kontrol af en flyveleder taxier ind og ud.

Der er selvfølgelig mulighed for at tanke flyene, ligesom det er muligt at indtage en half pounder doubleburger med ost og en selvlysende læskedrik af ubestemmelig karakter.

Alt foregår i den mest afslappede atmosfære. Der er ingen der har travlt og heller ingen biler der kommer faren-



Stoddard-Hamiltons GlaStar som amfibiefly er meget elegant.

de. Det er simpelthen en herlig dag, som man burde opleve lidt oftere.

Hen på eftermiddagen er der fælles flyvning i formation

(så vidt muligt) ind over Wittmann Airport for at indgå i den øvrige flyveopvisning.

Flyene begynder at starte motorerne. De fly, der ikke har

sørør, må bugseres ud til start af motorbåde, mens de større fly kan klare sig selv.

Her findes alle mulige typer. UL-fly på pontoner, en Sea

Bee, utallige Cessna 180/185, en Maule osv. Blandt dem er også en Volmer, der efter et meget langt startløb næsten kommer i luften, men må op-

Flyene ligger forankret i en stille vig. Langt de fleste er Cessna 180/185.





Volmer amfibium (hjulene kan slås op under vingerne). Her sidder man virkelig med en vis legemsdel i vandskorpen.

give og taxi'er tilbage til bøjen. Det er nok for varmt i dag.

Efterhånden kommer flyene tilbage og lander på kryds og tværs, men der sker ingen uheld.

Man hygger sig. I aften skal der være fest med store bøffer. Billetterne koster 10 dollars i forsalg og 12 ved døren, siger en pige i højtaleren. Og det skal nok blive vellykket. ■



Maule under startløb. I forgrunden en uidentificeret type.

En Sea Bee under landingsafløbet.



Et helt anderledes Danmarksmesterskab

Danmarksmesterskabet i svæveflyvning 1999 blev i de fleste henseender en nyskabelse i forhold til de foregående års stævner, og vel ikke mange af de 49 deltagere og deres hjælpere kunne ligesom de mange svæveflyvere ude i klubberne, der fulgte slagets gang via unionens hjemmeside, undgå en følelse af, der med denne konkurrence er taget hul på en lovende fremtid for sporten.

Vejrforholdene

Men mest usædvanlig blev konkurrencen i forhold til mange foregående år ved, at det i år lykkedes at gennemføre otte ud af de 11 konkurrenceflyvninger, og at der således blev lejlighed for alle deltagere til at få afprøvet færdigheder, træning og talent over en bred skala. En skam er det, at antallet af tilmeldinger var så lavt, men der er vel næppe tvivl om, at vejrforholdene under sidste års DM havde afholdt en del fra deltagelse i år.

Det passede præcis, at vejrvudviklingen tog en drejning fra Kristi Himmelfartsdag, så det blev ønskevejr for konkurrencen. Meteorologen Arne Ipsen, selv gammel svæveflyver, fandt dag for dag vejrtyper frem under "termikhatten", som satte konkurrenceleder Lars Ullitz til at udskrive helt unikke opgaver med det resultat, at deltagere kom til at flyve otte helt forskellige opgaver. Tilsammen illustrerer placeringerne i de otte konkurrencer meget sikkert flyvernes indbyrdes standard.

Aflysningerne ramte første konkurrencedag, torsdag den 13. maj, og den følgende torsdag den 20. samt sidste konkurrencedag, søndag den 23. Selv om nogle af deltagerne nok havde foretrukket at flyve alle dagene, er det hovedindtrykket, at de fleste havde god brug for de sidste to hviledage efter den usædvanlig megen flyvning.

Ny teknologi

Usædvanlige blev konkurrencerne også ved, at GPS-loggere for første gang var obligatoriske til vendepunktregistrering, om end med foto som en back-up mulighed.

Konkurrenceledelsen mødte ualmindelig velforberedt op med kyndige edb-specialister som bl.a. Lars Heskjær og Martin Jørgensen samt Niels Voigt ved skærmterminalerne, og kun et par dage inde i mesterskaberne var beregningstiden bragt ned under fire timer.

Familierne følger traditionelt med i konkurrencerne. Her ved hjemkomsten fra dagens opgave lørdag.



Der var forudset højrisikosituationer, når mange piloter på én gang skulle registrere vendepunkts-passager med samtidig betjening af loggerne. Det blev søgt imødegået med krav til betjeningen, at denne skulle kunne udføres med ét tryk på én tast.

Betænkelighederne blev dog heldigvis gjort til skamme, og der er ikke rapporteret om near-collisions i forbindelse med DM-flyvningerne. Tværtimod kunne konkurrenceledelsen ved mesterskabernes afslutning med tilfredshed og glæde konstatere, at der under de samlede godt 100.000 kilometers flyvning ikke var forekommet noget uheld.

Derimod er der meget, som tyder på, at mange deltagere ofrede mere opmærksomhed på den nye teknologi end på den visuelle flyvning ude på strækkene. Men om det er mere end et overgangsfænomen, kan kun fremtiden vise.

Kun tre gange under DM 99 blev det nødvendigt at fremkalde film, og fotoeksperten Lotte Bank-Nielsen blev meget hurtigt omskoleet til en habil medarbejder ved resultatberegningen.

Men fra både piloter, logger-operatører og beregnere samt fra konkurrenceledelsen kunne man ønske sig en standardisering af den software, der anvendes. Med en sådan godkendt software vil man i fremtiden komme ud over de problemer, de mange forskellige loggertyper giver anledning til.

Up-to-date

Sidst, men ikke mindst, blev dette års DM en strålende premiere for unionens nye webmaster Kim Høegh, som fra den første til den sidste dag drog omsorg for, at alle resultater og løbende beretninger fra dagliglivet på DM-lejren hurtigt og sikkert lå klar på DSvU's hjemmeside med tekst og billeder fra konkurrenceledelsens pressesektion.

At der i de ti dage konkurrencen varede, blev registreret hen ved 6.000 opkald til DM-siderne, siger selvsagt en del om den interesse, der ude i landet er for svæveflyvningen. Kun på dagspressens område har det været vanskeligt at skabe en tilsvarende lydhørhed.

Selv om der dagligt blev udsendt pressemeddelelser til alle dagblade og medier på telefaks og via e-mail, lykkedes det kun sporadisk at få resultater og pressemeddelelser optaget.

Flyvedagene

Konkurrencens første flyvedag var fredag den 14. maj.

Dagens opgave i Standardklassen på 263,3 km blev vundet af Jan Schmelz Pedersen, Nordsjællands Flyveklub, med 674 point. Nr. 2 blev Niels Ternholt, SG 70, med 663 point, og nr. 3 Lars Ternholt, SG 70, med



Vinderne i 15 meter klassen: Danmarks mester Stig Øye, nr. 2 Henrik Breidahl, nr. 3 Niels Erik Skærlund og stående til højre Ole Arndt.

662 point. 16 piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Dagens opgave i 15 meter klassen på 215,1 km blev vundet af Stig Øye, Polyteknisk Flyvegruppe, med 826 point. Nr. 2 blev Henrik Breidahl, Østsjællands Svæveflyveklub, med 771 point, og nr. 3 Niels Erik Skærlund, Herning Svæveflyveklub, med 768 point. Otte piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Dag 2, lørdag den 15. maj

Dagens opgave i standardklassen på 251,7 km blev vundet af Jan Schmeltz Pedersen, Nordsjællands Flyveklub, med 834 point. Nr. 2 blev Kaj H. Pedersen, Vestjysk Svæveflyveklub, med 830 point, og nr. 3 Peter Meilhede Hansen, Vejle Svæveflyveklub, med 828 point. Fire piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Dagens opgave i 15 meter klassen på 239,4 km blev vundet af Henrik Breidahl, Østsjællands Svæveflyveklub, med 624 point. Nr. 2 blev Knud Møller Andersen, Herning Svæveflyveklub, med 564 point, og nr. 3 Stig Øye, Polyteknisk Flyvegruppe, med 554 point. En pilot gennemførte ikke dagens opgave.

Dag 3, søndag den 16. maj

Dagens opgave i standardklassen på 214,0 km blev vundet af Jan W. Andersen, Nordsjællands Flyveklub, med 703 point. Nr. 2 blev Jan Hald, Aviator, med 677 point og nr. 3 Lars Ternholt, SG 70, med 669 po-

int. To piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Dagens opgave i 15 meter klassen på 209,8 km blev vundet af Stig Øye, Polyteknisk Flyvegruppe, med 617 point. Nr. 2 blev Henrik Breidahl, Østsjællands Svæveflyveklub, 580 point, og nr. 3 Jan Gevad, Tølløse Svæveflyveklub, med 542 point. En pilot gennemførte ikke dagens opgave.

Dag 4, mandag den 17. maj

Dagens opgave i standardklassen på 475,9 km blev vundet af Arne Boye-Møller, Vestjysk Svæveflyveklub, med 1.000 point. Nr. 2 blev Mogens Hoelgaard, Herning Svæveflyveklub, med 943 point, og nr. 3 Lars Ternholt, SG 70, med 869 point. En pilot gennemførte ikke dagens opgave.

Dagens opgave i 15 meter klassen på 521,9 km blev vundet af Henrik Breidahl, Østsjællands Svæveflyveklub, med 1.000 point. Nr. 2 blev Knud Møller Andersen, Herning Svæveflyveklub, med 910 point og nr. 3 Stig Øye, Polyteknisk Flyvegruppe, med 909 point. To piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Ikke færre end otte piloter, seks i standardklassen og to i 15 meter klassen, fik noteret en gennemsnitshastighed over 100 km/t.

Dag 5, tirsdag den 18. maj

Dagens opgave i standardklassen på 329,4 km vandtes af Mogens Hoelgaard, Herning Svæveflyveklub, med



Vinderne i standardklassen: Danmarks mester Jan Schmeltz Pedersen, nr. 2 Lars Ternholt, nr. 3 Niels Ternholt, stående nr. 4 Mogens Hoelgaard og nr. 5 Jens Christian Pedersen.

1.000 point. Nr. 2 blev Arne Boye-Møller, Vestjysk Svæveflyveklub, med 983 point og nr. 3 Klaus Vang Pedersen, Østsjællands Svæveflyveklub, med 965 point.

Dagens opgave i 15 meter klassen på 318,0 km blev vundet af Knud Møller Andersen, Herning Svæveflyveklub, med 1.000 point. Nr. 2 blev Stig Øye, Polyteknisk Flyvegruppe, med 985 point og nr. 3 Niels Erik Skærlund, Herning Svæveflyveklub, med 960 point.

Dag 6, onsdag den 19. maj

Dagens opgave i standardklassen på 252,7 km blev vundet af Morten Juul Christensen, Herning Svæveflyveklub, med 907 point. Nr. 2 blev Arne Boye-Møller, Vestjysk Svæveflyveklub, med 904 point, og nr. 3 Mogens Hoelgaard, Herning Svæveflyveklub, med 900 point. 16 piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Dagens opgave i 15 meter klassen på 268,4 km blev vundet af Niels Erik Skærlund, Herning Svæveflyveklub, med 976 point. Nr. 2 blev Stig Øye, Polyteknisk Flyvegruppe, med 969 point og nr. 3 Ole Arndt, Jysk Aero Sport, med 940 point. 11 piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Dag 7, fredag den 21. Maj

Dagens opgave i standardklassen på 198,2 km blev vundet af Christian Skov, Herning Svæveflyveklub, med 598 point. Nr. 2 blev Mogens Hoel-

gaard, Herning Svæveflyveklub, med 555 point, og nr. 3 Jan W. Andersen, Nordsjællands Svæveflyveklub, med 550 point. Syv piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Dagens opgave i 15 meter klassen på 197,6 km vandtes af Ole Arndt, Jysk Aero Sport, med 636 point. Nr. 2 blev Erik Døssing, Viborg Svæveflyveklub, med 624 point, og nr. 3 Knud Møller Andersen, Herning Svæveflyveklub, med 613 point. 12 piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Dag 8, lørdag den 22. maj

Dagens opgave i standardklassen på 190,8 km vandtes af Jan W. Andersen, Nordsjællands Svæveflyveklub, med 609 point. Nr. 2 blev Jens Christian Pedersen, Svævefly, med 560 point, og nr. 3 Lars Ternholt, SG 70, med 559 point. Fem piloter gennemførte ikke dagens opgave.

Dagens opgave i 15 meter klassen på 190,6 km vandtes af Ulrik Eilert, Østsjællands Svæveflyveklub, med 530 point. Nr. 2 blev Knud Møller Andersen, Herning Svæveflyveklub, med 517 point, og nr. 3 Niels Erik Skærlund, Herning Svæveflyveklub, med 513 point. En pilot gennemførte ikke dagens opgave.

**Læs senere i bladet
hvordan danmarks-
mesteren Jan Schmeltz
Pedersen forberedte og
gennemførte konkurren-
cen.**

Samlet stilling i standardklassen DM 1999:

1.	Jan Schmelz Pedersen, Nordsjællands Flyveklub	5.868 point.
2.	Lars Ternholt, SG-70	5.757 point.
3.	Niels Ternholt, SG-70	5.717 point.
4.	Mogens Hoelgaard, Herning Svæveflyveklub	5.642 point.
5.	Jens Christian Pedersen, Svævefly	5.610 point.
6.	Thomas Vestergaard, Silkeborg Svæveflyveklub	5.271 point.
7.	Thomas Leander Nielsen, SG-70	5.119 point.
8.	Arne Boye-Møller, Vestjysk Svæveflyveklub	4.990 point.
9.	Christian Skov, Herning Svæveflyveklub	4.961 point.
10.	Jan W. Andersen, Nordsjællands Flyveklub	4.889 point.
11.	Per Winther, Vestjysk Svæveflyveklub	4.782 point.
12.	Peter Rasmussen, Fyns Svæveflyveklub	4.749 point.
13.	Jan Hald, Aviator	4.734 point.
14.	Morten Juul Christensen, Herning Svæveflyveklub	4.594 point.
15.	Peter Meilhede Hansen, Vejle Svæveflyveklub	4.459 point.
16.	Klaus Vang Pedersen, Østsjællands Svæveflyveklub ..	4.395 point.
17.	Kaj H. Pedersen, Vestjysk Svæveflyveklub	4.378 point.
18.	Torben Kristensen, Polyteknisk Flyvegruppe	4.280 point.
19.	Frank Beck Nielsen, Billund Svæveflyveklub	4.237 point.
20.	Ib Braes, Landssvæveflyveklubben	4.094 point.
21.	Anders M. Andersen, Aalborg Svæveflyveklub	3.949 point.
22.	Steen Elmgård, Østsjællands Svæveflyveklub	3.814 point.
23.	Lars Ulrik Jensen, Holstebro Svæveflyveklub	3.744 point.
24.	Kim Reggelsen, Fyns Svæveflyveklub	3.449 point.
25.	Niels Christian Olesen, Herning Svæveflyveklub	3.363 point.
26.	Flemming Kristensen, Aalborg Svæveflyveklub	3.186 point.
27.	Asbjørn Wiehe, Silkeborg Svæveflyveklub	1.545 point.

Samlet stilling 15 meter klassen DM 1999:

1.	Stig Øye, Polyteknisk Flyvegruppe	5.917 point.
2.	Henrik Breidahl, Østsjællands Svæveflyveklub	5.697 point.
3.	Niels Erik Skærlund, Herning Svæveflyveklub	5.651 point.
4.	Ole Arndt, Jysk Aero Sport	5.423 point.
5.	Ulrik Eilert, Østsjællands Svæveflyveklub	5.389 point.
6.	Ulrik Sørensen, SG-70	5.058 point.
7.	Knud Møller Andersen, Herning Svæveflyveklub	5.003 point.
8.	Jan Gevad, Tølløse Svæveflyveklub	4.969 point.
9.	Øjvind Kirkeby Frank, SG-70	4.927 point.
10.	Johannes Lyng, Vejle Svæveflyveklub	4.919 point.
11.	Mogens Hansen, Nordsjællands Svæveflyveklub	4.645 point.
12.	Erik Døssing, Viborg Svæveflyveklub	4.610 point.
13.	Kristian S. Hansen, Herning Svæveflyveklub	4.520 point.
14.	Ib Wienberg, SG-70	4.370 point.
15.	Rasmus Mortensen, Nordsjællands Flyveklub	4.233 point.
16.	Henrik Bill, Vestjysk Svæveflyveklub	3.770 point.
17.	Agnete Olesen, SG-70	3.507 point.
18.	Birgitte Ørskov, Herning Svæveflyveklub	3.229 point.
19.	Kren Krog Jensen, Nordsjællands Flyveklub	2.790 point.
20.	Brian Christensen, Fyns Svæveflyveklub	2.474 point.
21.	Jan Buch-Madsen, Midtsjællands Svæveflyveklub	2.129 point.
22.	Lars Hansen, Hjørring Svæveflyveklub	2.086 point.

Suk

Som læserne (i hvert fald svæveflyverne) måske har bemærket har der manglet svæveflyvestof i de seneste numre.

Det har simpelthen ikke været til at opdrive artikler om svæveflyvekonkurrencer, oplevelser etc.

Blandt ca. 2.000 svæveflyvere må der være nogle der oplever noget interessant og spændende, som andre vil være glade for at læse. Husk kameraet.

Nu er situationen dog bedret, og i de kommende nr. vil der være artikler om Tour de Danmark, Arnborg Open mm.

Red.

Hvordan opnår De den bedste forsikring?

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De automatisk professionelle rådgivere og konsulenter med i lasten.

Hertil kommer en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner!

Codan
Sådan!

Luftfartsafdelingen • Gammel Kongevej 60 • 1790 København V
Telefon 33 21 21 21 • www.codan.dk

JETAIR Flight Academy

JAR-FTO

Informationsmøde vedr. ATPL modular kursus afholdes
søndag d. 19. september kl. 14.00 i Roskilde og Karup.
Tilmelding er nødvendig.

NYHED - Distance Learning ring 9710 0155
og hør om dette er noget for dig.

JAR OPS CRM for small operators - ring for tilbud!

Roskilde - Tlf. 46 19 15 55
Karup - Tlf. 97 10 01 55
www.jetair.dk

FLYFORSIKRING

Tryg-Baltica

Klausdalsbrovej 601, DK 2750 Ballerup
Fax +45 44 20 66 55
e-mail: fly.industri@tryg.dk

Kontaktpersoner:

Henriette Olsen +45 44 20 38 54
Jesper Knudsen +45 44 20 38 57

Medlem af Nordisk
Flyforsikringsgruppe (NFG)



Så ruller jeg med dig, så ruller vi samme vej

Københavns Lufthavn Kastrups "Gamle Lufthavns gård" er klar til at blive flyttet til den anden side af lufthavnen

Af Hans Kofoed.
Fotos: Per Heegaard

Den gamle luftgodsstation, Københavns Lufthavn Kastrups ældste bygning, er nu revet ned. Den stammer fra 1937 og var oprindelig opført som teknisk base for DDL (Hangar B), men blev i 1951 omdannet til fragtterminal og senere udvidet og ombygget til ukendelighed.

Den ældste eksisterende bygning i lufthavnen er herefter arkitekt Vilhelm Lauritzens passagerterminal, der blev taget i brug i 1939.

"Gamle Lufthavns gård", som den har heddet siden 1960, kan i disse dage opleves næsten som den oprindelige så ud, idet man med henblik på flytning af den til Maglebylille har fjernet de mange senere opførte tilbygninger. Det er nemlig kun den inderste kerne af Gamle Lufthavns gård, der er blevet erklæret for bevaringsværdig af miljømyndighederne.



Stueetagen i Lauritzens terminal fra 1939 er - på nær søjler - fjernet. Bemærk det smukke loft.

Lauritzens gamle terminal fra 1939 er »renset« for de mange tilbygninger, som er »klistret på« i årenes løb. Nu står den oprindelige bygning tilbage, som er bevaringsværdig.

Det har dog også været nødvendigt at rømme stueetagen for at give plads til en stålkonstruktion, som skal gøre bygningen så stiv, at den kan tåle en flytning. Det har medført, at ca. 400 bevaringsværdige bygningsdele er lagt i containere med henblik på genmontering i terminalen, således at den får sit oprindelige udseende tilbage.

Flytningen af terminalen, der vejer ca. 2.600 tons, udføres af entreprenørfirmaet Monberg & Thorsen. Det sker på store blokvogne, der vil køre terminalen de små to kilometer tværs over lufthavnsområdet. Det vil ske efter midnat, når flytrafikken er på sit laveste niveau, sandsynligvis en gang i september. ■





Under de sidste mange års Flyvesikkerhedsdage overalt i Danmark, som Rådet for Større Flyvesikkerhed har afholdt, er der givet udtryk for en større synlighed af flyvesikkerhedsarbejdet. Tilsvarende er dette kommet til udtryk på rådets møder med et stadigt stigende pres fra unioner, medlemmer m.v.

Indlæg er indhentet og afgivet fra vore søsterorganisationer, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Søsportens Sikkerhedsråd med anbefaling af ideer, metoder, blikfang og økonomi til holdninger omkring sikkerhed.

Disse initiativer er blevet udlagt for vore unge energiske instruktører på de årlige Instruktørseminarer. Resultatet af de sidste to Instruktørseminarer er blevet indrapporteret med anbefalinger af udgivelse af nogle plakater med holdninger omkring beslutninger og hastværk, samt de enkelte få tilfælde med "at være løbet tør for brændstof". Disse emner skulle fremstilles på en up-to-date måde, som kunne appellere til den generation, som nu har afløst pioniererne efter de første 50 år af flyvningens tidsalder.

Ved indhentning af materiale hos flight safety organisations og ved valg af et internationalt anerkendt bureau Leo Bunnett gik arbejdet i gang og i et 50/50 samarbejde med Statens Luftfartsvæsen.

De første to af i alt tre plakater er udsendt primo juli med holdninger omkring piloter uanset om man flyver modelfly, ultralet, ballon, svævefly, motorfly, helikopter o.s.v. Emnerne er mærkværdigvis de samme som Rådets gamle orange plakater og teksterne er næsten sammenfaldende.

Rådet for Større Flyvesikkerhed ønsker nu, at de garvede piloter støtter alle i bestræbelserne for det evige emne - "det kan altid gøres bedre" - også flyvesikkerheden.

Kai Frederiksen

Formand for Rådet for Større Flyvesikkerhed

Halvsløjt halvårsresultat

Selv om SAS øgede omsætningen i første halvår 1999 til 20.355 MSEK (millioner svenske kroner), en stigning på 4,8%, gik det anden vej med fortjenesten. Resultatet før skat blev nemlig kun 473 MSEK om 1.450 MSEK for samme periode i 1998.

Ganske vist steg antallet af solgte passagerkilometre med 4,0%, men det var takket være en fremgang på økonomiklasse på 7,7%. På Business Class var der nemlig en tilbagegang på 3,5% -. SAS er åbenbart ikke længere The Businessman's Airline.

Antallet af passagerer var 4,9% højere end i første halvår 1998,



A O P A DANMARK

AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION

AOPA-DANMARK har brug for dit medlemsskab til at bevare General Aviation's plads i luftfarten

BLIV MEDLEM!

Roskilde Lufthavn

Hangarvej H4 . 4000 Roskilde

Telefon 4619 1155 . Fax 4619 1156

E-mail: <http://www.aopa.dk>

Besøg vores hjemmeside (web)
<http://www.aopa.dk>

Odense Lufthavn

Odense Lufthavn er nu overgået til AFIS på fuld tid. AFIS blev indført hver week-end/helligdage i april måned og har afstedkommet en del forvirring blandt brugerne. Det skulle der nu være rådet bod på.

AFIS-tjenesten er med de stort set uændrede åbningstider normeret til fire mand og som AFIS-leder er ansat Rolf Brems. Lufthavnschef Erry Knudsen vil selv i mindre omfang indgå i den daglige tjeneste.

Finansiering af privat- eller firmafly

Ringkøbing Landbobank tilbyder total- eller delfinansiering af fly på fordelagtige vilkår efter normal kreditvurdering:

- Fast lav rente
- Finansiering kan ske alene mod sikkerhed i flyet
- Effektiv sagsbehandling - mulighed for hurtig beslutningstagen

- Dit sædvanlige pengeinstitut holdes helt uden for sagen

Ring eller skriv - så finder vi en løsning, der passer dig.



**Ringkøbing
Landbobank**

Torvet 1 · Ringkøbing · Tlf.: 9732 1166 · Fax: 9732 1800 · e-mail: post@landbobanken.dk
www.landbobanken.dk



Skandinavisk Aero Industri KZ III: OY-DZA

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Dansk Veteranflysamlings „ambulance III'er“ var på vingerne til årets KZ-rally. En af tilskuerne kunne ved den lejlighed mindes en kighosteflyvning, han for 51 år siden foretog som pilot på netop dette fly!

OY-DZA er her fotograferet en efterårsdag over Gammelsogn vest for Ringkøbing.

Thorvald Jensen var i 1948 pilot ved Dansk Lufttaxa. Det var sommer, og der var travlt med mange forskellige former for flyvning. Thorvald havde startet sin karriere som pilot i Ålborg, men var flyttet til København og boede hos en moster i Polensgade ikke langt fra den gamle flyveplads på Kløvermarken.

Hver morgen cyklede han til Kastrup for at møde på arbejde

kl. 8. Og det var netop en cykel, han brugte. Det var andre tider dengang. Selv om Thorvald havde kørekort, var det absolut ikke en givet ting, at „man“ også havde bil, og det havde Thorvald altså ikke endnu.

Kighosteflyvning

Hovedparten af flyvningerne ved Dansk Lufttaxa foregik med Auster Autocrat og KZ VII. En morgen i juli lød dagens opgave dog på „kighosteflyvning“ med KZ III OY-DZA. Flyet var ejet af Zonens flyvetjeneste, men skulle denne dag flyves af Thorvald.

Snart ankom både lægen og forældrene med deres lille barn, der var omkring 18 måneder, og som nu blev svøbt godt ind i tæpper, for turen ville blive kølig. Thorvald tog plads i pilotsædet, og lægen sad med barnet ved siden af. OY-DZA lettede fra Kastrup og satte kursen nordover. Flyet steg op mod 3500 meter, og allerede fra 2000 meters højde begyndte slimen at løsne sig, så barnet fik lettere ved at trække vejret.

Efter en lille time over Nordsjælland lod Thorvald langsomt III'eren glide ned mod Kastrup - trykforskellen måtte ikke komme for pludseligt af hensyn til barnet. Efter en flyvetur på 11/2 time kunne forældrene tage hjem med et barn, der trak vejret lettere. De kunne også se frem til en regning for flyveturen, da det naturligvis ikke var offentlige kasser, der finansierede den slags „naturmedicin“.

Kighosteflyvninger blev i øvrigt udført mange steder i landet i årene 1946-49. En statistik viste, at 60% patienterne fik det bedre efter en tur i de højere luftlag.

Ambulancefly

OY-DZA var på vingerne for første gang d. 29. oktober 1946 med Kramme ved pinden. Den var en af fire KZ III, som blev indrettet med bare i bagkroppen. Patienten blev skubbet ind bagfra og blev af hensyn til tyngepunktet placeret så hovedet var helt oppe ved piloten. Der var dog grænser for, hvor meget ambulan-



ceflyvning III'erne kom til at udføre, da der ikke var plads til en læge, og da de kun kunne bruges under VFR-forhold. Derimod var de glimrende til post- og fragtflyvning under strenge isvintre.

Zonen solgte flyet til John Ewald Hansen i Valby i juni 1955, men allerede i marts 1956 købte man flyet tilbage, så der må have været brug for det! OY-DZA fløj sin sidste ambulanceflyvning d. 11. december 1962. Denne tur gik fra Hesselø til Holbæk.

I 1963 blev OY-DZA solgt til A/S Commertas i København, og året efter til Chr. Hoelgaard Lund fra Ringsted. Hoelgaard Lund nåede at flyve 320 timer på flyet, inden luftdygtighedsbevis udløb i 1969. Han var flyttet til Sverige og valgte at forære sin gamle KZ III til KZ & Veteranflyklubben, der med lastbil kunne hente flyet på den lille plads Feringe et lille stykke oppe i Sverige. Flyet havde på det tidspunkt en totaltid på 3157 timer.

I 1971 kunne man i KZ-bladet læse om, at flyet trængte til en gennemgribende restaurering. Der skulle helt ny beklædning på kroppen, og vingerne skulle ses efter. Klubben var dog helt indstillet på at føre maskinen tilbage til fuld flyvedygtig ambulance-standard.

Til DV

Da Dansk Veteranflysamling blev stiftet valgte KZ-klubben at forære OY-DZA til denne.



„Ambulance-III'eren“ er udstillet med både bære og ski på museet i Stauning.

Databoks:

KZ III

Motor:	 Cirrus Minor 90 hk
Spændvidde:	 9,60 m
Længde:	 6,53 m
Tomvægt:	 419 kg
Max startvægt:	 650 kg
Rejsehastighed:	 165 km/t
Max hastighed:	 185 km/t
Stallhastighed:	 45 km/t
Max flyvehøjde:	 4.150 m
Rækkevidde:	 500 km

Dansk Veteranflysamling fik flyet bragt tilbage i flyvedygtig stand, og i juni 1989 var det atter på vingerne.

I dag hører OY-DZA så til de fly, som Dansk Veteranflysamling holder smukt i live, så fremtidige generationer kan få et førstehåndsindtryk af disse



Thorvald Jensen var årets foredragsholder ved KZ-rally. Her ses han ved en anden KZ III, som han ved den lejlighed fik mulighed for at flyve en tur i.

antikke danske vinger. På museet kan man se flyet med åben baglem og bære.

Allerbedst er det naturligvis at opleve OY-DZA de gange om året, hvor det er på vingerne og bevæger sig i sit rigtige element. Ikke mindst i blæsevejr er det sjovt at se, hvor langsomt en III'er kan flyve. Da griber man sig selv i at overveje, om det er en drage eller et veteranfly, der hænger deroppe på himlen.

OY-DZA er et syn man kan nyde, uanset om man fløj den gamle maskine i fyrrene eller ej.

Dansk Veteranflysamling
„Ambulance-III'er“ over Ringkøbing.



Krigen er slut

– og der er tid til eftertanke



Dansk F-16 returnerer til Flyvestation Grazzanise efter en ca. seks timer lang Combat Air Patrol flyvning i krigsområdet.

Tekst og billeder N.M. Schaiffel-Nielsen

Luftangrebene på serberne i både Serbien og Kosovo stoppede den 11. juni efter 78 døgns mareridt for den serbiske befolkning. Det betød ikke, at NATO herefter indstillede luftoperationerne i området. Tilliden til Slobodan Milosevic var stadig ikke til stede. Der havde været skyderier med både dræbte serbere og tyske journalister. Selv i de sidste dage af tilbagetrækningen fortsatte serberne med at brænde albanske hjem, fabrikker og forretninger af.

Der er gået fire dage siden luftoperationerne mod serberne standsede. Det betød ingen ændringer i det danske flyvevåbens indsats i konflikten. Tværtimod, den 15. juni afgik en C-130 Hercules fra Flyvestation Skrydstrup til flyvebasen Grazzanise med materiel og personel, som skulle ned for at afløse kollegerne. Dog var udskiftningsholdet blevet reduceret med en halv snes stykker.

Så såre flyets dør blev åbnet, væltede den italienske varme ind i lastrummet. Det første der fangede øjet var to F-104 Starfighters som stod ude ved kanten af betonen. Bag dem holdt fire af Eskadrille 730/IRF (Immediate Reaction Force) klar til start. Det var kun godt fire timer siden vi så en tilsvarende start – men da var det på Flyvestation Skrydstrup – 2.000 km længere nordpå.

Nogle af dem, der skulle hjem var ude ved flyet for at tage imod. Resten stod ovre på den anden side af startbanen i den danske camp og stirrede længselsfuldt mod "vores" C-130, der snart skulle være "deres". "Sikke en flok turister", var der én der mumlede, de venter bare på at komme hjem. Ikke mærkeligt efter seks uger i varmen.

God stemning

Modtagelsen var i Flyvevåbets sædvanlige stil, grov, men hjertelig. De sommerblege nordboer, benævnt „newcomers“, blev hilst velkommen af de mørkebrune „indfødte“.

Detachment Commander, oberstløjtnant N. Sværdgård (LIN), hjemme i Danmark Operationsofficer på Flyvestation Aalborg, bød kort velkommen

og overlod ordet til teknisk leder, som fortalte om, hvor de nye kunne få grønne shorts og skjorter og andre praktiske ting.

Herefter fik alle besked om, ikke at fortælle nogen, heller ikke kollegerne hjemme på de respektive flyvestationer om, hvilke piloter, der fløj hvilke missioner. "Vi ønsker ikke at gentage den hollandske succes", hvor navnet på piloten der skød en MiG-29 ned blev udbasuneret i pressen og timer efter havde hans familie modtaget de første dødstrusler".

Han lod ingen i tvivl om alvoren i at holde mund med den slags. Han lagde heller ikke skjul på, at baren lukkede tidligt og tilføjede, at man ikke var i Italien for at feste. Herefter fik teknikerne besked om at gå ud til de kollegaer de skulle afløse for at få en kort overlevering.

Så gik turen over til forsyningsmanden. Det gjorde godt at komme i et par shorts. Der blev grinet meget af de hvide "sovekammerben".

IRF

Vi kiggede indenfor i Wing Ops, hvor vi blev modtaget af over halvdelen af enhedens piloter. Stemningen var god og drilsk. "Nu husker du at skrive, at dette er IRF, og ikke bare Eskadrille 730. Nu er det nemlig piloterne fra Flyvestation Aalborg, der er i overtal".

Vi iler med at forklare, at Eskadrille 730 fra begyndelsen var og stadig er entreprenøren for IRF, men at IRF i bund og grund er en flyvevåbenopgave, som ingen enheder kan unddrage sig at levere personel til, det være sig piloter, hydteknikere, eller chauffører for ikke at glemme de vigtigste, regnskabsføreren og velfærdsoficeren.

Man tænker mere

Vi spurgte Detachment Commander, oberstløjtnant N. Sværdgaard (LIN): "Hvordan har du oplevet, at skifte jobbet som operationsofficer på Flyvestation Aalborg med jobbet som Detachment Commander på Grazzanise?"

"Det har været en særdeles positiv oplevelse. Det er dejligt at konstatere, at enheden fungerer professionelt og effektivt. Selv om folk er effektive hjemme, så er de det på en helt anden måde hernede og det i op til 14 timer i træk".

LIN understreger, at det med det professionelle gælder på alle niveauer. Alle synes at være indstillet på at yde en 100% indsats. "Man passer ikke bare sit eget, men ser til, at naboen kan følge med. Alle hernede lever med i missionerne og føler et fælles ansvar for opgaven".

"Hvordan opfattede perso-

nellet situationen efter den 27. maj, da de offensive operationer mod serberne begyndte?".

"Det er svært nøjagtigt at forklare, hvad der skete, men der blev en betydelig mere spændt stemning. Spændingen ramte alle, men alligevel gik den enkelte rundt og troede, at det kun var ham eller hende, der pludselig havde det anderledes. Der sænkede sig en alvor over folk, som jeg ikke har set før. Og det at vente på, at flyene kom hjem igen blev en mere intens oplevelse end tidligere".

I samme åndedræt siger LIN, at han er glad for at have fået muligheden for at se, at den træning man i mange år har gennemført hjemme i Danmark, uanset i hvilket arbejdsområde, der er tale om, har haft den tilsigtede virkning, nemlig at opgaven løses tilfredsstillende.

"Det er et godt job at være chef hernede" fortsatte han, "jeg har næsten ikke noget arbejde. Ind imellem sker det, at folk er utilfredse med et eller andet, men det får vi løst. Jeg bruger meget tid på at snakke med folk i baren efter fyraften. Der er som regel der det kommer frem, hvis der er noget der trykker på leveren. Hvis en virkelig katastrofe er under opsejling for den enkelte, så leverer jeg den over til vores socialrådgiver, Lars Kaastrup Olesen, som er god til den slags problemløsninger".

Om selve indsatsen mod Restjugoslavien siger LIN: "Og så er det lidt bemærkelsesværdigt at tænke på, at det første gang i flere hundrede år, at Danmark har deltaget i en krig, og været med til at vinde den".

Om samarbejdet med sine naboer, nordmændene siger LIN: "Det fungerer fortrinligt, de tager sig at forskellige jobs for os så som vagt- og brandtjeneste, medens vi så hjælper dem på anden vis". LIN må dog indrømme, at det norske sprog ikke altid er lige let at forstå,

*Flightlinen om natten. Til cika-
dernes sang og den fjerne
brummen af generatorerne,
kunne man ikke lade være med
at tænke på, hvad formålet med
flyenes tilstedeværelse var.*



Detachment Commander, på italiensk "Il Padre Squadrone", oberstløjtnant og i hverdagen operationsofficer på Flyvestation Aalborg, N. Sværdgård (LIN), sagde om det at være chef i Syditalien: "Det har været en særdeles positiv oplevelse. Det er dejligt at konstatere, at enheden fungerer professionelt og effektivt".

afhængig af, hvorfra i Norge personen kommer. "Nogle gange er det helt uforståeligt", siger han med et smil.

Da vi forlod Detachment Commanders container kunne vi på døren læse, at hans titel på italiensk var "Il Padre Squadrone". Det lød næsten religiøst.

Stolthed og goder

Vi blev hurtigt klar over, at det at have gjort tjeneste i IRF er noget særligt. Nu er der ingen af deltagerne der giver udtryk for, at de er stolte af noget som helst. Men det mærkes tydeligt, at der er tale om en særlig enhed, hvor intet helt klart er godt nok, hvis ydelsen ikke har ramt 100% eller derover. Alle

er stolte af deres job, flere er i gang med tredje tur, hvilket ikke giver grundlag for nogen form for utilfredshed.

De fleste sammenlignede sig med nordmændene. De var omkring 220 mand til at holde seks fly i luften, mod danskernes 120 mand og otte fly. Det forhold, at nordmændene "kun" havde fløjet defensive flyvninger under hele udstationeringen, medens de danske fly havde fløjet både offensivt og defensivt blev der ikke lagt skjul på.

Vi skal så ile med at sige, at forholdet til nordmændene var godt på alle planer - undtagen når talen faldt på løn. "De får omkring 50.000 kr. om måneden" lød det med en smule misundelse i stemmen. Danskerne måtte "nøjes" med det der svarer til 12.000 kr. skattefrit for seks ugers tjeneste plus 12 fridage når de kommer hjem.

Vi erfarede hurtigt, at nordmændene også havde ting at misunde danskerne. "Det at de bliver skiftet ud hver sjette uge, er vi meget misundelige på", forklarede en nordmand os. Det kan også danskerne forstå. Ikke mindst på baggrund af, at nordmændene overhovedet ikke har skiftet ud. De der havde været på Grazzaniise længst havde været der fra oktober og kun været hjemme på 14 dage eller tre ugers ferie.

Det er svært at sammenligne goder, men ingen danskere var i tvivl om, at de hyppige udskiftninger var et gode. Man var heller ikke i tvivl om, at det at folk var blevet sendt hjem med dags varsel, hvis der gik proble





–Hvor finder jeg infirmeriet? –Det ligger på Tuborgvej, lød svaret. Ser man efter nederst på muren, ja så står der faktisk Tuborgvej. Og infirmeriet ligger på højre side ved flagene.

mer i privatlivet havde været et endda meget stort gode.

Fornuftig underbringelse

Hotellet var et fornuftigt sted at bo. Et svagt minde om barakbyen som eskadrillen boede i på Ørlandet i Norge for år tilbage meldte sig.

Vi talte med Bent Pedersen fra Flyvematerielkommandoen Handelsafdeling som forklarede, at man kunne indkvartere personalet på hotel for et væsentligt mindre beløb end det vil koste at forrente køb og drift af en containerby. Samtidig fik man den sidegevinst, at personalet kom væk fra flyvebasen og dermed var mere friske til at yde en arbejdsindsats på til tider op til 12-14 timer. Han var ikke i tvivl om, at stresset personel, der

skal holde moderne fly flyvende, kunne blive en trussel mod flyvesikkerheden.

Nattetanker på flightlinen

Klokken et natten mellem torsdag og fredag. Det første hold teknikere mødte på arbejde på flyvebasen ved midnat. De skal sikre at flyene er klar, når de skal starte omkring klokken fire.

To timer senere møder folkene fra efterretningstjenesten. De skal indsamle efterretninger fra Balkanområdet for at kunne briefe piloterne om, hvilke trusler de vil møde på den beordrede mission. Efterretningerne er indsamlet af NATO-styrkerne i området.

Vi får ikke at vide, hvilke kilder man øser af, men det er tilladt at gætte på andre missioner fløjet i løbet af natten, AWAC flyene og mange andre muligheder. Det hele bliver samlet i en briefing som piloter får umiddelbart før de skal af sted.

Det er en lun nat. Lige nu omkring klokken to er der helt stille. Flyene står i en lang række på platformen. Badet i lys. Der er en særegen stemning over en flightline med fly som er ladet op med skarpe missiler. Man kan ikke lade være med at se på dem en ekstra gang.

I ørerne har man endnu ekkoet af de forklaringer, der kom fra folkene i den Centraliserede Ammunitionstjeneste da de forklarede: „Da vi skulle til at flyve offensivt var det med en anderledes fornemmelse, at vi hængte bomberne på flyene. Der var ingen af os der var i tvivl om, hvad vi gjorde. Vi talte en del om det, men kom til det resultat, at grunden til vi gjorde det var så grusom, at indsatsen var en nødvendighed. Vi vidste også meget vel, hvad der ville ske, når bomberne

blev kastet. Det kunne koste nogle serbere livet“.

Langsom opvågning

Stille og roligt vågner eskadrilleområdet op til en ny dag. Nordmændene er endnu ikke mødt; de skal først starte klokken otte. Ude mod nordøst fortæller en meget tynd lyserød stribe, at dagningen er på vej.

Men freden bliver snart brudt. Det sker da den første F-16 starter. Det er slut med at lytte til den nattens faste lyde, der består af en blanding cikadernes sang og brummen fra containergeneratoren.

Klarmelderer bevæger sig rundt om flyet, medens han sammen med piloten gennemgår hele checklisten. Sikrings-splitter trækkes ud og tælles op. Det hele virker. Lidt efter ruller de to F-16 ud af eskadrilleområdet og ud til start på bane 24. I eskadrilleområdet på den anden side af startbanen er F-16 MLU-fly også klar.

Ventetid

Flyene startede med efterbrændere. Det eneste man kunne se i mørket var ilden fra efterbrænderen og flyenes positionslys. Snart ville sidstnævnte blive slukket, og piloterne var i gang med at gennemføre det de var taget til Italien for, Combat Air Patrol. Det vil sige de var der for at kunne gribe ind, hvis serbiske fly søgte at angribe andre NATO-fly eller skibe.

Sandsynligheden for at de ville komme i indsats var næsten udelukket. Slobodan Milosevic var blevet den første „krigsherre“ i verdenshistorien, der havde måttet kapitulere overfor et angreb kun gennemført af flyvestyrker.

Et forhold, de der har forstand på de dele, altid har for-

sværet kunne lade sig gøre. Lige nu har de noget at tænke over. Luftkampagnen var gennemført uden tab af menneskeliv. To piloter var, efter at være havareret over Serbien, blevet hentet ud af Combat SAR helikoptere.

Hen mod klokken ti kom flyene hjem igen. Piloterne gik til debriefing, flyene var kørt på plads på flightlinen og arbejdsdagen var ved at være forbi.

Flyveopgaven for næste dag var kommet fra ICAOC5, men lige nu var det mere interessant at komme hjem på hotellet for at indhente den manglende nattesøvn.

Arrivedeci Grazzanise

Den 29. juni 1999. Som altid når Eskadrille 730/IRF enten forlader eller ankommer til Flyvestation Skrydstrup var himlen dækket med regntunge skyer.

Præcis klokken kvarter over tolv dukkede en seks-skibs formation, anført af chefen for Eskadrille 730, major Max Wilhelmsen (MAX) op fra sydvest. To gange fløj den ind over flyvestationen, og TV-fotograferne fik deres billeder. Hele den samlede verdenspresse var samlet i Skrydstrup denne eftermiddag. Endelig kunne man få lov at stille de mange spørgsmål, som havde brændt på læberne i så lang tid.

Ude i Eskadrille 730's eskadrilleområde samledes familiemedlemmer til de 35, der skulle komme hjem med C-130H Hercules klokken 14, sammen med alle, der i øvrigt havde været udstationeret med Eskadrille 730/IRF.

Krydsvind og „krydsild“

Da der skulle landes på sydlige parallelbane, og tværvindskomponenten var tæt på det

Når alle var gået hjem var det blandt andet tjenestehund nr. 934 Dax og hans hundefører, flyveroverkonstabel B.B. Andersen, der skulle sikre flyene mod overlast fra ubudne gæster.



På talerstolen chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard. Foran paraden chefen for Eskadrille 730/IRF, major Max Wilhelmsen. Rosgaard sagde blandt andet til sine soldater: „Flyvevåbnet, og jeg som jeres chef, er stolte af jer. Tak skal I have!“



tilladelige, kunne hele modtagelsen være endt på Flyvestation Karup. Så galt gik det ikke.

De seks fly landede og rullede ind i eskadrilleområdet, hvor de blev modtaget af sværme af journalister. En af piloterne måtte afbryde interviewet med et: „Nu skal jeg altså!“ og forsvandt ind i eskadrillebygningen.

„Hvorfor vil I ikke fortælle om, hvem der har kastet bomberne under de offensive flyvninger i Kosovo?“, blev der spurgt på pressemødet. Til det svarede chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard: „Det vil vi ikke, fordi vi stadig har personel dernede, og for at beskytte det personel, der er kommet hjem“.

Generalmajoreren mere end antydende, at spørgsmålet var upassende i forhold til de aftaler man tidligere havde indgået med pressen om at beskytte piloterne og deres familier mod repressalier fra folk, der ikke er enige i den indsats der er blevet udført.

Rosgaard kunne fortælle, at der var blevet kastet bomber i fire tilfælde. Tre missioner var mod mål i Kosovo og et i Serbien. I alle tilfældene havde målene været antenner og depoter. Der var ikke blevet skudt mod de danske fly i forbindelse med missionerne.

Om det at flyve i krig sagde MAX: „Hvis der er nogen der siger, at de har fløjet i en sådan situation og aldrig været bange, så vil jeg sige, at vedkommende lyver. At skulle flyve under disse forhold er en psykisk proces at vænne sig til. Og denne tilvænnning sker fortløbende hurtigt“.

Han kunne også fortælle, at han som eskadrillechef havde gået „kineservagt“ med chefen for Eskadrille 727, kaptajn Kresten D. Andersen (MES),

således at de havde vagt hver et døgn på skift.

Gjort indtryk

Deltagelsen i Operation Allied Force, som krigen mod serberne hedder i NATO sammenhæng, havde tydeligvis gjort indtryk på de fleste. MES udtrykte det på denne måde: „Når man ser en otte-årig dreng, hvis forældre er blevet taget væk af serberne, hvorefter han gemmer sig tre uger i bjergene indtil nogen tager ham med til Albanien som flygtning, så gør det indtryk. Ikke mindst, når man selv har en søn på otte år“.

Han forklarede, at disse billeder var med til at fremme hans forståelse for, at regeringen mente at den slags var uantageligt og derfor måtte stoppes. „Uden at jeg af den grund opfatter vores missioner som hævn“, understregede han.

Velkommen hjem

I sin tale til paraden efter pressemødet sagde generalmajor K.E. Rosgaard blandt andet: „Den konflikt I har deltaget i var den første i verdenshistorien, hvori menneskerettighederne og kampen mod etnisk udrensning var bestemmende. I har som professionelle i Flyvevåbnet været med til at „vinde den krig“. I har løst den stillede opgave, men vi må ikke i glæde og tilfreds glemme, at den endelige sejr først er nået, når det internationale samfund kan demonstrere at albanere og serbere - ja alle etniske grupper på Balkan, kan leve sammen“.

Generalmajoreren lagde ikke skjul på, at opgaven havde været en kraftanstrengelse, ikke mindst for flyvestationer Skrydstrup og Aalborg, som i stor udstrækning har måtte stille personel til rådighed for eskadrille 730/IRF.

Han mindede også om, at det var gået hårdt ud over træningen af nye piloter herhjemme og mange andre områder.

Han takkede familierne for deres støtte til de udsendte og sagde, at han var meget vel klar over de afsavn det havde betydet for de ansattes familier. Og, at han vidste, hvor stor betydning støtten hjemmefra havde for at arbejdet kunne udføres professionelt.

Rosgaard sluttede sin tale med at sige: Da I tog af sted den 13. oktober 1998, bad jeg jer om at komme godt af sted - støtte hinanden - løse opgaven og komme sikkert hjem. Det har I til fulde indfriet. Flyvevåbnet, og jeg som jeres chef, er stolte af jer. Tak skal I have. Rigtig velkommen hjem til såvel gamle som nye udfordringer i Flyvevåbnet. ■

Hvad kostede indsatsen?

Af N.M. Schaffel-Nielsen

Prisen for den danske indsats i Operation Allied Force har indtil nu været omkring 35 mio. kr. Det har kostet Flyvevåbnet 3,25 mio. kr. pr. måned i merforbrug at sende 115 mand til Grazzanise. Heri er ikke medregnet løn til personellet og flyvetimerne. Sidstnævnte koster for en almindelig fredsmission 32.692 kr. i timer, inklusive løn til besætningen.

Indtil den 9. juni havde de otte danske F-16 fly fløjet tilsammen ca. 2000 „skarpe“ flyvetimer, fordelt på 220 missioner svarende til 442 flyvninger. 1300 timer var blevet anvendt på træningsflyvninger, således at det samle antal flyvetimer i forbindelse med Operation Allied Force (OAF) i alt kommer op på omkring 3300 flyvetimer.

Flyvertaktisk Kommando har ikke skulle tage disse penge ud af det daglige driftsbudget, men har trukket pengene på en konto i Forsvarskommandoen.

Da vi ikke ved, om der har fundet våbenafleveringer af luft-til-luft missiler sted, kan vi ikke regne på den omkostning, men kun fastslå, at et Sidewinder ML-9 koster 596.833 kr. Derimod er et AMRAAM (Advanced Medium Range Air to Air Missile) (Avanceret mellemdistance luft-til-luft missil) betydelig dyrere, nemlig mellem 3,2 og 3,4 mio. kr.

I alt er der transporteret ca. 900 tons gods til Grazzanise ad landevejen, en tur på ca. 2.600 km hver vej. Lufttransporten har omfattet 170 tons gods, som har krævet 24 flyvninger med C-130H Hercules, herudover har Eskadrille 721 gennemført fem flyvninger med Gulfstream og 12 med Challenger 604 til Grazzanise.

Vore allieredes, og her især USA's udgifter, har været betydeligt større. Et Tomahawk krydsermissil koster 5,5 mio. kr., hvorimod en laserstyret Paweway bombe „kun“ koster 242.547 kr.

Ser man på priserne på fly så er en F-16 en næsten rørende „billig“ sag til 145 mio. kr. regnet i 1994 priser. Derimod koster en F-117A Stealth mere end det dobbelte, 292,1 mio. kr. Gennemsnitsprisen for en flyvetime for en allieret jager er udregnet til 275.622 kr. pr. time, medens en flyvetime med et B-52 bombefly koster 57.329 kr. pr. time, her er ikke medregnet udgifter til infrastruktur eller vedligeholdelse. Tager man en flyvning med et B-2 fly fra USA til Serbien og tilbage igen koster turen 8,2 mio. kr.

De gennemsnitlige amerikanske omkostninger under OAF blev offentliggjort til US\$ 1 mia. om dagen, altså rundt regnet 7 mia. kr., hvilket skal ses i lyset af, at USA bar hovedbyrden af de op 40.000 flyvninger, der blev gennemført under operationen.

Sådan oplevede jeg

DM i svæveflyvning 1999

Af Jan Schmeltz Pedersen, Nordsjællands Flyveklub.

Så lykkedes det endeligt igen

Efter et 3-dages DM i 1984, hvor jeg marginalt slog Klaus Degner og Jan Andersen på en lusket 3. dag, og hvor Klaus og jeg begge landede på Ejstrupholm, og 2. pladser i 1985, 1988 og 1990, var jeg så heldig at få en 1. plads i standardklassen 1999.

Efter konkurrencen „spurgte“ (d.v.s. beordrede) flyvemester Rasmus Mortensen mig til at skrive i Nordsjællands Flyveklub's klubblad NOTAM om, hvorledes det dog kunne lade sig gøre for så gammel en mand (50 år!), og indlægget reproduceres hermed i FLYV.

En dag for dag gennemgang af konkurrencen er andetsteds i bladet, så jeg har valgt at koncentrere mig her om forberedelse, taktik og beretning fra en enkelt dag.

Topfly

Pr. den 1. januar 1999 solgte jeg den sidste trediedel af min trofaste ASW 24, D1, der i de 10 år jeg var medejer af den skaffede mig en DM 2. plads i 1990, og hæderlige placeringer i et EM, med over 700 herlige timer i luften og mange sikre udelandinger.

Men allerede til DM 1998 havde jeg skiftet fly, idet jeg vandt klubbens Discus, 27, dog uden nogen synlig forbedring på resultatlisten.

I efteråret 1998 (hvor jeg blev voksen) besluttede jeg mig for, at de næste 10 år eller mere afhængig af helbredet skulle vies til svæveflyvning, mest af alt med flyvning i Schemp-Hirth Nimbus 4 t'en (A), som jeg blev medejer af i 1998.

Og som måske erindrere, medførte det, at jeg opgav at drive advokatfirma ved siden af mit job som trafikflyver.

Derefter var der ikke langt til tanken om at leje et topfly til DM99, så jeg gik i flæsket på min kollega Göran Ax, idet jeg nok mente, at han kunne skaffe mig en ASW 27. Det mente han også selv, men desværre så ejeren af et sådan eksemplar ikke helt på det på samme måde.

Men Göran havde andre kontakter, og snart havde jeg en aftale om en næsten ny LS8,

LX, som Anders Blom, chefinstruktør i det svenske svæveflyveforbund, var ejer af. Selvsamme eksemplar havde fløjet VM fortræning i Bayreuth i sommeren 1998 med Bengt Göök, så jeg vidste, at det var en fuldt færdig konkurrencepakke med Cambridge udstyr, jeg havde fået fat på.

Der var derfor en primær logger, og jeg købte en backup logger, en Filser Colibri, idet jeg ikke ville acceptere risikoen for at skulle runde vendepunkterne med fotosektor. Jeg købte desuden egen lader og et 2,4 Ah batteri, så det kunne køre helt uafhængigt af flyets øvrige udstyr. Cambridge logger, ditto L-Nav og Colibri'en fungerede upåklageligt.

Så langt så godt. Ferie blev søgt, så der var tid nok til forberedelse.

Ulovlig? svensk transportvogn

Med til flyet hørte en svensk transportvogn af fabrikat Göök. Ved et studium af registreringsbekendtgørelsen fandt jeg ud af, at den måtte jeg ikke køre med efter dansk indregistreret bil, og bestemmelserne om prøveplader kunne selv med lang elastik ikke strækkes til at dække mit behov.

Det korte af det lange blev,

at jeg fik sendt en ansøgning til Rigspolitiet, og selveste Birthe Rønn Hornbech gav mig et høfligt afslag, men med telefonisk besked om, at Færdselsstyrelsen måske kunne dispensere, hvilket de så gjorde. Men det tog i alt 4 måneder, så det var godt jeg kom i gang i god tid. Så nu måtte min hjælper og klubkammerat Jørgen Arndt og jeg køre med vogntoget.

Så meddelte Lillian på Arnborg-kontoret, at konkurrence-nr. LX var optaget af et fly fra Midtsjællands Svæveflyveklub. Endnu en ansøgning røg afsted, og Sverre Eplov fra MSF's bestyrelse gav mig heldigvis lov til at bruge „LX“ i tidsrummet. Så var jeg da fri for at klistre og male.

Træning

Så var der træning. Ikke noget med at komme til første konkurrencedag uden forudgående flyvning. Derfor havde jeg lejet flyet, så jeg kunne få tre dage med det på Arnborg. Desværre var vejret ikke med mig, men jeg fik da to ture i dis til 300 m på Gørløse søndagen før DM og en 2 timers tur om tirsdagen på Arnborg.

Desuden havde jeg ved læsning af Aerokurier fundet den konkurrence, der ville passe tidsmæssigt bedst. Det var den 21. internationale konkurrence i Hockenheim, Tyskland, der foregik med afslutning 1 1/2 uge før DM.

Her drog jeg ned, og med

hjælp af Morten Utzon fløj jeg på ni ud af ni mulige flyvedage, heraf seks konkurrencedage med over 30 timer og 2000 km stræk i Nimbus'en. Desuden havde jeg fløjet et par timer i Minden, Nevada i marts.

Nu kunne jeg ikke gøre det bedre i forberedelsesfasen.

Hellere for hurtigt end for langsomt

DM blev på otte konkurrencedage i meget skiftende vejr - ja, jeg tror ikke vi undgik alle vejrtypen bortset fra snestorm.

Jeg befandt mig hurtigt godt i LS8'en. Den er meget let at flyve og så støjsvag, at jeg til at begynde med ofte fløj stærkere end jeg egentlig ville, men det viser måske noget om, at man ikke kan vinde i svæveflyvning ved at flyve for langsomt.

Vi véd fra Reichman, at tabet ved at bruge forkert MacCready-værdi og dermed flyve både for hurtigt og for langsomt først bliver markant ved store fejlbedømmelser, under forudsætning af, at der er frigang nok til jorden, hvis man flyver stærkt. Men jeg har nok altid haft en tendens til at flyve for langsomt under alle omstændigheder, og det slår hårdt at tudse afsted med 120 km/t, når der skulle flyves 170 km/t.

Konkurrencens første dag

Første konkurrencedag, fredag, var jeg heldig. Der havde været frontpassage, og de, der startede tidligt ud, indhentede



Std. klasse:

Nr. 2 Lars Ternholt, nr. 1 Jan Schmeltz Pedersen, nr. 3 Niels Ternholt

bagsiden og kom i venteposition. Jeg startede lidt sent, og det blev til min fordel. LX cruisede bare derudad, og jeg vandt dagen.

Vejrudsigten lovede godt for de næste dage, og også på dag 2 var jeg heldig at læse vejret godt. Her valgte jeg igen at starte sent, det gav mig nogle nervepirrende minutter i et langt glid fra Ølgod til Brande under et udbredt AC-lag og med delvis regn, men mit held var, at jeg fik indhentet de der var startet før mig med 15 minutter, idet de åbenbart var kommet ind under AC-laget på et uheldigt tidspunkt med parkeringsbøder til følge. Fra Brande var det bare fuld rulle resten af opgaven, og jeg vandt dagen igen.

Hvad med taktikken?

To dages flyvning hjemme ud af tre. Det lovede godt for DM. Men hvad nu med taktikken? Nr. 1 samlet, men der var ikke mange point at give væk af, og det blev symptomatisk for resten af konkurrencen.

Jeg havde til det sidste de to Ternholt brødre fra SG70 lige bag mig, og de fløj en meget effektiv holdflyvning. Desuden var Jens Christian Pedersen fra Svævefly en altid nærværende og farlig konkurrent. De øvrige piloter, der var med i toppen efter dag 2, blev sat af på forskellige tidspunkter de næste dage, enten ved udelandinger eller ved andet manglende held.

Jeg selv havde ingen udelandinger, og jeg var på intet tidspunkt i konkurrencen så tæt på en udelanding, at jeg havde valgt en specifik mark at lande på. Men jeg var da i 300 m et par gange og under 500 m flere gange.

Så det gjaldt om at undgå at udelande og at flyve mindst lige så stærkt som de tre ovennævnte piloter samt Mogens Hoelgaard, Herning, der på en for mig bekymringsværdig vis stille og roligt arbejdede sig opad på resultatlisten.

Det skulle jo være nemt nok! De næste dage gjorde jeg dette på forskellige måder, dels ved at undgå at starte ud før dem, dels ved at flyve med dem (jeg flyver rigtig godt sammen med Jens Christian,

som jeg fløj holdflyvning sammen med under EM i 1992 i Ungarn), og dels ved at teame op med min klubkammerat Jan Andersen. Han gjorde et stort arbejde for mig, efter at han havde været meget uheldig de første par dage (han tog så hævn ved at blive dagsvinder på dag 3 og 8).

Alt sammen på forskellige tidspunkter og dage. Det lykkedes mig både at blive uhjælpeligt tabt bagud og alligevel indhente feltet, komme foran og blive hentet, komme bagud og blive der, dog ikke for meget, og komme forud og blive der, dog heller ikke på noget tidspunkt med de store afgørende forskelle. Det vil sige, det lykkedes for mig med held og forstand at flyve tilstrækkeligt sikkert til at nå målet. Som vi tidligere har sagt det (efter Moffat) Winning by not losing.

Tørtermikdag

Det afgørende for konkurrencen blev, at jeg kom med hjem på den grimme tørtermikdag, onsdag den 19., i en vejr-situation vi alle frygter: Tørtermik til 1.000 m i Centraljylland og til mange steder kun 700 m i Vestjylland, 45 km/t øst-syd-østenvind. Hver gang du skifter område er det med livet i hænderne, for du kommer ingen vegne, og der er ingen sikre termikområder bortset fra de velkendte hede/bakkeområder nord for Brejningekrydset og op til Holstebro/Lemvig.

Jeg havde fløjet lidt med Ternholterne, men da vi skulle vende Skjern fra nord og så tilbage til Vildbjerg ventede de ca. 10 km nord for Skjern bag mig (det så jeg for sent), og Jan Andersen var fløjet fra mig, så der var jeg så mutters alene i 300 m på vej ind over Skjern by nord med meget få ideer og en hastigt svindende højde. Jeg satte min lid til industri-kvarteret i nordenden af byen, og den kastede da heldigvis 1,5 meter af sig, og med den vind, der var, endte jeg ude over Ringkjøbing fjord i 1100 m.

Så ind mod byen igen i den modbydelige modvind, og ud mod nordøst. Snart var jeg atter uden højde og ideer (ja man flyver selvfølgelig mod skovstrækninger, hedestærkninger eller byer, men midt ude over



Skamlen afprøves inden præmieoverrækkelsen.

åben mark var der 1 m/s stig. Medens jeg snurrede rundt dér og hørte Jan Andersen fortælle mig, at jeg bare skulle op forbi Videbæk, så var der fin termik igen, så jeg „feltet“ med 10-12 fly komme fra Skjern, og jeg besluttede at vente på dem, og fra da af var det holdflyvning hjem.

Jan Andersen og Steen Elmgaard, vores dygtige juniorpilot fra Østsjællands Flyveklub, der begge havde fløjet fra mig sydover, fløj ind i muren fra Ulfborg, det sidste vendepunkt, og var ikke nok fly til at finde termikken ved Trehøje. Derimod fik vi 10-12 fly spredt os så meget, at det hele tiden lykkedes for den ene eller den anden at finde noget termik, der var stærk nok til at vi trods alt kom fremad. Men jeg var da tre gange forbi fjernsynsmasten ved Trehøje.

Op så fandt Morten Juul Christensen fra Herning kl 18:45 den sidste 1,5 m/s ved Hølgild plantages vestkant, der sendte de fleste af os hjem. Til stor frustration for to af flokken, der ikke havde højde nok til at få fat. Vi hjemkomne piloter var nærmest euforisk overstadige over vores held.

Vi var 11, der kom hjem som de eneste, og vi tærskede hjem ca. kl 19.00 inden for 5 minutter af hinanden. Jeg var helt færdig, 4 timer og 40 minutters hård kamp på ruten, og 6,5 timer i alt.

Jeg syntes, at jeg havde fået nok for pengene, knæene eksede, jeg var fortsat nr. 1 med 65 points margin. Jeg mente nok, at vi kunne afslutte konkurrencen nu. Men der var fire mulige dage endnu.

Næste dag var vejret til det samme. Jeg og de fleste andre piloter bandede, men heldigvis var termikken blevet endnu dårligere, så konkurrenceleder Lars Ullitz valgte at aflyse dagen og give os fri efter seks forholdsvis skrappe dage. Det var en flyvesikkerhedsmæssigt god beslutning.

Tre dage tilbage

Så var der tre dage tilbage. Meteorologerne havde for længst dømt regn i pinsen, men det blev helt fint flyvevejr fredag og lørdag, så det var bare at gå løs på opgaverne med krum hals. Nu havde vi også hvilet godt ud, og det var blevet svæveflyvejr igen, så alle var vel glade for at skulle flyve.

Det lykkedes mig at hale en 4. og en 7. plads hjem uden for store pointtab, om fredagen øgede jeg endog forspringet til mine tre plageåndere med 70 point, og om lørdagen tabte jeg under det halve igen. Mogens Hoelgaard holdt jeg stangen ved kun at tabe 20 point til ham på de to dage. Da vejret så pinsesøndag viste sig fra sin bedste side (regn, regn og atter regn) var den hjemme.

Hvordan går man så sådan en konkurrence igennem uden at gå psykisk ned. Jeg må da erkende, at efterhånden som dagene går, og der det ene øjeblik bliver lovet masser af regn resten af perioden, og det næste øjeblik lovet fint vejr, svinger man mellem håbet om, at man kan holde sin placering og frygten for, at 1988 skal gentage sig, hvor jeg fører konkurrencen fra dag 6 til dag 8 og bliver overhalet på den 9.

15 m klasse:

Nr. 2 Henrik Breidal, nr. 1 Stig Øye, nr. 3 Niels Erik Skærlund.

og sidste dag. Af og til sov jeg heller ikke perfekt om natten.

Men både hjælper Jørgen Arndt, andre klubkammerater og familie forstod at holde mig i humør, og det er en stor hjælp. Og Jan Andersen var en stor støtte i de taktiske overvejelser. Og så er jeg vel efter de mange års konkurrencer blevet bedre i stand til at bære presset.

Ros til LS8

Endeligt vil jeg ikke undlade at rose LS8'en. Det var mit første møde med den, og den svigtede mig aldrig. Jeg følte mig hele tiden sikker på, at jeg og flyet nok skulle klare den, både når det gik for fuld hammer og i de dårlige perioder, hvor det bare skal bære. Jeg behøvede kun nogle få gange



at kaste vandet, for den bærer sin last utroligt godt.

Det er en ny generation fly i forhold til ASW'en og Discus'en, en generation som nu består af LS8, Discus 2 og formodentlig ASW 28, når den kommer. Man kan da sagtens klare sig med lidt held i den gamle generation fly, men man får ikke den ekstra fordel.

Resultater

Resultaterne står på side 19, men jeg kan til sammenligning

berette, at jeg vandt med 5.868 point. I 1984 vandt jeg i klubbens LS4, ML, med 2.314 point, i 1988 vandt Kristian Hansen med 7.717 og jeg blev nr. 2 i ML med 7.567 point. I 1990 vandt Kristian igen med 4.669 point og jeg blev nr. 2 i ASW 24 med 4.628 point.

Så sammenligningsmæssigt må det siges, at DM99 var en ret god konkurrence, om end ikke med så fint vejr som i 1988 og 1991. Og selvfølgelig gør resultatet, at jeg synes, det var en superkonkurrence.



Udnævnelser

**Adm. direktør
Bernard Hensey**



Bernard Hensey er pr. 1. juli udnævnt til administrerende direktør for FLS Aerospaces irske afdeling og får samtidig ledelsesansvaret for flyoverhaling i hele FLS Aerospace koncernen.

Han er 34 år, født i Irland og uddannet civilingeniør og MBA. Han kommer fra en stilling som manager for aircraft overhaul i TEAM Aer Lingus, det nuværende FLS Aerospace (IRL), hvor han har været ansat siden 1996. Før da var han hos Pratt & Whitney.

**Økonomichef
Claus Vang Ipsen**



Claus Vang Ipsen er pr. 15. april udnævnt til økonomichef i FLS Aerospace Holding i Valby.

Han er 55 år, uddannet cand. merc. og kommer fra en stilling i FLS Aerospace (IRL), hvor han fra ultimo 1998 især arbejdede med at integrere TEAM FLS Aerospace i FLS Aerospace koncernen. Fra 1983 til 1998 var han ansat i Lauritzen Gruppen og fra 1973 til 1983 i A.P. Møller Gruppen.

**Rutesalgschef
Peter Justesen**



Peter Justesen (49 år) er pr. 1. september udnævnt til rutesalgschef i Maersk Air efter Ejvin L. Pedersen, der nu er marketingchef i Billund lufthavn.

Justesen er udlært som speditør i Samson Transport og var derefter 10 år i rejsebureaubranchen, hos FDM og Benet. Han har været ansat i Maersk Air siden 1982, først som stationschef i Odense, senere som chef for alle danske provinsstationer og siden 1991 som chef for hele stationsservice-funktionen i Maersk Air. I 1997 udnævntes han til afdelingsdirektør.

Flyverhjemmeværninspektør S.C. Falkbøll



Oberst S.C. Falkbøll, den nye flyverhjemmeværninspektør og chef for Luftmeldekorpsen, begyndte sin militære karriere som konstabel i Luftværnsgruppen, ved ESK 532 i Kongelunden, som da havde Nike missiler.

Han gennemgik Flyvevåbnets Officersskole i 1971-73 og stabskursus 1984-86, og han er også uddannet som EDB programmør og systemanalytiker.

Obersten har bl.a. været sagsbehandler i Forsvarskommandoen og gjort tjeneste i Forsvarsministeriet og forskellige internationale stabe. I 1995 blev han næstkommanderende for Flyvevåbnets Officersskole.

25-års jubilæum

**Trafikchef
Unni Langbach**



Den 23. august fejrede trafikchef Unni Langbach 25-års jubilæum i Maersk Air.

Unni Langbach, der er 53 år, begyndte som ground hostess i 1974, blev samme år trafikassistent og i 1977 supervisor. I 1982 udnævntes hun til stationschef og siden 1990 har hun været trafikchef.

Kommentarer

Det interessanteste fly denne gang – og i meget lang tid – er uden tvivl OY-JRW, en N24 Nomad, bygget i Australien af Government Aircraft Factory og så vidt vides den eneste af sin art i Europa.

Nomad, som nogle måske kender fra TV-serien om de flyvende læger, er et tomotors utility fly i stil med Short Skyvan. OY-JRW, ex VH-KAN, der fløj hertil på egne vinger (ca. 80 timers flyvetid), bruges til faldskærmsspring. Kapacitet: 18 springere. Fra midten af august og året ud flyver den i Belgien.

De to Fokker 50 OY-MMU og 'V' er returneret efter at have været på engelsk register et lille års tid som henholdsvis G-BYBT og G-BXZW.

Cimbers ATR72 OY-CIN var under prøveflyvningerne registreret F-WWEH.

OY-GVD er en Lance II, bygget i 1978, ex D-EBRB.

Som tidligere omtalt er hovedparten af flyvningerne mellem Esbjerg og de danske offshore-platforme i Nordsøen overtaget af Canadian Helicopters, og dette firma er registreret som ejer af Super Puma OY-HDT (årgang 1982, ex G-BWHN), der opereres af et dansk datterselskab.

Learjet 60 OY-LJD er fra 1993, ex N205FX, King Air 300 OY-MEN fra i år, ex N9WV.

OY-NPE er Fairchild Metro 23, vist nok den første på dansk register. Den er fra 1994, ex N23VJ.

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dat	Ejer/bruger
CIN	ATR72-200	568	24.3.	Cimber Air, Sønderborg
GVD	Piper PA-32RT-300	32RT-78851390	5.7.	JIP-Fly, Ålbæk
HDT	AS 332L	2017	23.6.	Danish International Helicopters, Vamdrup
NPE	Fairchild SA 227-DC	DC 867B	3.6.	Ålborg Airtaxi
JRW	GAF N24A	117	22.7.	Nomad ApS, Gadbjerg
KKF	Boeing 737-600	30189	28.6.	SAS, Kastrup
LJD	Learjet 60	005	12.7.	Air Alpha, Roskilde
MEN	Beech B300	FL-229	9.4.	Aviation Assistance, Roskilde
MMU	Fokker 50	20153	9.7.	Maersk Air, Kastrup
MMV	Fokker 50	20154	9.7.	Maersk Air, Kastrup

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
BNY	Cessna 421B	23.7.	Jerry Dowitz, Hvide Sande	Solgt til Polen
FGX	Rhönlerche II	15.7.	Lærkebanden, Roskilde	Solgt til USA
GEN	Beech 1900	27.7.	Niels Brüel, Langebæk	Udlejet til Kenya
HMI	AS332L	1.7.	Maersk Air	Lejemål ophørt
JEA	PA-46-350P	20.7.	Elsmark Air, Sønderborg	Solgt til USA
MRA	Boeing 737-700	1.7.	Maersk Air	Udlejet til Tyrkiet
TAM	Cessna 500	30.7.	Torben Andersen, Hedensted +	Solgt til USA

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dat	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
CKL	Cessna 182P	6.1.	PHS 353 ApS, Vejle	Bent Christensen, Ikast

For 50 år siden

2. juli 1949: SAS nye værkstedshangar i Københavns Lufthavn Kastrup (Hangar 1) indvies med et kæmpebal for personalet (3.500 deltagere).

4.-11. juli: 11 danske privatfly deltager i et stort internationalt rally i Spanien. Det var det første virkelige store efter Anden Verdenskrig (ca. 100 fly deltog).

27. juli: Verdens første jettrafikfly, det engelske De Havilland D.H. 106 Comet, flyver for første gang. På Vandel kolliderer en Grunau Baby med startwiren til en 2G, så 2G'en dykker lodret mod jorden og havarerer. Curt Schröder og Aksel Sørensen, begge Slagelse Flyveklub, omkommer. Auster Autocrat OY-DPA fra Sønderjyllands Flyveselskab havarerer under rundflyvning på Rømø. Pilot Werner Simonsen og to passagerer omkommer.

17. august: Harald Wermuth Jensen ("Cowboy") flyver fra Vandel til Herlev med Hütter 28 OY-DOX og sætter derved dansk distancerekord for svævefly på 205 km. Flyvetid 5:02 timer.

28. september: Kaptajn M. von Holstein-Rathlou, chef for Hærens Flyvertroppers 2. Eskadrille i Værløse, omkommer ved et havari i Øresund med Spitfire Mk. IX nr. 413.

DAT udvider

Danish Air Transport har pr. 9. august udvidet sit ruteflyvningsprogram kraftigt med nye ruter København-Esbjerg, København-Stavanger, København-Aberdeen, Esbjerg-Aberdeen og Billund-Stavanger i tillæg til de eksisterende ruter Vojens-København og Es-

bjerg-Stavanger. De flyves med Beech 1900D Airliner.

Fra København til Esbjerg flyves der tre gange om dagen (kl. 0805, 1630 og 2125) mandag-torsdag kl. 0805 og 2125 fredag, kl. 2125 søndag og den anden vej kl. 1210 mandag, tirsdag og torsdag. En-

kelte flyvninger går via Vojens.

Fra København til Stavanger flyves hverdage undtagen onsdag kl. 0805 med returflyvninger kl. 1045 og 1930 mandag, tirsdag og torsdag, kl. 1930 onsdag, fredag og søndag.

Der er nu forbindelse til Aberdeen fra København tirsdag og torsdag via Esbjerg, hvorfra der også flyves torsdag kl. 1830.

Der flyves retur til København direkte onsdag kl. 1245 og til Esbjerg mandag og onsdag kl. 1900.



Curtiss' rovfugle

Den amerikanske flyvepioner Glenn Hammond Curtiss var næsten lige så aktiv inden for flyudviklingen som sine landsmænd Wright-brødrene i dette århundredes første konkurrencemættede årti. Men Curtiss var mere optaget af at udvikle motorer til de flyvende maskiner, og det var først nogle år efter at brødrene foretog historiens første flyvning med et bemannet, motoriseret aeroplan, at Curtiss med egne flykonstruktioner tog kampen op. Det lykkedes ham i august 1909 at slå „brødrene“ i dysten om Gordon Bennett Trophy med sin Golden Flyer.

Og så gik det stærkt. Året efter ledede han - ret upåagtet - under en manøvre det første luftangreb mod et krigsskib - det skulle jo senere med større held blive præsenteret af Billy Mitchell. Den 14. december samme år - altså i 1910 - blev hans Golden Flyer sendt i luften fra dækket af et amerikansk krigsskib, og året efter landede Golden Flyer på agterdækket af krydseren USS PENNSYLVANIA i rum sø og blev stoppet med en landingskrog anbragt under flykroppen.

Curtiss' racerfly slog en række rekorder i tyverne, og disse konstruktioner stod fadder til den lange række af jagerfly, som skulle komme til at præge den flyhistoriske udvikling helt op gennem Anden Verdenskrig. Her er lidt om hans berømte Hawk jagere.

Curtiss Aeroplane and Motor Company i Buffalo og Garden City, New York fik i marts 1925 kontrakt på levering af 15 produktionseksemplarer af fabrikens nyudviklede XPW-8B jagerbiplan til US Army Air Corps. Flyet blev det første, som blev benævnt „P“ for pursuit - altså forfølger eller jagt - og maskinen fik den militære betegnelse P-1 med tilnavnet Hawk. Dette navn fulgte med

Data:

Curtiss P-6E

Motor:

1 stk Curtiss Conqueror
væskekølet rækkemotor
på 675 hk

Spændvidde: 9,60 m

Længde: 7,01 m

Højde: 2,67 m

Max. hastighed: .. 280 km/t

Stallhastighed: ... 105 km/t

Tomvægt: 1.231 kg

Fuldvægt: 1.546 kg

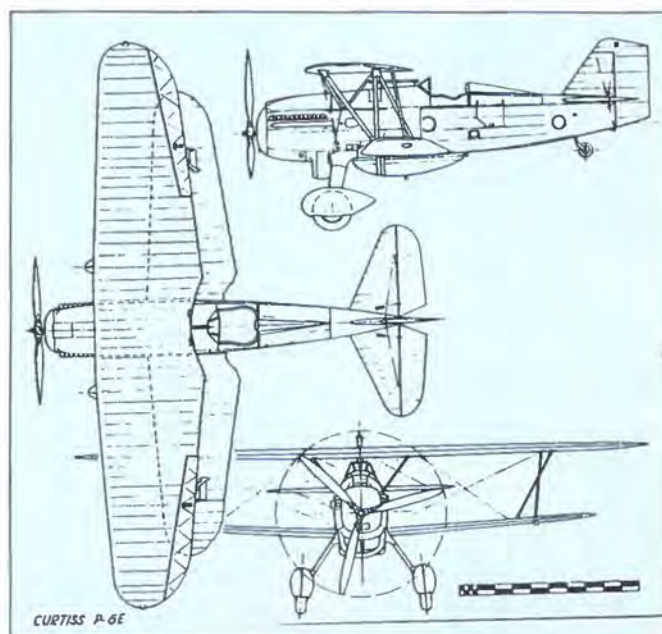
Curtiss P-6E Hawk fra 17th Pursuit Squadron, 1st Pursuit Group baseret på Selfridge Field i Michigan. Revell-model i skala 1:72.

gennem årene og blev til andre berømte jagernavne som Warhawk, Tomahawk og Kittyhawk.

De første P-1 var udstyret med en væskekølet Curtiss D-12 på 425 hk. Maksimalhastigheden var 266 km/t og flyet steg principielt 600 meter i minuttet, men det tog i kampklar stand 10 minutter at stige til 4.000 meter - og det var imponerende i de dage!

Flere versioner

Curtiss Hawk kunne udstyres med forskellige motortyper af vekslende styrke - såvel stjernemotorer som væskekølede rækkemotorer udstyret med superchargere.



Curtiss P-6E.



Den første bestilling på de 12 P-1'ere blev efterfulgt af leverancer af de Hawk-udviklinger, som fulgte hastigt efter.

Den sidste version af Hawk var P-6E, der var et meget populært fly i US Air Army Air Corps og blev kendt over hele USA ved diverse fly-shows, hvor de vævre, farvestrålende fly imponerede med kunstflyvning og fingerede luftkampe.

Udstyret med en ekstratank under kroppen havde flyet en rækkevidde på 925 kilometer. P-6E's tophastighed var 325 km/t, tophøjden var 8.200 meter.

En speciel udgave af Curtiss Hawk var udset til at sætte distancerekord i USA ved at flyve nonstop fra New York til Alaska. Flyet, den sidste produktions P-1C, skulle sætte denne rekord ført af US Army Air Corps piloten kaptajn Hoyt. Den særlige maskine fik derfor tilnavnet Hawk Hoyt Special. Med indbyggede ekstratanke overalt indenbords i flyet star-

tede kaptajn Hoyt den 10. juli 1929, men desværre måtte han foretage en regulær crash-landing i British Columbia.

Maskinen blev repareret, de mange ekstratanke blev fjernet, og tømt for alt dette tyngende ekstraudstyr vendte flyet tilbage til New York - uden rekord, men med både fly og pilot mere eller mindre uskadede. Army Air Corps overlod herefter langdistanceflyvningerne til de tomotorede kolleger.

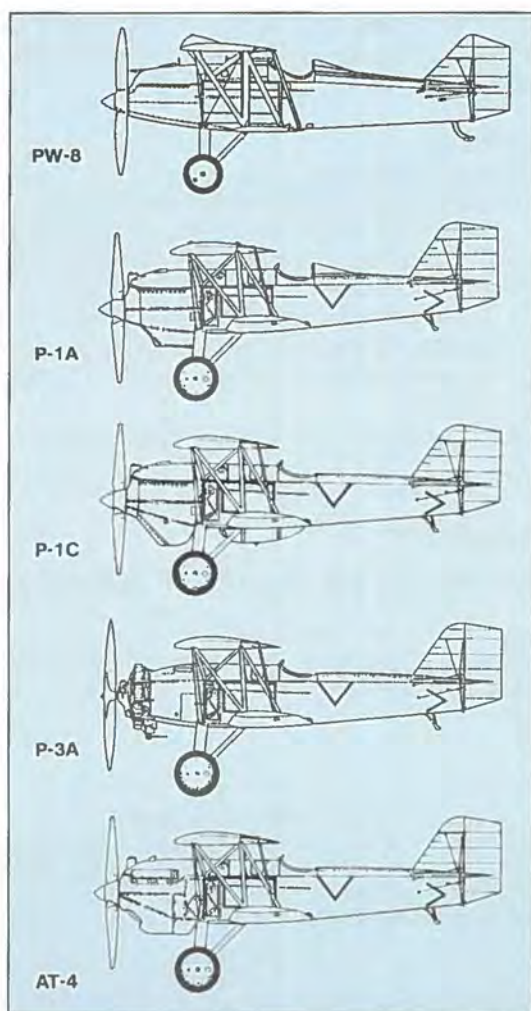
Curtiss fortsatte udviklingen af biplaner til militært brug. P-6E blev udviklet yderligere. Curtiss P-23 havde skalbygget aluminiumskrop og -haleplan samt en kraftig, supercharged rækkemotor, som gav det en topfart på 380 km/t. Flyet kom dog ikke i serieproduktion.

I fremmed tjeneste

Curtiss Hawk blev solgt til en række lande verden over. Major Jimmy Doolittle demonstrerede maskinen i såvel Sydamerika og Asien som i Europa. Det resulterede i, at Hawk kom til at gøre tjeneste i en række landes flyvevåben, blandt andet Norge samt i Bolivia, Chile, Thailand, Cuba og Tyrkiet.

Curtiss udviklede også flyet til anvendelse i den amerikanske flåde. ■

Curtiss P-6E Hawk fra 17th Pursuit Squadron, 1st Pursuit Group baseret på Selfridge Field i Michigan. Revell-model i skala 1:72.



Hawk-flyene kunne udstyres med forskellige motortyper. Her ses en række af flyene i henholdsvis jager- og trænerudgaverne.

XF11C-2 Goshawk fra US Navy.





Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Jan Schmeltz Pedersen		
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations
Vagn Jensen	86 44 11 33	Uddannelse



KDA's jubilæumsudstillinger

Fritid i luften

I anledning af Kongelig Dansk Aeroklubs 90 års jubilæum arrangeres sammen med unionerne udstilling i Aalborg, Aarhus og Kolding i løbet af efteråret.

Udstillingerne har til formål at fortælle om unionernes aktiviteter ved hjælp af plancher, materiel, brochurer og videofilm.

Der er for resten af året fastlagt følgende udstillinger:

Fredag/lørdag den 10.-11. september i Bilka i Aalborg

Fredag/lørdag den 17.-18. september i Bilka i Aarhus

Fredag/lørdag den 15.-16. oktober i Kolding Storcenter

Udstillinger på Sjælland vil finde sted i foråret 2000.

Kongelig Dansk Aeroklub

Jf. KDA's love § 10 indkaldes herved til ekstraordinært repræsentantskabsmøde lørdag den 25. september 1999 kl. 0930 i Aarhus Idrætspark.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Bestyrelsens forslag til differentieret kontingent:
"For unionsmedlemmer indføres to kontingentkategorier:
a. medlemmer, der er certifikatindehavere: fuld kontingent (for 1999: kr. 46,-)
b. medlemmer, der ikke har certifikat: reduceret kontingent (hvis vedtaget for 1999: kr. 30,-)
Bestyrelsen bemyndiges til at optage forhandling med modellflyveorganisationer m.fl., der i overvejende grad har unge medlemmer, om medlemskab af Kongelig Dansk Aeroklub på grundlag af et tilpasset kontingent."
3. Bestyrelsens forslag til ændring af love for KDA
4. Eventuelt

Nedenstående vises KDA's love i venstre spalte og forslag til ændringer i højre spalte.

Love for KONGELIG DANSK AEROKLUB

Stiftet 20. Januar 1909
Vedtaget på Repræsentantskabsmødet den 18. April 1998
I kraft fra samme dato

§ 1. Navn og hjemsted

Aeroklubbens navn er „Kongelig Dansk Aeroklub“, forkortet KDA. (Tidligere „Det danske aeronautiske Selskab“ og „Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab“).
KDA's hjemsted er København.

§ 2. Formål

KDA er en landsorganisation, hvis formål er at udvikle interessen for og fremme aeronautiske foretagender i Danmark og de videnskaber, som knytter sig hertil.
KDA skal repræsentere og varetage dansk flyvnings og luftsports interesser i den udstrækning disses udøvere gennem medlemskab eller på anden måde er tilknyttet KDA.
KDA er enerepræsentant i Danmark for Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Forslag til ændringer Vedtægter for KONGELIG DANSK AEROKLUB

Stiftet 20. Januar 1909
Vedtaget på Repræsentantskabsmødet den xx. xx 1999
I kraft fra samme dato

§ 1. Navn og hjemsted

Aeroklubbens navn er „Kongelig Dansk Aeroklub“, forkortet KDA. („Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab“).
KDA's hjemsted er Roskilde.

§ 2. Formål

KDA's formål er at varetage dansk flyvnings og luftsports interesser, i den udstrækning disses udøvere gennem medlemskab eller på anden måde er tilknyttet KDA.
KDA er en landsorganisation, hvis formål er at udvikle interessen for og fremme aeronautiske foretagender i Danmark og de videnskaber, som knytter sig hertil.
KDA er enerepræsentant i Danmark for Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

§3

Tilsluttede organisationer

3.1. Aeronautiske klubber, foreninger, sammenslutninger af sådanne og lignende (i det følgende benævnt organisationer) kan tilsluttes KDA ved overenskomst mellem KDA og den pågældende organisation.

KDA kan henvise en ansøgende organisation til at blive tilknyttet medlemskab af en allerede tilknyttet organisation med nærlig sammenfaldende sportslig aktivitet.

En tilsluttet organisations love eller vedtægter må ikke være eller ved fremtidig ændring komme i strid med KDA's love.

3.2. Samarbejde kan etableres med aeronautiske organisationer, der ikke udøver sportslig virksomhed som defineret af FAI, og som ikke er tilsluttet KDA.

Bestyrelsen fastsætter reglerne for et sådant samarbejde.

3.3 Tilslutning kan ske til landsdækkende organisationer, der blandt andet har til formål at understøtte aktiviteter, der er sammenfaldende med KDA's formål, jvf. § 2.

§4

Medlemmer

Medlemmerne af KDA består af:

4.1. Æresmedlemmer.

Som æresmedlemmer kan udnævnes danske eller udenlandske personer efter enstemmig vedtagelse af samtlige medlemmer af såvel Præsidiat som bestyrelsen.

4.2. Organisationsmedlemmer.

Som organisationsmedlemmer optages medlemmer af de organisationer, som er tilsluttet KDA ved overenskomst, jfr. paragraf 3 pkt. 3.1.

Som organisationsmedlemmer betragtes enhver, der direkte eller indirekte gennem sin klub har stemmeret i sin organisations anliggender.

4.3. Direkte medlemmer.

Som direkte medlem kan optages personer, der er under 18 år (junior-medlemmer), personer over 18 år (senior-medlemmer), firmaer og institutioner.

§5

Ophør af medlemskab

Medlemskab som direkte medlem af KDA kan ophøre ved:

5.1. Udmeldelse, der må ske skriftligt til KDA med mindst 1 måneds varsel, til en 31. december.

5.2. Overgang til organisationsmedlemskab, jfr. paragraf 4 pkt. 4.2. Kontingentrestance udover 1 måned trods skriftligt påkrav medfører ophør af medlemskab.

Medlemskab som organisationsmedlem ophører i henhold til bestemmelserne i den i paragraf 3 pkt. 3.1 nævnte overenskomst.

Alle former for medlemskab kan bringes til ophør ved eksklusion, der kan besluttes af Repræsentantskabet.

§6

Kontingent

6.1. Æresmedlemmer betaler ikke kontingent.

6.2. Organisationsmedlemmer betaler et årligt kontingent, hvis størrelse fastsættes af repræsentantskabet i overensstemmelse med den overenskomst, der er truffet mellem KDA og den pågældende organisation, jfr. paragraf 3 pkt. 3.1.

6.3. Direkte medlemmer betaler et årligt kontingent, hvis størrelse fastsættes af repræsentantskabet med virkning for det følgende regnskabsår. Kontingentet opkræves forud.

§7

Ret til deltagelse i arrangementer med mere

Alle medlemmer af KDA har adgang til dennes fælles møder og arrangementer og har ret til at benytte KDA's bibliotek.

Alle medlemmer har desuden ret til den service og interessevaretagelse, der efter bestyrelsens beslutning er etableret for deres medlemsgruppe.

§3

Tilsluttede organisationer

3.1. Klubber, foreninger, sammenslutninger af sådanne og lignende (i det følgende benævnt organisationer) kan tilsluttes KDA ved overenskomst mellem KDA og den pågældende organisation.

KDA kan henvise en ansøgende organisation til at blive tilknyttet medlemskab af en allerede tilknyttet organisation med nærlig sammenfaldende sportslig aktivitet.

En tilsluttet organisations love eller vedtægter må ikke være eller ved fremtidig ændring komme i strid med KDA's love.

3.2. Samarbejde kan etableres med organisationer med tilknytning til flyvning, der ikke udøver sportslig virksomhed som defineret af FAI, og som ikke er tilsluttet KDA.

Bestyrelsen fastsætter reglerne for et sådant samarbejde.

3.3 Tilslutning kan ske til landsdækkende organisationer, der blandt andet har til formål at understøtte aktiviteter, der er sammenfaldende med KDA's formål, jvf. § 2.

§4

Medlemmer

Medlemmerne af KDA består af:

4.1. Æresmedlemmer.

Som æresmedlemmer kan udnævnes danske eller udenlandske personer efter enstemmig vedtagelse af samtlige medlemmer af bestyrelsen.

4.2. Organisationsmedlemmer.

Som organisationsmedlemmer optages medlemmer af de organisationer, som er tilsluttet KDA ved overenskomst, jfr. paragraf 3 pkt. 3.1.

Som organisationsmedlemmer betragtes enhver, der direkte eller indirekte gennem sin klub har stemmeret i sin organisation.

4.3. Direkte medlemmer.

Som direkte medlem kan optages personer, der er under 18 år (junior-medlemmer), personer over 18 år (aktive eller passive), firmaer og institutioner.

4.4 Som passivt medlem kan optages enhver, der gennem sit medlemskab ønsker at støtte KDA's ide og målsætning, men som ikke gennem sit medlemskab ønsker at udnytte de fordele og den service, som KDA tilbyder sine medlemmer.

§5

Ophør af medlemskab

Medlemskab som direkte medlem af KDA kan ophøre ved:

5.1. Udmeldelse, der må ske skriftligt til KDA med mindst 1 måneds varsel.

5.2. Overgang til organisationsmedlemskab, jfr. paragraf 4 pkt. 4.2. Kontingentrestance udover 1 måned trods skriftligt påkrav medfører ophør af medlemskab.

Medlemskab som organisationsmedlem ophører i henhold til bestemmelserne i den i paragraf 3 pkt. 3.1 nævnte overenskomst.

Alle former for medlemskab kan bringes til ophør ved eksklusion, der kan besluttes af Repræsentantskabet.

§6

Kontingent

6.1. Æresmedlemmer betaler ikke kontingent.

6.2. Organisationsmedlemmer betaler et årligt kontingent, hvis størrelse fastsættes af repræsentantskabet.

6.3. Direkte og passive medlemmer betaler et årligt kontingent, hvis størrelse fastsættes af repræsentantskabet med virkning for det følgende regnskabsår. Kontingentet opkræves forud.

§7

Formandsmøde

Der afholdes formandsmøde inden udgangen af oktober måned hvert år, hvor budget og planer for det kommende år, herunder kontingent, forelægges.

§8

Ret til deltagelse i arrangementer med mere

Alle medlemmer har adgang til KDA's fælles møder og arrangementer og har ret til at benytte KDA's bibliotek.

§8.

Repræsentantskabsmøder

Repræsentantskabet er KDA's øverste myndighed.

8.1. Adgang til repræsentantskabsmødet:

Alle KDA's medlemmer har adgang til repræsentantskabsmødet. De af organisationerne og blandt de direkte medlemmer valgte repræsentanter og bestyrelsesmedlemmer har taleret. Øvrige medlemmer har taleret under dagsordenens punkt 10 Eventuelt.

8.2. Repræsentantskabets dirigent:

Repræsentantskabet ledes af en af bestyrelsen indstillet og af repræsentantskabet valgt dirigent, der ikke behøver at være medlem af KDA. Dirigenten afgør alle spørgsmål vedrørende afviklingen af dagsordenen, for såvidt han ikke måtte finde anledning til at henvise en sags behandling til repræsentantskabets afgørelse.

8.3. Stemmeret og afstemninger:

På repræsentantskabsmødet udøves stemmeretten ved repræsentant(er).

Repræsentanten(erne) stemmer med det antal stemmer, organisationen eller medlemsgruppen er berettiget til.

Regler for tildeling af stemmer:

a. Organisationer.

Hver tilsluttet organisation, der ikke er i kontingentrestance, har 1 stemme for de første indtil 100 medlemmer og 1 stemme for hver af de efterfølgende påbegyndte 100 medlemmer, opgjort efter medlemstallet den nærmeste forudgående 31. december.

b. Æresmedlemmer og Direkte medlemmer.

Denne gruppe har, for medlemmer, der ikke er i kontingentrestance, 1 stemme for de første indtil 100 medlemmer og 1 stemme for hver af de efterfølgende påbegyndte 100 medlemmer, opgjort efter medlemstallet den nærmeste forudgående 31. december.

Repræsentanten (erne) for denne medlemsgruppe vælges på et møde umiddelbart forud for repræsentantskabsmødet ved simpel stemmeflerhed blandt de fremmødte. Direkte medlemmer har stemmeret efter 2 måneders medlemskab, men ikke ved kontingentrestance.

c. Bestyrelsens formand har 1 stemme.

Alle spørgsmål afgøres ved simpel stemmeflerhed, jfr. dog pkt. 8.4 om ændring af love og eksklusion samt paragraf 22 om opløsning. Ved stemmelighed bortfalder et forslag.

Afstemninger skal være skriftlige, hvis 1 repræsentant kræver det.

8.4. Ændring af love og eksklusion

Ændring af KDA's love eller eksklusion af et medlem kræver - foruden at mindst en tredjedel af stemmerne er repræsenteret - at beslutningen vedtages med en majoritet på mindst to tredjedele af de afgivne stemmer. Skulle det tilstrækkelige antal stemmer ikke være repræsenteret, indkalder bestyrelsen til et ekstraordinært repræsentantskabsmøde. På dette møde træffes en gyldig beslutning ved simpel stemmeflerhed uanset det repræsenterede antal stemmer. Ved stemmelighed bortfalder et forslag.

8.5. Protokol.

Der føres protokol over repræsentantskabsmødets forløb.

Protokollen underskrives af dirigenten og den på repræsentantskabsmødet fungerende formand og har herefter fuld bevirkraft.

§9.

Ordinære repræsentantskabsmøder

Det ordinære repræsentantskabsmøde afholdes hvert år i marts/ april måned.

Det indkaldes med mindst 6 ugers varsel i FLYV og ved brev til de tilsluttede organisationer.

Indkaldelsen skal indeholde tid og sted for afholdelsen.

Repræsentantskabet skal behandle følgende dagsorden:

1. Godkendelse af dirigent.
2. Aflæggelse af årsberetning.
3. Forelæggelse af årsregnskab til decharge.
4. Bestyrelsen orienterer om budgettet for det kommende år og forelægger kontingent for samme år til godkendelse.
5. Behandling af forslag.
6. Valg af formand for bestyrelsen.
7. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
8. Valg af suppleanter.
9. Valg af revisorer.
10. Fastsættelse af sted og dato for afholdelse af næste repræsentantskabsmøde.
11. Eventuelt.

§9.

Repræsentantskabsmøder

Repræsentantskabet er KDA's øverste myndighed.

9.1. Adgang til repræsentantskabsmødet:

Alle KDA's medlemmer har adgang til repræsentantskabsmødet. De medlemmer, som organisationerne og de direkte medlemmer har valgt til at repræsentere sig, har taleret. Øvrige medlemmer har taleret under dagsordenens punkt 7 Eventuelt.

9.2 Repræsentantskabets dirigent:

Repræsentantskabet ledes af en af repræsentantskabet valgt dirigent, der ikke behøver at være medlem af KDA. Dirigenten afgør alle spørgsmål vedrørende afviklingen af dagsordenen, for såvidt han ikke måtte finde anledning til at henvise en sags behandling til repræsentantskabets afgørelse.

9.3 Stemmeret og afstemninger:

På repræsentantskabsmødet udøves stemmeretten ved repræsentant(er).

Repræsentanten(erne) stemmer med det antal stemmer, organisationen eller medlemsgruppen er berettiget til.

Regler for tildeling af stemmer:

a. Organisationer.

Hver tilsluttet organisation, der ikke er i kontingentrestance, har 1 stemme for de første indtil 100 medlemmer og 1 stemme for hver af de efterfølgende påbegyndte 100 medlemmer, opgjort efter medlemstallet den nærmeste forudgående 31. december.

b. Æresmedlemmer og Direkte medlemmer.

Denne gruppe har, for medlemmer, der ikke er i kontingentrestance, 1 stemme for de første indtil 100 medlemmer og 1 stemme for hver af de efterfølgende påbegyndte 100 medlemmer, opgjort efter medlemstallet den nærmeste forudgående 31. december.

Repræsentanten(erne) for denne medlemsgruppe vælges på et møde umiddelbart forud for repræsentantskabsmødet ved simpel stemmeflerhed blandt de fremmødte. Direkte medlemmer har stemmeret efter 2 måneders medlemskab.

c. Bestyrelsens medlemmer har 1 stemme. Passive medlemmer har ikke stemmeret.

Alle spørgsmål afgøres ved simpel stemmeflerhed, jf. dog pkt. 9.4 om ændring af vedtægter og eksklusion samt paragraf 21 om opløsning. Ved stemmelighed bortfalder et forslag.

Afstemninger skal være skriftlige, hvis mindst én stemmeberettiget kræver det.

9.4. Ændring af vedtægter og eksklusion:

Ændring af KDA's vedtægter eller eksklusion af et medlem kræver - foruden at mindst en tredjedel af stemmerne er repræsenteret - at beslutningen vedtages med en majoritet på mindst to tredjedele af de afgivne stemmer.

Skulle det tilstrækkelige antal stemmer ikke være repræsenteret, indkalder bestyrelsen til et ekstraordinært repræsentantskabsmøde, senest med 6 ugers varsel. På dette møde træffes en gyldig beslutning ved simpel stemmeflerhed uanset det repræsenterede antal stemmer. Ved stemmelighed bortfalder et forslag.

9.5. Protokol.

Der føres protokol over repræsentantskabsmødets forløb.

Protokollen underskrives af dirigenten og den på repræsentantskabsmødet fungerende formand og har herefter fuld bevirkraft.

§10.

Ordinære repræsentantskabsmøder

Det ordinære repræsentantskabsmøde afholdes hvert år inden udgangen af april måned.

Det indkaldes med mindst 6 ugers varsel i FLYV og ved brev til de tilsluttede organisationer.

Indkaldelsen skal indeholde tid og sted for afholdelsen.

Repræsentantskabet skal behandle følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af årsberetning.
3. Forelæggelse af årsregnskab til decharge.
4. Behandling af forslag fra medlemmerne
5. Behandling af forslag fra bestyrelsen.
6. Valg.
 - 6.1 Valg af formand
 - 6.2 Valg af bestyrelsesmedlemmer.
 - 6.3 Valg af 2 suppleanter
 - 6.4 Valg af 2 revisorer, jf. § 17
7. Eventuelt

Forslag, der tilsigter at tilvejebringe en repræsentantskabsbeslutning under dagsordenens punkt 5 skal være bestyrelsen i hænde senest 4 uger før repræsentantskabsmødets afholdelse.
De under dagsordenens punkt 8 valgte 2 suppleanter er på valg hvert år. Kongelig Dansk Aeroklubs årsberetning, det reviderede og underskrevne regnskab samt indkomne forslag udsendes til medlemmerne senest 14 dage før afholdelse af repræsentantskabsmødet.

§ 10.

Ekstraordinære repræsentantskabsmøder

Et ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal afholdes, når Bestyrelsen finder det fornødent eller når repræsentanter for mindst en tredjedel af de mulige stemmer begærer det ved skriftlig henvendelse til bestyrelsen med angivelse af de spørgsmål, der ønskes behandlet.

Indkaldelse til et af repræsentanterne begæret ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske senest 6 uger efter begæringens modtagelse. Et ekstraordinært repræsentantskabsmøde indkaldes med mindst 14 dages varsel i FLYV eller ved anbefalet brev til de tilsluttede organisationer samt de ved sidste ordinære repræsentantskabsmøde valgte repræsentanter for Æresmedlemmer og Direkte medlemmer.

Indkaldelsen skal indeholde tid og sted for det ekstraordinære repræsentantskabsmødes afholdelse og skal desuden indeholde dagsordenen med angivelse af de spørgsmål, der giver anledning til dets afholdelse.

Stedet for afholdelsen af det ekstraordinære repræsentantskabsmøde afgøres af bestyrelsen.

§ 11.

Protektor

KDA har en Protektor til hjælp i arbejdet for fremme af KDA's formål.

§ 12.

Præsidium

I spidsen for KDA står et præsidium, som støtter bestyrelsen i arbejdet for KDA's formål.

Præsidiets ledes af en af bestyrelsen udpeget præsident. Medlemmer af præsidiets udpeges af præsidenten og bestyrelsen.

Til i påkommende tilfælde at erstatte præsidenten kan præsidiets af sin midte vælge en vicepræsident.

Præsidentens og medlemmernes funktionstid er 4 år. Genudpegning kan finde sted.

§13.

Bestyrelse

Bestyrelsen er ansvarlig for gennemførelsen af den af repræsentantskabet vedtagne politik samt forvalter KDA's formue og midler.

13.1. Bestyrelsens sammensætning:

Bestyrelsen består af en formand og 4 bestyrelsesmedlemmer.

Formanden er på valg hvert andet år. Finder valget af formanden sted ved et ekstraordinært repræsentantskabsmøde, regnes funktionstiden fra det nærmeste forudgående ordinære repræsentantskabsmøde. Bestyrelsesmedlemmernes valgperiode er 2 år regnet fra det ordinære repræsentantskabsmøde.

Hvert år er 2 af bestyrelsesmedlemmerne på valg.

Bestyrelsen konstituerer sig efter repræsentantskabsmødet og vælger af sin midte en næstformand samt fordeler ansvarsområder.

13.2. Afholdelse af bestyrelsesmøder:

Bestyrelsesmøder afholdes normalt i maj, september, november og februar måneder.

Formanden indkalder til møderne så vidt muligt med 1 uges varsel.

13.3. Tegning og beslutningsdygtighed:

KDA forpligtes ved underskrift af bestyrelsens formand eller næstformand i forening med endnu et bestyrelsesmedlem.

Til køb, salg eller pantsætning af fast ejendom kræves underskrift af hele bestyrelsen.

Et bestyrelsesmøde er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af bestyrelsesmedlemmerne, herunder formanden eller næstformanden, er til stede. Beslutninger afgøres ved simpel stemmeflerhed. I tilfælde af stemmelighed er formandens, eller i hans fravær næstformandens, stemme afgørende.

§ 14.

Udvalg

Bestyrelsen kan nedsætte faste og ad hoc udvalg til løsning af særlige opgaver.

I sådanne udvalg kan indvælges personer, der ikke er medlem af bestyrelsen. Udvalgene refererer gennem det bestyrelsesmedlem, der er tilknyttet det pågældende udvalgs sagsområde.

Udvalgene har intet politisk ansvar.

Forslag, der tilsigter at tilvejebringe en repræsentantskabsbeslutning under dagsordenens punkt 4 skal være bestyrelsen i hænde senest 4 uger før repræsentantskabsmødets afholdelse.

De under dagsordenens punkt 6.3 valgte 2 suppleanter er på valg hvert år.

Kongelig Dansk Aeroklubs årsberetning, det reviderede og underskrevne regnskab samt indkomne forslag udsendes til medlemmerne senest 14 dage før afholdelse af repræsentantskabsmødet.

§ 11.

Ekstraordinære repræsentantskabsmøder

Et ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal afholdes, når Bestyrelsen finder det fornødent eller når repræsentanter for mindst en tredjedel af de mulige stemmer begærer det ved skriftlig henvendelse til bestyrelsen med angivelse af de spørgsmål, der ønskes behandlet.

Indkaldelse til et af repræsentanterne begæret ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske senest 6 uger efter begæringens § 11 modtagelse.

Et ekstraordinært repræsentantskabsmøde indkaldes med mindst 14 dages varsel i FLYV eller ved anbefalet brev til de tilsluttede organisationer samt de ved sidste ordinære repræsentantskabsmøde valgte repræsentanter for Direkte medlemmer.

Indkaldelsen skal indeholde tid og sted for det ekstraordinære repræsentantskabsmødes afholdelse og skal desuden indeholde dagsordenen med angivelse af de spørgsmål, der giver anledning til dets afholdelse.

Stedet for afholdelsen af det ekstraordinære repræsentantskabsmøde afgøres af bestyrelsen.

§ 12.

Protektor

KDA har en Protektor til hjælp i arbejdet for fremme af KDA's formål.

§ 13.

Præsidium

Bestyrelsen kan vælge et præsidium til støtte for bestyrelsen i arbejdet for KDA's formål.

Præsidiets ledes af en af bestyrelsen udpeget præsident. Medlemmer af præsidiets udpeges af bestyrelsen.

§14.

Bestyrelse

Bestyrelsen er ansvarlig for gennemførelsen af den af repræsentantskabet vedtagne politik samt forvalter KDA's formue og midler.

14.1. Bestyrelsens sammensætning:

Bestyrelsen består af en formand og 4 bestyrelsesmedlemmer.

Formanden er på valg hvert andet år. Finder valget af formanden sted ved et ekstraordinært repræsentantskabsmøde, regnes funktionstiden fra det nærmeste forudgående ordinære repræsentantskabsmøde. Bestyrelsesmedlemmernes valgperiode er 2 år regnet fra det ordinære repræsentantskabsmøde.

Hvert år er 2 af bestyrelsesmedlemmerne på valg.

Bestyrelsen konstituerer sig efter repræsentantskabsmødet og vælger af sin midte en næstformand samt fordeler funktionsområder.

14.2. Afholdelse af bestyrelsesmøder:

Bestyrelsen ledes efter en vedtaget forretningsorden.

Formanden indkalder til møderne så vidt muligt med 1 uges varsel.

14.3. Tegning og beslutningsdygtighed:

KDA forpligtes ved underskrift af bestyrelsens formand eller næstformand i forening med endnu et bestyrelsesmedlem.

Til køb, salg eller pantsætning af fast ejendom kræves underskrift af hele bestyrelsen.

Et bestyrelsesmøde er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af bestyrelsesmedlemmerne, herunder formanden eller næstformanden, er til stede. Beslutninger afgøres ved simpel stemmeflerhed. I tilfælde af stemmelighed er formandens, eller i hans fravær næstformandens, stemme afgørende.

§ 15.

Udvalg

Bestyrelsen kan nedsætte faste og ad hoc udvalg til løsning af særlige opgaver.

I sådanne udvalg kan indvælges personer, der ikke er medlem af bestyrelsen. Udvalgene refererer gennem det bestyrelsesmedlem, der er tilknyttet det pågældende udvalgs sagsområde.

Udvalgene har intet politisk ansvar.

§ 15.

Generalsekretariat

Generalsekretariatet varetager KDA's daglige funktioner efter bestyrelsens anvisninger.

Bestyrelsen ansætter en generalsekretær til at lede generalsekretariatet. Generalsekretæren kan ansætte yderligere lønnede medarbejdere i overensstemmelse med en af bestyrelsen godkendt organisationsplan.

Bestyrelsen kan meddele generalsekretæren og dennes medarbejdere fuldmyndighed over for myndigheder, banker med videre.

Generalsekretæren og generalsekretariatets personale kan ikke modtage valg til bestyrelsen.

§ 16.

Regnskab

KDA's regnskabsår er kalenderåret.

Inden den 1. februar skal det afsluttede årsregnskab tilstilles revisorerne, der senest den 1. marts afleverer årsregnskabet forsynet med revisionspåtegning til bestyrelsen.

Det reviderede og af bestyrelsen underskrevne årsregnskab skal være fremlagt i generalsekretariatet til gennemsyn for medlemmerne senest 14 dage før det ordinære repræsentantskabsmøde.

§ 17.

Revision

Til at revidere bogføring, kasser og regnskab vælges på det ordinære repræsentantskabsmøde 2 revisorer, af hvilke den ene skal være medlem af KDA, mens den anden skal være statsautoriseret eller registreret revisor.

§ 18.

Budget

KDA administreres efter et af repræsentantskabet vedtaget budget.

§ 19.

Formue

KDA's formue skal altid og udelukkende tjene KDA's formål.

Kontante midler, med undtagelse af den til enhver tid nødvendige kassebeholdning, skal altid være anbragt i et solidt pengeinstitut (bank eller sparekasse) eller i børsnoterede obligationer.

Enhver anbringelse i obligationer eller omlægning af obligationsbeholdningen skal godkendes af Bestyrelsen.

Alle KDA's pengeeffekter (bankbøger, obligationer, indlånsbeviser eller lignende) skal så vidt muligt være noterede på KDA's navn.

§20.

Kongelig Dansk Aeroklubs Ærestegn.

0.1 Modtagelse

Kongelig Dansk Aeroklub kan tildele KDA's Ærestegn til danske eller udenlandske statsborgere, der har ydet en særlig indsats indenfor dansk flyvning eller luftsport.

0.2 Tildeling

Tildelingen af KDA's Ærestegn foretages iht. KDA's bestyrelses beslutning.

0.3 Indstilling

KDA's Ærestegn kan tildeles efter indstilling fra KDA's bestyrelse, KDA's Præsidium eller de tilsluttede unioner.

0.4 Godkendelse

Indstillingen skal godkendes af KDA's samlede bestyrelse.

§21.

Uforudsete forhold

Indtræffer der forhold, som ikke er forudset i disse love, er bestyrelsen berettiget til at handle efter skøn med ansvar over for repræsentantskabet.

§ 22.

Opløsning

Beslutning om KDA's opløsning kan kun tages på et repræsentantskabsmøde, der er indkaldt i den anledning.

På dette repræsentantskabsmøde, hvor mindst halvdelen af KDA's mulige stemmer er repræsenterede, kan en beslutning om opløsning kun træffes med en majoritet på tre fjerdedele af de afgivne stemmer.

Hvis der ikke er repræsenteret et tilstrækkeligt antal stemmer til, at en gyldig beslutning kan træffes, indkalder Bestyrelsen til et nyt repræsentantskabsmøde.

På dette repræsentantskabsmøde kan en gyldig beslutning om opløsning træffes med en majoritet på tre fjerdedele af de afgivne stemmer, uanset hvor mange stemmer, der er repræsenteret.

På samme måde tages der beslutning om anvendelse af KDA's formue, når KDA's opløsning er vedtaget.

Denne paragraf kan kun ændres efter samme beslutningsmæssige regler, som gælder for opløsning

§ 16.

Generalsekretariat

Generalsekretariatet varetager KDA's daglige funktioner efter bestyrelsens anvisninger.

Bestyrelsen ansætter en generalsekretær til at lede generalsekretariatet. Generalsekretæren kan ansætte yderligere lønnede medarbejdere i overensstemmelse med en af bestyrelsen godkendt organisationsplan.

Bestyrelsen kan meddele generalsekretæren og dennes medarbejdere fuldmyndighed over for myndigheder, banker med videre.

Generalsekretæren og generalsekretariatets personale kan ikke modtage valg til bestyrelsen.

§ 17.

Regnskab

KDA's regnskabsår er kalenderåret.

Inden den 1. februar skal det afsluttede årsregnskab tilstilles revisorerne, der senest den 1. marts afleverer årsregnskabet forsynet med revisionspåtegning til bestyrelsen.

Det reviderede og af bestyrelsen underskrevne årsregnskab skal være fremlagt i generalsekretariatet til gennemsyn for medlemmerne senest 14 dage før det ordinære repræsentantskabsmøde.

§ 18.

Revision

Til at revidere bogføring, kasser og regnskab vælges på det ordinære repræsentantskabsmøde 2 revisorer, af hvilke den ene skal være medlem af KDA, mens den anden skal være statsautoriseret eller registreret revisor.

§ 19.

Formue

KDA's formue skal altid og udelukkende tjene KDA's formål.

Kontante midler, med undtagelse af den til enhver tid nødvendige kassebeholdning, skal altid være anbragt i et solidt pengeinstitut eller i børsnoterede obligationer.

Enhver anbringelse i obligationer eller omlægning af obligationsbeholdningen skal godkendes af Bestyrelsen.

§20.

Uforudsete forhold

Indtræffer der forhold, som ikke er forudset i disse love, er bestyrelsen berettiget til at handle efter skøn med ansvar over for repræsentantskabet.

§ 21.

Opløsning

Beslutning om KDA's opløsning kan kun tages på et repræsentantskabsmøde, der er indkaldt i den anledning.

På dette repræsentantskabsmøde, hvor mindst halvdelen af KDA's mulige stemmer er repræsenterede, kan en beslutning om opløsning kun træffes med en majoritet på tre fjerdedele af de afgivne stemmer.

Hvis der ikke er repræsenteret et tilstrækkeligt antal stemmer til, at en gyldig beslutning kan træffes, indkalder Bestyrelsen til et nyt repræsentantskabsmøde.

På dette repræsentantskabsmøde kan en gyldig beslutning om opløsning træffes med en majoritet på tre fjerdedele af de afgivne stemmer, uanset hvor mange stemmer, der er repræsenteret.

På samme måde tages der beslutning om anvendelse af KDA's formue samt de historiske effekter, når KDA's opløsning er vedtaget.

De historiske effekter tilfalder Danmarks Flyvemuseum og/eller Rigsarkivet. Den kontante formue tilfalder de til KDA tilsluttede unioner.

Denne paragraf kan kun ændres efter samme beslutningsmæssige regler, som gælder for opløsning

Formand:	Ricard Matzen	57 61 52 50
Næstformand:	Peter Andersen	74 75 31 01
Kasserer:	Vagn Jensen	86 44 11 33
Sekretær:	Ove Dyvad Jørgensen	53 67 73 05
Bestyrelsesmedl.:	Bjarne E. Hammer	46 59 04 02
	Louis Røvs Hansen	98 42 15 99
	Kresten Dalum	97 18 20 50

Codan Cup 1999

- for alle der kan lide at flyve

Af Grethe Andersen, Kirsten og Sven Klærke-Hansen,
Herning Motorflyveklub

Hermed introduceres et helt nyt koncept indenfor konkurrenceflyvning.

Antallet af deltagere i konkurrenceflyvning er de sidste år gået meget tilbage, og for os, der på denne spændende måde udnytter flyvningen, er dette uforståeligt.

Konkurrenceflyvning er en sport, som også familien kan deltage i. Du kan deltage som solopilot, eller du kan tage ægtefællen, et barn eller en anden pilot med som navigatør. Du/l kan deltage uanset alder og køn.

Konkurrenceflyvning er ikke svært at lære, heller ikke, hvis du fx som ægtefælle intet aner om flyvning men gerne vil være navigatør.

Herning Motorflyveklub, HMK, følger hermed, med et anderledes tilbud, op på forårets succesfulde konkurrenceflyvningsarrangementer.

Det sker med et familievenligt præcisionsflyvningsarrangement, Codan Cup, som henvender sig til de mange, som har flyvning som interesse og hobby, men som måske hidtil har snydt sig selv for at deltage i konkurrenceflyvning.

I Codan Cup gør vi meget ud af at introducere præcisionsflyvning for både kommende konkurrencedeltagere og for de, som blot har lyst at være sammen med andre med interesse for flyvning. Har du check på hvordan en konkurrenceflyvning foregår, men alligevel gerne vil være med, er du også velkommen. Du er ligeledes velkommen hvis du gerne vil overvære, hvordan en præcisionsflyvningskonkurrence foregår, men ikke selv føler dig stærk nok til at

flyve, eller hvis du bare gerne vil hjælpe.

Da konkurrenceflyvning er med til at højne standarden blandt piloter, vil din deltagelse i Codan Cup gøre luften mere sikker for både dig selv og andre.

Codan Cup strækker sig over en weekend, men du / I vælger selv, hvor mange dage du / I ønsker at deltage.

I Codan Cup kan man både planlægge og flyve enten solo eller med navigatør(er) / observatør(er). En navigatør / observatør kan være en anden pilot, en ven, et barn m.m. Der må være så mange navigatører / observatører i flyet, som flytypen tillader.

Hvis du gerne vil flyve med, men ikke kan finde en navigatør, og heller ikke føler dig stærk nok til at flyve solo, så tilmeld dig alligevel; der er måske en anden pilot i samme situation, eller vi kan måske finde en navigatør til dig.

Formålet med Codan Cup er at fremme interessen for konkurrenceflyvning i Danmark, øge sikkerheden indenfor flyvning, samt i øvrigt at give piloter med alle grader af rutine chancen for at hygge sig med hinanden, medbragt familie og andre med interesse for flyvning.

I klubbens lokaler er der TV, video og forskellige spil. Desuden er der i forbindelse med lokalerne forskellige udendørs muligheder for børn, bl.a. er der gynger, sandkasse og boldplads.

For de børn, der hellere selv vil konkurrere, arrangeres en lille konkurrence eller måske en skattejagt. Så der er altså også fine beskæftigelsesmuligheder for børn.

Prisen for at deltage i Co-

dan Cup er yderst rimelig, idet du kun betaler for fortæring, samt for overnatning, hvis det sker på hotel eller vandrehjem. Forplejningsprisen vil være yderst rimelig og tilpasset ethvert behov.

At arrangementet kan laves på så fordelagtige vilkår, skyldes økonomisk tilskud fra Codan til selve konkurrencen, og uegennyttigt arbejde udført af

en række af HMK's medlemmer.

Codan Cup er sponsoreret af Codan og initieret af erfaren pilot og nu pensioneret mangeårig assurandør hos Codan og medlem af HMK, Bent Rysbjerg, som selv har forestået det store forarbejde med at tilrettelægge navigationstur, tage fotos, planlægge udlægning af mærker, etc.

CODAN CUP's program:

Lørdag d. 18. september

Træningsdag

10:00 Ankomst og kaffe
11:00 Gennemgang af regler
12:30 Frokost
13:30 Flyveplanlægningsteori
16:30 Landingsøvelser
19:00 Fællesspisning

Lørdag:

Kl 1000 ankomst for de, der ikke allerede er ankommet om fredagen.

Kl 1100 gennemgang af regler for præcisionskonkurrenceflyvning. Der er mulighed for at stille spørgsmål og høre mere erfarne piloters erfaringer og tips.

Kl 1330 bliver der en grundig gennemgang af opgaverne i forbindelse med en flyveplanlægning og efterfølgende navigationstur. Der udleveres de samme materialer (kort m/ vendepunkter, vendepunktsbeskrivelser, flyveplan, billeder m.m.), som hvis der var tale om en "ægte" tur. Vi gennemgår enkeltvis eller i små hold alle de forskellige dele i både planlægningsfasen og selve turen. Undervejs vil der nok falde en del tips og ideer til, hvordan man klarer sig igennem alt dette, når det rigtig går løs, med så få strafpoint som muligt.

Kl 1630 træner vi de forskellige landinger, som konkurrencereglerne foreskriver. Du vil blive guidet ned i de forskellige landingskonfigurationer af en erfaren pilot og konkurrencedeltager, således at du er godt rustet til søndagens landingskonkurrence.

Hvis vejret ser ud til at drille sidst på lørdagen, starter vi ud med landinger.

Søndag d. 19. september

Konkurrencedag

08:30 Repetition af regler
09:30 Briefing
10:00 Flyveplanlægning
11:00 Navigationstur
12:00 Debriefing / frokost
14:30 Landingskonkurrence
16:00 Præmieoverrækkelser

Kl 1900 er der hyggeaften og aftensmad i klubbens hyggelige og familievenlige lokaler. Maden bliver for både børn og voksne.

Søndag:

Kl 0830 starter vi ud med kaffe og morgenbrød, mens konkurrencereglerne genopfriskes.

Kl 0930 ankommer deltagere, der ikke var med til træningsdagen. Derefter briefing. Vi forestiller os fra arrangørernes side, at rammerne skal være helt efter bogen, men at der overalt i processen er særlige vilkår for begyndere.

Kl 1000 får første hold opgaven udleveret og går i beregnerrum. Her bøjer vi reglerne lidt, således at vi tillader det antal personer hvert enkelt hold finder nødvendigt til dette arbejde, ligesom der hele tiden vil være mulighed for at tilkalde assistance fra en af hjælperne, hvis der, trods gårddagens gennemgang, stadig er noget, der ikke er helt klart.

Kl 1100 er første hold klar til navigationsturen. Er der noget, du i sidste øjeblik bliver usikker på, står vi også her til assistance. Undervejs på turen kan du kun tale med tårnet, så her kan du ikke få hjælp eller fiduser i selve kon-

kurrencen, men tøv ikke med at kalde op, hvis du føler dig usikker i selve flyvningen, fx hvis du er kommet alt for langt bagefter, eller hvis du har mistet tracket. Ingen af delene er unormalt, heller ikke for øvede konkurrencedeltagere. Tårnet vil så forsøge at hjælpe dig, så du mister mindst muligt.

KI 1200 forventes første hold hjemme igen. Efter en debriefing med fundne mærker og fotos er der tid til en velfortjent frokost.

KI 1430 forventes alle vel hjemkommet og debriefing og frokost overstået. Vi påbegynder sidste del af konkurrencen, som er landinger. Efter repetition af reglerne går 3 fly i luften af gangen. Også her bøjer vi reglerne lidt, således at du også i luften kan bede om assistance, hvis du føler dig usikker, men bliv i øvrigt ikke alt for ærgerlig hvis du fx må skyde over, det gør selv erfarne konkurrencedeltagere af og til.

KI 1600 forventes det, at præmieoverrækkelsen kan finde sted. Da der kun flyves i én klasse vil der, for at give alle en lige chance for en god placering, blive tale om et endnu ikke helt fastlagt handicapsystem.

PRIS

Der er intet tilmeldingsgebyr, ligesom alle landinger i forbindelse med arrangementet er gratis.

Du betaler selv for den mad du får, men alle priser vil være særdeles overkommelige og familievenlige.

Det er gratis at overnatte i eget telt eller campingvogn på pladsen, ligesom du heller ikke betaler noget for den private indkvartering.

Hotel/vandrehjem betaler du selv på stedet. Hvis du vælger denne form for overnatning vil du, sammen med bekræftelsen på din tilmelding til Codan Cup, modtage tlf. nr. således at du selv kan ringe og reservere det, der netop passer dig.

Kørsel til og fra flyveplads og hotel m.m. foretages af klubbens medlemmer på tider, der passer dig. Denne kørsel er omkostningsfri for dig.

TILMELDING

Du / I vælger selv, hvor mange og hvilke dage du / I vil deltage. Det er muligt at ankomme fra om fredagen.

Du vil efter tilmelding modtage bekræftelse på, hvad du har tilmeldt dig, regler (nationale) for præcisionskonkurrenceflyvning, en liste over hvilke redskaber du må bruge

i konkurrencen og en liste over, hvad der derforuden kan være nyttigt at have med af redskaber. Er der nogle af sidstnævnte redskaber du ikke har, så kom bare uden; vi vil sørge for, at der er ligeligt, så kan du siden hen skaffe dit eget.

Vi skal have din tilmelding senest tirsdag d. 14. september.

Skulde du imidlertid efter tilmelding blive forhindret, vil vi, af hensyn til planlægningen, gerne, at du melder afbud hurtigst muligt.

Air BP Rally

Lørdag den 7. august afholdtes det årlige Air BP Rally, denne gang med Ringsted Flyveplads som startsted.

Resultaterne for den fem første blev:

1. Kjeld Lunderskov 50 p.
2. Kurt Gabs/Ole Gabs 106 p.
3. Hans Birkholm 183 p.
4. Lago Laumark-Møller/J. Slot 190 p.
5. B. E. Hjulstad/K. Hansen 202 p.



Foreningen Danske Flyvere

Protoktor: Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand: General Chr. Hvidt

Generalsekretær: Luftkaptajn Erik Thrane

Sekretariat: Vestersø Færmsgade 7, 4., 1606 København V, tlf. 33 13 06 43

Danske Flyvere's Fond

Den 18. august blev der i anledning af Foreningens fødselsdag i de landsdækkende aviser annonceret om muligheden for at søge et legat fra fonden.

Legater fra Danske Flyvere's Fond skal fortrinsvis tilfalde forulykkede danske flyvere eller deres efterladte, men kan også tildeles forhenværende danske flyvere og deres efterladte, som er værdige og trængende.

Ansøgningsskemaer til udvalget i 1999 kan rekvireres gennem Foreningens sekretariat på ovenstående adresse. Skemaet skal, bilagt kopi af Skattevæsenets årsopgørelse for 1998, være sekretariatet i hænde inden den 1. oktober 1999.

Kontingentbetaling

Der er endnu enkelte der ikke har betalt kontingent. Vi forventer at alle skyldige beløb er indbetalt inden den 1. oktober 1999. Rykkere efter denne dato vil være pålagt et gebyr på 50 kr.

Næste arrangement: Foredrag tirsdag den 12. oktober 1999.

Codan Cup 1999

Tilmelding for OY-

Antal: lørdag: børn ____ voksne ____ søndag: børn ____ voksne ____

Deltager i spisningen lørdag aften: nej ____ ja ____ Antal ____

Overnatning: Eget telt/campingvogn på pladsen: fredag ____ lørdag ____
Hotel Hammerum (ca kr 350/450): fredag ____ lørdag ____
Vandrehjem (ca. kr 200): fredag ____ lørdag ____
Privat indkvartering: fredag ____ lørdag ____

Jeg/vi er: absolut nybegynder(e) ____ lidt øvet ____ øvet ____

Navn, adresse og tlf. _____

Sendes til Henning Andersen, Fyrrelø 13, 7451 Sunds, eller ring til Henning eller Grethe Andersen på 97 14 23 83 eller 97 14 28 33. Du kan også faxe til Henning på 97 14 29 36 Yderligere information får du af ovenstående eller af Kirsten eller Svend Klærke Hansen på 97 21 46 60



Nyt fra forsikringsklubben

Billigere kaskoforsikring

Efter aftale med GF-forsikring kan bestyrelsen vedrørende forskudspræmien for år 2000 meddele, at der endnu engang undgås en indexforhøjelse af præmien. Ligeledes har bestyrelsen den glædelige meddelelse, at forskudspræmien vil blive nedsat med 15% i forhold til nuværende tarif. Nedsættelsen gælder både for privat- og klubejede fly.

Årsag til nedsættelsen af forskudspræmien er et resultat af, at der i en årrække har været årlige tilbagebetalinger på 50 - 60%.

Fjernelse af upopulær regel

I nogle år har reglen været, at en skaderamt police ikke fik andel af årets overskud. Overskudet blev derimod fordelt mellem de skadefri policer. Med de store tilbagebetalinger, der har været tale om i samme periode som denne regel eksisterede, blev de skaderamte policer ramt utilsigtet hårdt.

Bestyrelsen har revurderet hele problematikken omkring skaderamte policer og følgende vil være gældende fra 01.01.2000.

- Skaderamte policer får udbetalt bonus efter samme regler som skadefri policer
- Reglen om at en pilot flyver med 50% forhøjet selvrisko i 2 år efter en skade bibeholdes
- Laveste selvrisko på 2.500 kr. hæves til 3.500 kr.

Med disse ændringer, der træder i kraft 01.01.2000, håber bestyrelsen at imødegå de kritiske bemærkninger, der har været fremført ved forskellige lejligheder. Sammen med ændringerne der trådte i kraft i indeværende år, hvor præmien for privatfly blev sænket 25%, kan vi nu tilbyde vore medlemmer en god og billig kaskoforsikring med ensartet præmiebetaling for alle

og en hurtig og smidig skadesbehandling.

Vi kan allerede nu se resultat af de indførte forbedringer, idet vi har øget antal forsikrede fly, og vi har den største portefølje nogensinde. Samtidig ser det i skrivende stund ud til, at vi får et år med moderate skader, hvilket skulle bevirke, at vi kommer ud af året med et rimeligt godt overskud.

Yderligere oplysninger kan fås på Unionskontoret eller ved Ole Didriksen, tlf. privat 97 18 29 42.

Jan W. Andersen vandt sølvmedalje ved VM

For første gang siden Stig Øyes triumf i USA i 1983 har dansk svæveflyvning sikret sig en medaljeplads ved VM i svæveflyvning i Bayreuth, Tyskland.

Den 40 årige bankmand fra Ejby på Sjælland har gennem de seneste 20 år deltaget i internationale svæveflyvekonkurrencer og har to gange opnået sølv ved europamesterskaber. Mange gang har Jan W. Andersen ligget helt fremme ved VM, men i sidste øjeblik er medaljerne smuttet for næsen af ham. Denne gang manglede han kun 46 point i alt blive verdensmester i den hurtigste klasse indenfor svæveflyvning.

Resultaterne

Åben klasse:

1. Holger Karow (D) 6.623 point
2. Jan W. Andersen (DK) 6.578 point
3. Bruno Gantenbrink (D) ... 6.452 point



DM i faldskærmsspring

I Stilkonkurrencen gælder om i det frie fald at gennemføre en række svære manøvrer på kortest mulig tid.

Efter fire runder og en finalerunde for de ti bedste springere blev resultatet

Seniorer

- | | | |
|-----------------------|-------------------------|--|
| 1. Flemming Kallehave | Nordjysk Faldskærmsklub | 6,76 sek. i gennemsnit over fem runder |
| 2. Eileen Mikkelsen | Nordjysk Faldskærmsklub | 7,87 sek. i gennemsnit over fem runder |
| 3. Bjørn Stephensen | Værløse Faldskærmsklub | 7,91 sek. i gennemsnit over fem runder |

Juniorer

1. Johnny Jakobsen 11,70 sek. i gennemsnit over fem runder
2. Jesper Olsen 14,92 sek. i gennemsnit over fem runder
3. Klaus Fischer Nielsen 15,08 sek. i gennemsnit over fem runder

KALENDER

Faldskærmsspring

- 20-30/10 VM Formation Skydiving, Freestyle & Skysurfing
Corowa. Australien
25/11 SFU repræsentantskabsmøde, Idrættens Hus
25/3-2000 DFU repræsentantskabsmøde, Idrættens Hus

Motorflyvning

- 3-5/9 Oldtimer Fliegertreffen, Hahnweide, Tyskland

Ballonflyvning

- 28/8-5/9 VM, Bad Waltersdorf, Østrig

Kunstflyvning

- 4-5/9 Sæsonafslutning, Odense
2-12/9 Europæiske mesterskaber (EAC), Spanien
4-6/8
2000 Nordiske mesterskaber, Odense

Drageflyvning

- 26/2-2000 Ordinært Repræsentantskabsmøde, Jylland
ret til ændringer forbeholdes

15 m klasse:

1. Giorgio Galetto (I) 6.618 point
2. Stefano Ghiorzo (I) 6.537 point
3. Steven Raimond (HOL) .. 6.461 point
15. Henrik Breidal (DK) 6.052 point
24. Stig Øye 5.751 point

Standard klasse:

1. J.M. Caillard (FRA) 6.621 point
2. J.R.P. Coutts (NZL) 6.499 point
3. L. Aboulin (FRA) 6.471 point
29. Arne Boye-Møller (DK) . 5.863 point
31. Kristian Hansen (DK) 5.849 point



Dansk Drageflyver Union

Louise Crandal uofficiel verdensmester

Paragliden Louise Crandal blev en overbevisende vinder af kvinderækken i VM i Bramberg/Neukirchen, Østrig

Der deltog 245 piloter, heraf 38 kvinder. Danmark deltog med et landhold på fem piloter, hvoraf Louise Crandal var eneste kvinde.

Fly til salg!

- 1976 Piper Archer II. TT 7200 hrs., Eng. 1200 hrs., King IFR avionics, 4-place Intercom.
- 1986 Piper Malibu. TT 1700 hrs., Eng. 600 hrs., Speed brakes, Full King digital IFR avionics, incl. stormscope and radar.
- 1967 Piper Cherokee 235. TT 5000 hrs., Eng. 1266 hrs., Full King IFR incl. GPS og autopilot
- 1967 Piper Cherokee 160. TT 4400, Eng. 400 hrs., SMOH, IFR avionics, GPS, autopilot w/altitudehold, new interior.
- 1969 Piper Cherokee Six. TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King Avionics, dual controls, cargo door.
- 1975 Piper Navajo. TT 7762 hrs., Eng. 823/1718 hrs., Props 74/74 hrs., King avionics, full deice, P and I new 1996.
- 1982 Piper Navajo. TT 3970 hrs., Eng. 1900/1900 hrs., King avionics, copilot instruments, HSI, Radar, Stormscope.
- 1982 Piper Navajo Chieftain. TT 4628 hrs., Eng. 642/235 hrs., Loaded with avionics, known icing, Colemill Panther version, Boundary layer kit, very nice P and I.
- 1977 Piper Chieftain. TT 6750 hrs., Eng. 325/1300 Props 115/1225 hrs., new interior 1998, King/Collins avionics, Full de-ice, strike finder, Vortex Generators, Crew/Cargo Door.
- 1980 Piper Warrior II with 180 hp. TT 2950 hrs., Eng 550 hrs, Fully IFR equipped incl. Garmin 150 GPS and Piper Autoflite J1 Wingleveler.
- 1962 Piper Colt. TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., nyt lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.
- 1978 Rockwell Commander 114. TT 2650 hrs. eng 890 hrs. SMOH, Prop 158 hrs. since new, de-luxe leather interior, Collins avionics, HSI, GPS and autopilot w/altitudehold.
- 1989 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 2500/2500 hrs., 4 bladed raisbeck props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Avcon Aerial Photohatch, Raisbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.
- 1987 King Air B200. TT 4950 hrs., Eng. 2000/400 hrs., Props 250/250 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color radar, I tube EFIS, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.
- 1986 King Air B200. TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn . 5270 Odense N
Tlf. +45 65 954 954 . Fax +45 65 954 955

REDNINGSFALDSKÆRMER
OMPÅKNING - SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46

46 18 69 09

1/3 part i OY-BLA

Piper PA 28-180 Cherokee sælges. TT 1099, årg. 1975, transponder, 2 radio, ILS, GPS, autopilot. Flyet har altid stået i hangar. Hangar medfølger. Stationeret Herning Flyveplads. Sylvester Mejer Ikast
Tlf. 9715 2911

Restaureringsprojekt

KZ 7, OY-DZB
sælges.

Tlf. 9897 1220

Piper Cherokee Cruiser 1973

Extremely nice aircraft - new paint - new interior (8/99). JAR 145 maintained - King IFR, Century 3 autopilot - engine only 370 hrs on T.W. Schmith OH. Prop 370 SOH. Asking 265.000 Dkk.

We buy Cessna & Pipers and take in commissions for sale. Contact: 40362277. E-mail: airline@sol.dk

Nova Axor 28

- special lys grøn farve - til salg
Købt 1997 - fløjet alt for få timer p.g.a. tidsmangel. Til salg for Dkr. 10.000,-. Jeg flyver mest i Slovenien, hvor jeg arbejder og har en tilsvarende skærm liggende fast hos venner.
Kontakt venligst Ole Bloch, Plantagevej 58, DK-3460 Birkerød, Danmark.
Phone: +45 4582 9698, +45 4050 9690, fax 45 4582 9695
E-mail: imci@sa.dknet.dk

OY-AZC

1971 Cessna F-150-L serial no. 0683. TT 5095 hrs, motor 231, propel 267.
Nat-VFR + Intercom
Pris Dkk. 165.000
Jens Wendell,
tlf. +45 5697 2269
Fax + 45 5696 5408
www.wendell.dk

TRAFIKFLYVERSKOLING



MCC KURSUS

Opstart medio september 1999

Tilmelding NU!

Tlf. 4619 1919



Hangarvej A4, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19 · www.centerair.dk

Cessna 172 1997

Motor Lyc. 0-320-H2AD, TT 1910,
A/C TT 4120

Cessna 172 1967

Motor Cont. 0-300-0, TT 1480, A/C TT 7868.
Godkendt til: IFR, faldskærmsspring og slæb.

Begge sælges til fornuftig pris.

Tlf. 9752 4037

Piper Archer III

IFR GPS
OY-SPL

Har du fløjet mere end 150 timer og har du lyst til at flyve i et helt nyt fly.

Flyet er stationeret i Allerød.

Pris 1.050 kr. pr.

Tacotime
Ring til Allerød
Flyvecenter
Tlf. 4817 7915

Piper Cub 65 hk

Årg. 1944, nyt 100 timers eftersyn. 3-årige LDB.

Pris kr. 110.000,-.

Tlf. 9737 2833 - Fax 9737 2159

Veteranfly

Beagle A 61 Terrier (civiliseret AOP6) årg. 1946. Motor Gipsy Major 145 hk, nyt LDB og 100 timers eftersyn. Pris kr. 130.000,-.
Tlf. 7446 8156

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures, Inc (HAI)
San Francisco - California

- Verdens største og ledende helikopterskole
- Godkendt også som britisk helikopterskole i marts 1999
- Uddannelse til både amerikanske og britiske certifikater
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat Pilot - ATPL helikopter
- Høj kvalitet på uddannelsen
- Fordelagtige priser
- Ingen forbudt betaling
- Mange skandinaviske elever
- Meget gode jobmuligheder
- Internet: www.heli.com

Comair Aviation Academy, Inc
Orlando - Florida

- Ejes og drives af Comair Airlines en "Delta Air Lines Connection"
- En af USA's største og ledende flyskoler
- "Airline" baseret uddannelse
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat pilot - ATPL fly
- Skolen har lejligheder til eleverne
- "Internship" programmer med instruktørbegreb på skolen efter uddannelsen
- 1.500 og 700 flytimers "Internship" programmer
- Internet: www.comairacademy.com

Scandinavisk repræsentant for HAI og Comair:

Tom Seglënd, Skytebanevejen 7 A
4309 Sandnes, Norge
Tlf & Fax: +47 - 51 62 08 96
E-mail: seglënd@online.no

Luftfartsinspektør ved Operativt Kontor



Statens Luftfartsvæsen søger 2 erfarne danske luftkaptajner, hvoraf den ene skal være en erfaren helikopterpilot, til interessant arbejde ved Luftfartstilsynets Kontor for erhvervmæssig flyvning.

Du skal indgå i et team på 5 inspektører og du vil opnå et grundigt kendskab til og indsigt i alle former for operative luftfartsmæssige bestemmelser og internationale aftaler samt administrationsrutiner.

DINE ARBEJDSOPGAVER BLIVER:

- Kontrol af danske luftfartsselskabers kvalitets- og sikkerhedsniveau i Danmark og i udlandet, samt at sikre at nationale og internationale bestemmelser bliver overholdt.
- Godkendelse af flyvevirksomheder.
- Sagsbehandling af operativt relaterede henvendelser fra luftfartsselskaber og enkeltpersoner.
- Koordinering/fortolkning/evt. udarbejdelse af danske bestemmelser med tilsvarende internationale bestemmelser.

Evt. deltagelse i internationalt samarbejde om vilkår for luftfart.

Der må påregnes nogen rejseaktivitet.

VI FORVENTER, AT DU:

- Har gode kommunikationsevner og vi lægger vægt på dine evner til at formulere dig skriftligt på både dansk og engelsk.
- Har stor erfaring i tung luftfart (evt. fra Forsvaret). Vi er indstillet på at finde en løsning, så du kan opretholde din operative status.
- Har kendskab til EDB på brugerniveau og nogen administrativ erfaring er en naturlig forudsætning.
- Er i stand til at mødes og forhandle med luftfartspersonale på højt niveau.

VI TILBYDER:

- Kontraktansættelse på åremål (5-7 år).
- Aflønning i forhold til kvalifikationsniveau fra 40.000/md. Hertil kommer indbetaling af 10% til din pensionsordning.

YDERLIGERE OPLYSNINGER:

Har du behov for yderligere oplysninger, kan du kontakte chef for Operativt Kontor, Asbo Holse på tlf. 3644 4848, lokal 340 eller sektionsleder Gert Stryger på lokal 345.

Skriftlig ansøgning indsendes til Statens Luftfartsvæsen, Personalekontoret, Ellebjergvej 50, 2450 København SV.

Vi skal have din ansøgning senest den 16. september 1999 kl. 12.
Mærk ansøgningen TO.

Vil du vide mere om SLV, er du velkommen til at besøge vores hjemmeside på internettet. Adressen er <http://www.slv.dk>.

Da SLV går aktivt ind for ligestilling, opfordres begge køn til at søge stillingen.

Trafikministeriet

Statens Luftfartsvæsen (SLV) er en statsvirksomhed under Trafikministeriet. I SLV arbejder godt 1000 mennesker med at skabe sikkerhed og effektivitet for den civile luftfart i Danmark

Statens Luftfartsvæsen

Vi holder Danmark på vingerne



HANGAR ROSKILDE

En enkelt plads er ledig i ELITE - AIR/Gorm Niros Hangaren på Hangarvej B2 i Roskilde.

Der er ialt kun 4 pladser i hangaren, herved er det muligt at tage hvert enkelt fly ud uden at rokere med fremmede fly.

Prisen er beregnet efter en Twin, men single er naturligvis også velkommen.

Hangaren er isoleret og opvarmet (thermostatstyret kalorifære) og desuden forsynet med et MUNTER's affugtningsanlæg, der nedsætter luftfugtigheden og derved sparer de dyre elektronikregninger.

Der er adgang til kontor/mødelokale samt toilet med bruser.

Der er fin belysning i hangaren såvel som på forpladserne.

Egen/særskilt parkeringsplads.

Henvendelse: Telefon 45 81 13 31, fax 45 81 36 69 og 45 85 01 28

E-mail: niros@post6.tele.dk

FLY-PROJEKT TIL SALG

Udviklings- og fabrikations-projekt kan erhverves på favorable vilkår.

Nærmere information om projektet kan fås på:

www.fly-projekt.dk

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.
D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.
IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk
flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som
luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som
luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilladelse til at flyve i mørke.
GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist.
AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på
twin. INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-
LING=typeomskoling



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22
Bornholms Lufthavn, Rønne

Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannersedeb.

Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.

Teori: A/NVHF / IVHF / GEN Individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød
Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48
Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I. Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN,
Morse.

CENTER AIR APS

Hangarvej A4, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07, fax 46 19 08 37
Odense Lufthavn

A,B,I,Twin, Instruktør, Omskoling, PFT-A,B,I, Twin. N-BEG/BEG-
VHF, GEN, morse. Teori: A, B/I og D.
(koncessionshaver B/I og D: Center Air Ground School)

COPENHAGEN AIRTAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, Instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-
A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby
Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 66 72
A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Lufthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11
A, B, AB-initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling
jethelikopter, PFT - A,B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter,
omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning
som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY APS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)
Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-
VFR, omskoling, simulator, bannersedeb. Speciale: US-
konverteringer. Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse.

JETAIR FLIGHT ACADEMY

Lufthavnsvej 50, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 15 55, fax 46 19 16 50

Internet: www.jetair.dk

E-mail: jetair@jetair.dk

Karup, tlf. 97 10 01 55, fax 97 10 01 56

Teori: PPL, CPL, I-rating, ATPL - communication + diverse
andre kurser efter behov

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (koncessionshaver B/I og D:CAT)
Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine
Fundamentals, Konverteringskurser i forb.m. udenlandske
certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teori.
Human factors and limitations, PFT-kurser samt alle former
for tagkurser. Undervisning primært klasseundervisning.
Enkelt hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Lufthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde

Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95
Ellehammers Allé, 2. sal
7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarerer, flyveinstruktør- og
konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter
aftale ATS-, AFIS- og radarkurser m.v.
Terminer og betingelser som angivet i skolens undervisnings-
program.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Lufthavnsvej 136, 5270 Odense N,
Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, I-motors omskoling

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Lufthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,
Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, Instruktør
PFT, omskolinger, Teori A, N-BEG/BEG-VHF
US konverteringer
Omskoling til bannersedeb/flysedeb
Basic Aerobatic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn
6400 Sønderborg
Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85
Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85
Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og
typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse,
Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,
9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Lufthavn,
8580 Kolind, Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør
Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.
Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.
Teori: A, N-BEG/BEG VHF

TRAINING CENTER WEST

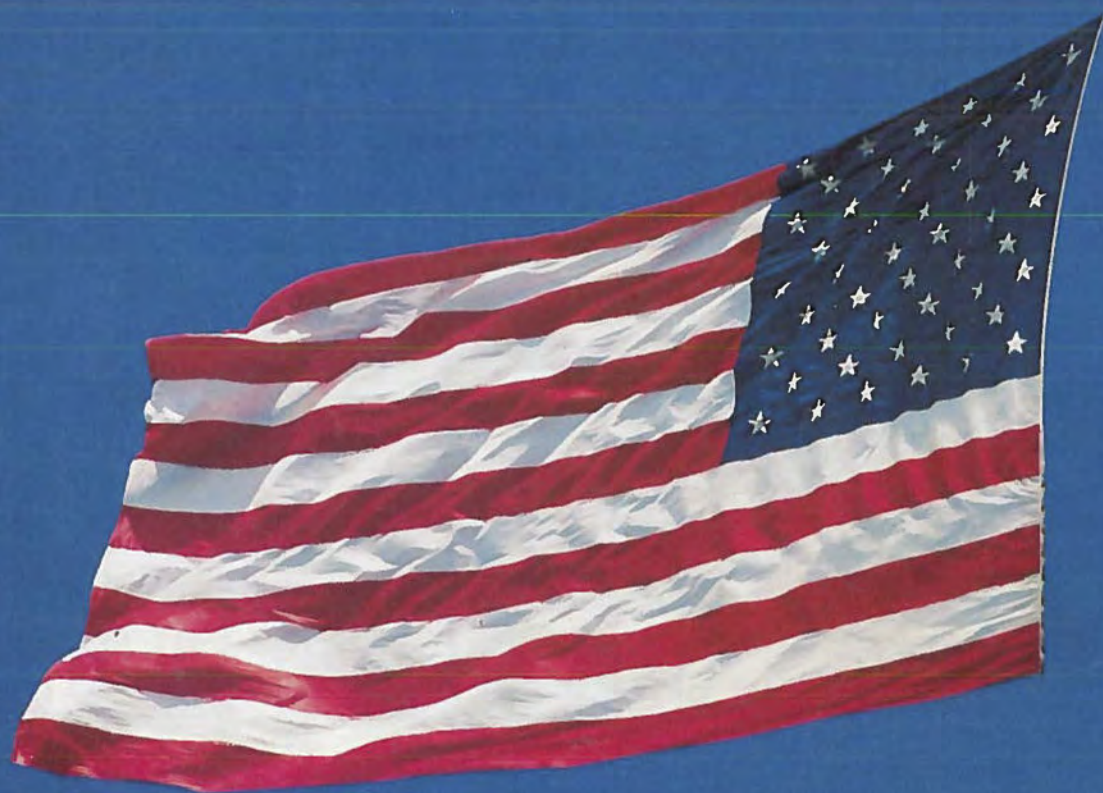
Stauning Lufthavn, 6900 Skjern, tlf. 97 36 92 06
Karup Lufthavn
Viborg Flyveplads
Hemming Flyveplads
Århus Lufthavn
Vamdrup Flyveplads

A, B, I, PFT til alle cert. Twin, instruktør, Teori: A, B+I, D.
BEG/N-BEG - VHF, GEN bevis + teknisk og praktisk
undervisning på flere turbo og jet typer.
(koncessionshaver B/I og D: FTS)

FLYV

10

OKTOBER 1999



- vi flyver videre ...

Ny GARMIN GPS i farver!

GPSMAP-295



Med det nye farvedisplay kan du tydeligt skelne selv de mindste detaljer.

Da GPSMAP-295 er CD-rom-compatibel kan du indlæse kortdetaljer fra det nye GARMIN MapSource CD, således at du kan bruge din nye GPS til utallige formål, og finde vej til dit favorit-sted på samme sikre måde, som du navigerer under flyvning.

Bestillinger modtages allerede nu
- til forventet levering oktober 1999.

Vær opmærksom på nye og reducerede priser på resten af GARMIN GPS-modellerne: GPSMAP-195, GPS-92 og GPS III Pilot!

Besøg også vores hjemmeside:
www.avia-radio.dk

Husk chek altid prisen med Avia - inden du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75 • E-mail: sales@avia-radio.dk



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater. Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:

Cessna 172 - 1040 - incl. 25% moms pr. bloktime

Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning, eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 • E-mail: ikaros@ikaros.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Malibu Mirage



Piper Seminole



Piper Seneca V



Piper Arrow



Piper Warrior III



Piper Archer III



Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn • 5270 Odense N

Tlf. 65 954 954 • Fax 65 954 955



Piper Saratoga II TC

OY-JAH,

som er den
sidste Saratoga,
vi kan få leveret i år,
er klar til levering.

Ring og hør nærmere!

Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER, Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King
Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Artikler

72. årgang nr. 10
Oktober 1999

Kort sagt	4	8	EAA AirVenture Oshkosh 1999
I øvrigt	7	12	Med Meteoren ind i jetalderen
Navne	33	15	KZ Rally
Læserbreve	38	16	Første Tour de Danmark for svævefly
Oscar Yankee	39	20	Tækkemanden og hans Husky
Modelsiderne	40	24	Piper Archer III update
Organisationsnyt	43	26	Godt år for Cimber Air
Flymarkedet	46	28	Falcon Update på AALFVK
		30	Vintage Glider Club Rally 1999
		32	Kurertrafikken 1940-1945 (2. del)
		42	Flyvningens dag

Herover

Danmarks eneste Aviat A-1 Husky
over Stevns.
Foto: Kristian Madsen.

Forsiden

Stars and stripes i overstørrelse ved
åbningen af EAA AirVenture Oshkosh
1999. Hvor stort er flaget ?
(Svaret findes andet steds i bladet).
Foto: Knud Larsen.

Abonnement og administration:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Redaktion:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:
Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:

Jakob Tornvig, Søffang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelse Tryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 360 kr. pr. år.

Artikler oplaget under navn står for de enkelte forfatters
egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens
eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs
servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgå-
ende aftale!

ISSN 0015-492X



Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie
Kontrol i perioden 1.7.98 til 30.6.99: 5.327 ekspl.



FIVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Skovplantning fra luften?

Lockheed Martin Aeronautical Systems håber snart at kunne demonstrere den alsidige C-130 Hercules i en helt ny rolle, skovplantning.

Træerne "plantet" fra en højde af 1.300 fod og med en hastighed på 130 knob. De er anbragt i hylstre af biologisk nedbrydelig plastic, der beskytter dem under det frie fald ned til jorden.

Hylsteret, der med indhold vejer ca. 400 g, når en hastighed på 200 km/t og har en aerodynamisk udformning, der får det til at rotere og børe sig op til 15 cm ned i jorden.

Hylstrene "skydes" ud af flyet ved hjælp af et pneumatisk system, der er baseret på det, der anvendes til udlægning af landminer fra fly. Det har en kapacitet på seks træer pr. sekund.

Mødelokaler i Kastrup

Et længe savnet mødecenter åbnede i Københavns Lufthavn Kastrup den 15. september. Det er udviklet af Select Service Partner i samarbejde med Københavns Lufthavn A/S og ligger på 4. sal i Terminal 3's vestlige kontorhusfløj.

Centret dækker et areal på 750 m² og råder over 14 mødelokaler til udlejning. Det største rummer 50 personer, og alt i alt er der plads til 165 personer. Desuden råder centret over tre kontorer, der kan lejes for en enkelt dag.

Samtlige mødelokaler har telefon, fax, kopimaskine, TV/video og farveprinter, der kan tilsluttes en bærbar PC. Supplerende udstyr kan bestilles hos centerledelsen.

Drikkevarer, morgenkomplet, lette frokostenretninger og sandwiches kan serveres i mødelokalerne.

MiG-21 til Nordkorea

Nordkorea, der har omkring 130 MiG-21, har købt yderligere 30 for 1,3 mio. USD pr. stk. af Kazakstan.

Denne tidligere sovjetrepublik er i gang med at modernisere sine luftstyrker med MiG-29, Su-25 og Su-26, som man har modtaget fra Rusland i bytte for 40 Tu-95 Bear firemotorede bombefly.

Verdens største?

Den 15. juli fløj den tyske pilot Jürgen Riedel ind over Bremen i en Pilatus Porter, der trak et reklamebanner på 1.500 m², hvad vor tyske kollega *aerokurier* beregner som verdensrekord - det hidtil største var kun på 600 m².

Kæmpebanneret er konstrueret af Michael Konzok og er lavet af mikrofibre, der kun vejer 37 g pr. m² og da bannerstangen er af kulfiberkomposit, vejer hele herligheden kun 80 kg.

Punktlighedsstatistik

Punktligheden for luftfarten i Europa bliver stadig dårligere, først og fremmest pga. ATC-problemer og har sat bundrekord denne sommer.

I USA har en detaljeret punktlighedsstatistik længe været offentlig tilgængelig, så man kunne se om årsagerne til forsinkelserne skyldtes selskaberne, lufthavnene eller flyveledelsen.

Association of European Airlines (AEA) har i mange år offentliggjort en statistik over punktligheden for flyafgange i Europa, men det har hidtil ikke været muligt at identificere flyveselskaber eller lufthavne.

På initiativ af SAS er det ændret fra i år.

Den nye statistik indeholder data for alle større AEA-selskabers afgangs- og ankomsttider på de 25 største lufthavne i Europa. Materialet viser punktighed og forsinkelsesårsager for indenrigs-, intereuropæisk og interkontinental trafik.

Star Alliance udvider

Star Alliance fortsætter med at vokse. I oktober tilslutter All Nippon Airlines (ANA) sig alliancen, og næste år kommer Mexicana Airlines med.

Mexicana, der blev oprettet i 1921, er et af verdens ældste luftfartsselskaber. Det har 6.369 ansatte og en flåde på 24 Boeing 727, tre Boeing 757, 14 Airbus A320 og 10 Fokker F.100, i alt 51 fly. Passagertallet er mere end syv millioner passagerer årligt, og rutenettet omfatter af 32 destinationer i Mexico, otte i USA, to i Canada, tre i Mellemamerika, fem i Sydamerika og en i Karibien.

SAS lukker rute

Man skulle tro det var aftalt på forhånd. Dagen før Ryanair præsenterede sin kommende rute London-Århus, meddelte SAS, at det skandinaviske luftfartsselskab lukker sin rute Århus-London den 31. oktober.

SAS siger, at ruten, der betjenes dagligt med en MD-81, gennem de sidste år har været ulønssom og har haft en negativ udvikling. Også prognoserne for ruten peger i den forkerte retning.

Den slot, der derved bliver frigivet i London-Heathrow, vil SAS bruge til endnu en forbindelse på ruten mellem København og London.

50 år med katapultsæder

Den 30. maj var det 50 år siden den engelske testpilot J.O. Lancaster som den første anvendte et Martin-Baker katapultsæde i en nødsituation. Han fløj i en Armstrong Whitworth A.W. 52, et jetdrevet forsøgsfly (flyvende vinge) og mistede kontrollen over det. Siden da har mere end 6.700 flybesætningsmedlemmer reddet livet ved brug af Martin-Baker sæder.

Martin-Baker er verdens største producent af katapultsæder og sidder på 70% markedet. Fabrikken og dens licenshavere har fremstillet over 69.000 til omkring 90 flyvevåben.

ATC-problemer

Trængslen i det europæiske luftrum var ifølge Lufthansas personaleblad Lufthanseat årsag til at Lufthansas og Lufthansa CityLines fly i fjor tilbragte over 11.000 timer i holding (venteposition) alene i tysk luftrum. Det kostede et brændstofforbrug på godt 26.000 tons! Og det er ikke blevet bedre - i dette års første kvartal var 44% af Lufthansas flyvninger forsinket!

Den intensive trafik på flyvepladserne er en af årsagerne, men hovedårsag er ifølge bladet mangler i ATC (Air Traffic Control) infrastrukturen. Der er i Europa 49 ATC-centre, som opererer med 31 nationale systemer. Hardwaren til disse kommer fra 18 forskellige leverandører, og softwaren indeholder 30 forskellige programmeringssprog.

Esbjerg-ruten

Maersk Air standser med udgangen af oktober beflyvningen af ruten København-Esbjerg, som man har befløjet siden 1982.

Ruten har de to sidste år vist stadig tilbagegang. I 1996 havde den 101.000 passagerer, men for 1999 forventes dette at falde til under 50.000.

Ole Dietz, administrerende direktør i Maersk Air, siger:

- Nedgangen skyldes ikke alene åbningen i 1997 af Storbæltstunnelen for tog og i 1998 for biler, men i nok så høj grad den særlige passagerskat for flyrejser, som blev pålagt indenrigsflyrejser fra 1. januar. Skatterne udgør 150 kroner retur - eller 17-24% af billettens pris.

Herudover går en meget stor del af billetprisen allerede til afgifter af forskellig art, og de vil fortsat stige. Fra 1. oktober stiger således startafgifterne på dansk indenrigs, og vi beregner, at det vil svare til en forhøjelse på 3% af gennemsnitsprisen på ruten.

Cimber Air overtager ruten pr. 1. november med fem daglige dobbeltture på hverdage.



Sea level to ski level

S A R A T O G A I I H P / T C

Verdens mest alsidige og sportslige befordringsmiddel er nu også verdens kraftigste og mest sportslige befordringsmiddel.

Præstation og styring harmonerer som aldrig før i den nye turbocharged Piper Saratoga II TC, som er et nyt og spændende modstykke til Saratoga II HP.

Fra bølgetop til bjergtop med 300 hestekræfter op til den ønskede højde. Flyv med en hastighed, der nærmer sig 214 mil i timen.

Med ekstra brede døre og bagsæder, der lynhurtigt kan klappes sammen, har begge Saratogaerne masser af plads til bagage. Ski, snowboards, al din bagage – ja selv et par mountain bikes. Saratogaen er også raffineret – den er udstyret med et fuldstændig nyt instrumentpanel

og det bedste digitale avionics. Samtidig vil du elske den nye consol, der har indbygget køleboks og et multimedia underholdningscenter, hvor du kan nyde dine favorit Cder og videoer. Med Piper's nye "Step-up Program" er det lettere og billigere end nogensinde at "tage styringen" i verdens bedst byggede fly.

Kontakt din nærmeste Piper forhandler for yderligere informationer, Air Alpha Aircraft Sales A/S
Telefon +45-65-955454, Fax +45-65-955476
eller besøg os på vor hjemmeside
www.newpiper.com

New Piper Aircraft, Inc.
2926 Piper Drive, Vero Beach, FL
32960 U.S.A.

Piper
THE NEW PIPER
AIRCRAFT, INC.

Isolering udskiftes

FAA, de amerikanske luftfartsmyndigheder, har besluttet at varmeisoleringsmaterialet på Boeing/McDonnell Douglas DC-10, MD11, MD80 og MD90 skal udskiftes.

Beslutningen er affødt af det schweiziske MD11 havari ved Nova Scotia i september i fjor, idet man mener at Mylar (polyethylen terephthalat) fra cockpitisoleringen var med til at opretholde branden. Selve årsagen menes at være fejl i elektriske ledninger.

Luftfartsselskaberne får fire år til at gennemføre udskiftningen.

FAA's beslutning rammer ca. 700 amerikansk-registrerede fly og vil koste ejerne ca. 255 mio. USD. Hvis andre landes luftfartsmyndigheder følger FAA (hvad de fleste plejer at gøre), kan op til yderligere 530 fly blive involveret.

AlphaJet til UK

Den engelske statsinstitution DERA (Defence Evaluation and Research Agency) har købt 12 Dassault/Dornier AlphaJet af Luftwaffe til brug på sine prøvecentre. Seks skal leveres i flyveklar stand, mens de seks andre skal bruges til reservedele.

AlphaJet'erne skal afløse fire Hawker Hunter, en Gloster Meteor og tre BAe Hawk og bl.a. bruges som ledsagefly (chase planes) ved flyveprøver.

Royal Air Force er ikke i stand til at stille flere Hawk til rådighed, idet man har underskud af fly af denne type, så DERA tilbageleverer to Hawk. Anskaffelsen af AlphaJet gør det muligt for DERA at beholde Hawk til uddannelse af testpiloter, hvad man ikke mener AlphaJet er egnet til.

Vojens-ruten

Efter at Maersk Air havde opgivet ruten København-Vojens, trådte Danish Air Transport til med mindre fly, men også de var for store. På nogle af turene var der kun to passagerer, så nu har også dette selskab givet op.

Sidste flyvning i Danish Air Transports regi fandt sted den 17. september. Det må desværre anses for usandsynligt at andre selskaber vil overtage beflyvningen.

Sterling fragtfly

Sterling European går nu ind i fragtflymarkedet. Fra 1. november indsætter man en Boeing 747-200F med en kapacitet på 112 tons i fast rutefart mellem henholdsvis København/Stockholm og USA (New York, Chicago, Los Angeles) og de Forenede Arabiske Emirater (Dubai). Der flyves to gange om ugen til hver destination fra både København og Stockholm.

Flyet er indlejet fra det amerikanske Atlas Air på ACMI basis (aircraft, crew, maintenance, insurance), det man også kalder wet lease. Flyet skal altså flyves og vedligeholdes af folk fra Atlas Air og kommer næppe på dansk register.

I dag er de skandinaviske virksomheder afhængige af at skulle med lastbil til Europa for at få adgang til fragtfly med destination USA. Det er en forsinkende faktor med forringelse af virksomhedernes konkurrencedygtighed til følge, siger Sterling Cargo, der mener at deres produkt bliver andeledes konkurrencedygtigt og tilpasset fragtkundernes ønsker.

Sterling Cargo vil flyve på tidspunkter, som er tilpasset virksomhedernes produktionsmønstre. Den administrerende direktør Allan Geert Nielsen siger, at Sterling Cargos tankegang bryder med den vante tankegang, som i dag præger luftfragtmarkedet og særligt de store luftfartsselskaber.

Sterling Cargo er et datterselskab af Sterling European Kommanditaktieselskab, der hovedsagelig flyver charterflyvning med fem Boeing 737-800 og to Boeing 737-300. Desuden opererer man otte Boeing 727 fragtfly for hollandske TNT. Sterling ejes af to norske børsnoterede investeringselskaber, der administreres af Fred Olsen.

Når det bliver vår

Bygningsmyndighederne havde ved redaktionens slutning endnu ikke godkendt det nye Danmarks Flyvemuseum på Fabrikvej i Helsingør. Den planlagte delvise åbning i forbindelse med skolernes efterårsferie er derfor opgivet.

Et mere realistisk tidspunkt er - som det ser ud nu - Påsken 2000, der falder i perioden 16. - 24. april.

SU ligestilling

Hidtil har trafikflyverelever på Luftfartsskolen (den statslige skole), kunnet oppebære SU (Statens Uddannelsesstøtte), hvorimod eleverne på de private flyveskoler af en eller anden grund ikke havde denne mulighed.

Men efter tre års intensive forhandlinger med myndighederne er det lykkedes for de private flyveskoler at opnå ligestilling, således at også deres elever fremover er berettiget til SU. Undervisningsministeriets beslutning herom blev truffet efter et samråd med Folketingets uddannelsesudvalg den 26. august.

SU til flyveeleverne betyder ikke at de får gratis flyvedannelse, men at de får et ret beskedent tilskud til livets opretholdelse.

Samtidig har Undervisningsministeriet bestemt, at det såkaldte taxametertilskud på 50.000 kr. pr. trafikflyverelev, som Luftfartsskolen hidtil har oppebåret, bortfalder med udgangen af dette år.

Nye vinger til T-38

Det supersoniske amerikanske træningsfly Northrop T-38 Talon, der også anvendes af NATO flyveskolen i USA, har været i tjeneste i omkring 30 år, men skal fortsætte 40 år endnu! Nogle af flyene skal dog have nye vinger, og Northrop Grumman har for nylig fået bestilling på 55 stk. til levering fra 2001.

En omkonstrueret vinge er under udvikling og ventes sat i produktion i 2006 til udskiftning af vingerne på alle USAF's T-38 (ca. 500).

Direktør forlader SAS

SAS øverste ledelse har besluttet at salgs- og markedsføringen fremover skal styres fra hovedkontoret i Stockholm. Det har medført, at Leif Rasmussen, SAS Danmarks salgs- og marketingdirektør, har valgt at fratræde med udgangen af september. Han har været 27 år i SAS.

Hovedkontoret beklager hans beslutning.

Leif Rasmussen fortsætter på en række bestyrelsesposter og andre funktioner i SAS.

USAF ud af Frankfurt

Efter langvarige forhandlinger har U.S. Air Force og de tyske myndigheder underskrevet en aftale om tilbagelevering af et areal på 152 hektar på sydsiden af Frankfurts lufthavn, som nu bruges af den amerikanske Rhein-Main Air Base.

En principaftale om delvis tilbagelevering af basen til Tyskland blev indgået i 1993. Den nye aftale vil på et tidspunkt medføre fuldstændig lukning af USAF-basen.

10.000 flyvetimer

Ved udgangen af august havde EH101 helikoptererne logget 10.000 flyvetimer - det svarer til hvad en typisk militær helikopter bruger 30 år til.

Den første EH101 fløj første gang i oktober 1987. Den og otte andre *pre-production* fly tegner sig for ca. 8.300 timer.

PP8 og PP9 har fløjet flest timer, henholdsvis 2.500 og 2.000. De er med i et program for intensiv flyvning på 6.000 timer og flyver seks timer om dagen, seks dage om ugen.

No. 700 Squadron, Royal Navy begyndte på afprøvning og omskoling og i 1998 og har med fem fly fløjet over 700 timer.

Endnu har kun to fly til Royal Air Force fløjet, første gang henholdsvis 24. december 1998 og 14. juni i år, så deres timetal er kun 110 i alt.

SAS til Krakow

Den 30. august åbnede SAS en rute mellem København og Krakow. Den beflyves dagligt med én tur i hver retning, afgang fra København kl. 0855 og fra Krakow kl. 1120. Flyvetiden er to timer.

Krakow ligger i det sydlige Polen i et område med 1,2 mio. indbyggere. En række danske, svenske og norske virksomheder er allerede etableret i området mellem Krakow og Katowice.

Desuden har Krakow et stort potentiale for turisme med bl.a. 38 museer (også et flyvemuseum). Byen er af EU udvalgt til at være en af ni europæiske kulturhovedstæder i 2000.

Århus-London

Selv om SAS nedlægger sin rute Århus-London ultimo oktober, kommer den jyske hovedstad ikke til at mangle flyveforbindelse med den britiske.

Den 4. november åbner det irske lavprisselskab Ryanair nemlig en rute mellem Tirstrup og Stansted med to daglige forbindelser.

Og prisen bliver noget anderledes end man er vant til - 990 kr. for en returbillet!

FLS Aerospace

Af FLS koncernens beretning for første halvår 1999 fremgår, at FLS Aerospace omsider har et positivt resultat før skat på 3 mio. danske kroner (DKK). Set i forhold til en omsætning på 1.439 mio. er det et beskedent tal, men i forhold til første halvår 1998 er der dog tale om udgør en forbedring på DKK 34 mio. Ordretilgangen i første halvår var 1 mia. DKK, og ved halvårets slutning var der 3.573 medarbejdere i FLS Aerospace.

Efter købet af FLS Aerospace (IRL), tidligere TEAM Aer Lingus, har FLS Aerospace gennemført en integrationsproces, således at koncernen ved halvåret 1999 fremtræder som en integreret virksomhed med fire forretningsområder:

Aircraft Overhaul
Component Management Group
Component Overhaul
Aircraft Management Group

Aircraft Overhaul har udvist fremgang i Irland, mens England har vist tilbagegang. Der er igangsat tiltag til forbedring af situationen, bl.a. gøres arbejdet mere procesorienteret ved etablering af særskilte produktionslinjer for service-ring af de enkelte flytyper.

Udviklingen i Component Management Group er tilfreds-

stillende, og man har nu langtidskontrakter for 316 fly.

Resultatet i Component Overhaul er uændret, og ifølge FLS Industries halvårsberetning er der "behov for en videudvikling, der er igangsat".

Forretningsområdet Aircraft Management Group omfatter line maintenance og lettere vedligeholdelse i England og Danmark. Resultatet i Danmark er stærkt utilfredsstillende og mindre godt i England. Der er igangsat en kraftig restrukturering.

Udviklingen i det danske selskab FLS Aerospace (DK) A/S, der i særdeleshed har til opgave at betjene det danske charterselskab PremiAir, har mod forventning haft et betydeligt negativt resultat i første halvår. Det forventes også, at andet halvår fortsat vil give tab, der dog vil være væsentlig reduceret i forhold til første halvår, hedder det i FLS koncernens beretning for første halvår af 1999.

Om årsagen til det dårlige resultat for afdelingen i Københavns Lufthavn Kastrup siger chefen for FLS Aerospace, direktør Steffen Harpøth til Erhvervsbladet, at man burde have forudset, at det er alt for dyrt at foretage tung vedligeholdelse i København - lønniveauet er alt for højt.

I ØVRIGT

General Chr. Hvidt er beordret til fortsat tjeneste som forsvarschef fra den 20. august 1999.

Øverst P.O. Gjeltten er beordret til tjeneste som chef for Forsvarets Informatiktjeneste fra den 1. august 1999.

SAS har solgt tre Fokker F.28 Mk. 4000 til P.B. Air, Bangkok.

Ægypten har bestilt 12 Lockheed Martin ensædede F-16C og 12 to-sædede F-16D. De er af Block 40 udførelsen, der er specielt beregnet til angreb på overflademål og kan medføre Harpoon sømålsmissiler. Leverancerne begynder i 2001 og strækker sig over 15 måneder.

Maersk Air UK vil i november åbne ruter Birmingham-Stockholm og Birmingham-Rom, i første omgang med tre ugentlige forbindelser.

Vilhelm Hahn-Petersen, tidligere managing director i FLS Aerospace UK, er nu chief operating officer i det engelske lavprisselskab easyJet.

Rusland skal overtage otte Tupolev Tu-160 Blackjack (i "mølpøse") fra Ukraine i bytte for naturgasleverancer. Rusland har nu seks Tu-160 i tjeneste og vil desuden færdigbygge to af de seks ukompleterte fly, der står på Kazan flyfabrikken.

Grækenland har bestilt 45 Raytheon T-6 Texan II turbo-prop skolefly.

Fairchild 328JET vil blive sat i drift den 1. oktober mellem Milwaukee og Grand Rapids. Launch customer er det amerikanske regionalflyveselskab Skyway Airlines.

FLS Aerospace (DK) har fået bestilling fra UPS på opdatering af 12 Boeing 727 fragtfly med nyt navigations- og antikollisionsudstyr.

Trans Travel Airlines åbnede den 18. august en rute Rotterdam-København med DHC-8.

SAS Commuter havde den 7. september rejsegilde på sin nye hangar og administrationsbygning i Københavns Lufthavn Kastrup.

Q-400 forsinket



Leverancerne af Q-400 (De Havilland DHC-8-400) til SAS Commuter er blevet noget forsinket, bl.a. fordi visse underleverandører ikke overholder de aftalte leveringstidspunkter

- det gælder fx navigationsudstyret.

Q-400 skulle være sat i drift sidst i oktober, men nu regner man ikke med at få det første fly før midt i november og

derefter to om måneden. SAS har bestilt 22 og har desuden option på 14.

De nye fly indsættes ikke på de danske indenrigsruter før til april.

EAA AirVenture Oshkosh 1999

Tekst og foto: Knud Larsen

AirVenture foregår årligt på Wittman Regional Airport i Oshkosh, ca. 200 km nord for Chicago. Og med ca. 12.000 fly og omkring 800.000 besøgende i løbet af den uge det varer, er det noget der sætter sit præg på omgivelserne.

I dagene inden AirVenture officielt starter kommer de tusindvis af fly fra hele USA og mange andre lande, bl. a. Tyskland og Argentina. De store parkeringsarealer er opdelt til de forskellige flytyper. Masser af deltagerne har telt med og sover under vingen, andre overnatter på en enorm campingplads og andre igen ude i byen.

Lufthavnsområdet dækker et areal på ca. 600 ha, så der er behov for et par gode sko. Der er dog også mulighed for at blive transporteret på små vogne trukket af traktorer der kører i pendulfart ad bestemte ruter.

Det var (høj)sommer i Wisconsin sidst i juli med temperaturer op mod 40 grader C, så det var vigtigt at have en hat på og en beholder med vand i livremmen.

I de mange store pavilloner er der undervisning (workshops) i compositarbejde, metalarbejde eller forhandlere holder briefing om de nyeste produkter etc.

Omkring 700 udstillere viser deres produkter i de mange store hangarer eller på udendørs udstillinger. Alle flyfabrikanter er tilstede med de nyeste modeller.

De fleste betragter Oshkosh som det bedste sted at introducere nyheder. Her er hundredtusindvis af potentielle kunder, og der er stor presedækning både fra TV og den trykte presse.

Flyene

Med ca. 12.000 fly tilstede er det klart at der var mere end ét af hver type. De populære hjemmebyggede RV-fly stod i

lange rækker, Cessna og Piper så langt øjet rakte og veteranfly af alle mulige slags fyldte det store areal. Masser af warbirds deltog i den daglige flyveopvisning, mens specialfremstillede fly til kunstflyvningsopvisning var et helt kapitel for sig.

Vi kigger først lidt på nogle af de mange nyheder.

CarterCopter

Den viste prototype er stadig under udvikling, bl.a. med støtte fra NASA. Den kombinerer autogyroens simple opbygning med det fastvingede flys hurtighed. Nøglen til dette historiske gennembrud, siger opfinderen Jay Carter, er at det er blevet muligt at aflaste rotoren ved 240 km/t, mens den stadig holdes stabil uden lodrette bevægelser (flapping). CarterCopterens vægt på 3.000 lbs. overføres automatisk fra rotoren til de små vinger efterhånden som farten stiger og rotoromdrejningerne falder fra 300 til 100. Ved 240 km/t flyver CarterCopteren som et fastvinget fly på vinger der har minimumstørrelsen passende til hastigheden (omkring 1/5 af overfladen for tilsvarende fastvinget fly). Når rotorhastigheden falder fra 300 omdrej-

ninger til 100 mindskes rotationsmodstanden til 1/27, og dermed mindskes den samlede modstand.

Rotoren benyttes ikke som på en helikopter til fremdrift, men dens energi anvendes kun ved start og landing, der foregår lodret. Landing kan også gøres som en autogyro. CarterCopteren kan ikke ho-

ver i længere tid som en helikopter, men kun i 4-5 sekunder.

Prototypen, der er udrustet med V6 racermotor med turbolader, fløj i juni med hastigheder op til 200 km/t. Trykkabinen har plads til fem og der forventes en rejsehastighed på 640 km/t(!) i 45.000 fod, evt. ved montering af jetmotorer.

CarterCopter er designet til at yde mindst mulig luftmodstand.



*Lionheart -
biplan uden vingestivere.*

Lionheart

En ny Beech Staggerwing? Nej, når man kommer nærmere kan man se nogle små forskelle. Bl.a. mangler den lodrette afstivning mellem de to vinger. Lionheart fremstilles af Griffon Aerospace og sælges som byggesæt. Det er fremstillet udelukkende af kompositmaterialer. Der opgives en byggetid på 8.000 timer! Flyet har seks sæder og er på samme størrelse som de Havilland Beaver. Det har optrækkeligt understel og en 450 hk Pratt & Whitney R985 stjernemotor. Tophastigheden opgives til 195 kts.



Explorer 350 har optrækkeligt understel. Hovedhjulene trækkes op på tværs af kroppen.



724 SHP med en trebladet AVIA-Hamilton Standard propel med en diameter på 2,23 m. Tomvægten er 1.950 lbs. og max. vægt 3.300 lbs. Stigehastigheden er imponerende 6.500 fod/min og rejsehastigheden i 25.000 fod er 341 kts.

Prisen er USD 90.000 for et almindeligt byggesæt. Ved at betale yderligere USD 21.000 fås det som "fast built kit".

Explorer 350R

Flyet ligner en mellemting mellem en Cessna 208 Caravan og den australske NOMAD. Designet stammer da også fra Perth i Australien.

Men Explorer Aircraft, Inc. vil nu flytte hovedkvarteret til Denver, Colorado, hvor flyene skal bygges.

Turbine Legend

Performance Aircraft i Kansas fremstiller byggesæt til denne to-sædede raket. Flyet er bygget til "pure excitement for the high performance pilot". De to sæder er placeret i tandem og canopy'et åbner som på et rigtigt jagerfly. Flyet er bygget i kompositmaterialer og har gode kunstflyvningssegenskaber.

I næsen sidder en Walter M601D turbopropmotor på

Turbine Legend er så høj, at det kræver en lille trappe for at kunne kigge ind.



Et kæmpe restaureringsarbejde gennem mange år har givet nyt liv til verdens eneste Kreutzer Air Coach K5.

President Donald G. Joseph foreviste selv flyet, der udmærker sig ved at have stor lastdør, store vinduer, døre til begge piloter og også lastrum foran. Skroget er fremstillet af kulfiber, mens vingen og haleplanet er af metal. Motoren er en Continental TSIO-550-E3B på 350 hk. Joseph fortalte, at man vil få flyet certificeret med større motor og en turbopropudgave vil også blive fremstillet. Der plads til ni personer ombord eller en tilsvarende mængde gods, som der bliver plads til ved blot at fjerne stolene.

Veteranfly

Sikorsky S-38

S C Johnson & Son, bedre kendt under navnet Johnson Wax, foretog i 1935 en ekspedition til Brasilien i et Sikorsky S-38 amfibiefly for at finde carnauba palmetræer, der indeholder stoffet til verdens hårdeste voks. Flyet blev solgt efter ekspeditionen og sank efter et landingsuheld i Indonesien tre år senere. Der blev bygget ca. 100, og der findes ingen originale eksemplarer tilbage.

Johnson Wax besluttede at få bygget en replika, der blev



færdig sidste sommer. Firmaet gentog så ekspeditionen fra 1935 i år.

S-38 har to Pratt & Whitney Wasp stjernemotorer på hver 420 hk og en rejsehastighed på 160 km/t.

Kreutzer Air Coach

Lige som S-38'eren er Kreutzer Air Coach model K5 en meget stor sjældenhed. K5'eren er ikke en replika, men det eneste originale tilbageværende eksemplar i verden. Den er bygget hos Joseph Kreutzer Corporation i Venice, Californien i 1928.

Kreutzer Air Coach, der har tre motorer lige som Ford Tri-

motor og Junkers Ju52/3, fløj ved forskellige mindre luftfartsselskaber inden den i 1933 blev eksporteret til Mexico. Her fløj den for flere mineselskaber, der gravede på bjergrige steder. Ved et mindre havari i 1940 på en intermistisk landingsplads i 7.000 fods højde beskadigede den venstre vinge og centermotoren med propel.

Kreutzer'en stod herefter forladt i en hangar indtil 1980, hvor den blev fundet. Flere ejermænd har på skift prøvet at restaurere den. Men den nuværende ejer har åbenbart haft tid og penge for resultatet er blevet fantastisk flot.

Kreutzer Air Coach har tre Kinner K5 motorer på hver 100

hk, der giver en rejsehastighed på 175 km/t.

Opvisninger

Alle de store kanoner indenfor kunsthvning/showflyvning var til stede i Oshkosh. I flæng kan nævnes Delmar Benjamin i Gee Bee replikaen, Wayne Handley i den fantastiske Turbo Raven med 750 hk turbo-prop motor, Bill Beardsley i BD-5 Micro Jet, Sean D. Tucker, der kan få et fly til at gøre det som ingen drømmer om, og sidst men ikke mindst Patty Wagstaff, der i sin Extra 300 er tre gange amerikansk mester og flere gange deltager i verdensmesterskaber.

Men der var også disse to:

Vantro

Jim Franklin, der flyver et Waco UPF-7 biplan, overraskede vist de fleste tilskuere med sin opvisning. Waco'en er ikke kendt for at være nogen racer, men pludselig kom den drønende ind fra højre i lav højde, drejede næsen til lodret og steg med en hastighed og en lyd, der mere passede til en F-100 jetjager og da slet ikke til det adstadige biplan. Mange tilskuere begyndte at grine og kiggede vantro på Waco'en. Den steg og steg med en ra-

Spirit of Carnauba hedder det te Sikorsky S-38 amfibiefly.



sende hastighed, og med røggeneratoren slået til var det ikke til at se hvad fænomenet var for noget.

Da røgen efter landingen havde lagt sig, kunne man se at der under skroget var monteret en Cessna Citation jetmotor med indsugningen mellem de to hovedhjul. Den havde en helt fantastisk virkning!

Jim Franklin gentog senere opvisningen med sin søn, Kyle, som wingwalker.

Stadig skarp

Bob Hoover (77) fløj P-51 Mustang over Tyskland under Anden Verdenskrig, blev skudt og sad i fangelejr, men undslap. Efter krigen var han testpilot i forsvaret og derefter testpilot hos flyfabrikken North American i mange år. Han har fløjet tusindvis af airshowopvisninger i Mustang, P-38 Lightning og i de sidste mange år i sin kendte hvid/grønne to-motorede Shrike Commander.

I offentligheden blev han vist mest kendt, da han flyvde i sin Shrike Commander



Bob Hoover ruller Shrike Commander'en med begge motorer i gang. Senere gjorde han det samme med én hhv. begge motorer standset.

blev filmet til TV. På en plade stikkende ud fra instrumentpanelet stillede han et tomt glas, tog en kande med isthe og hældte den op i glasset, mens han lavede et 360 grader rul uden at spilde en eneste dråbe!

I Oshkosh viste han bl.a. sin „Dead Engine Energy Management Maneuver“:

På medvindsbenet dykkes fra 3.500 fod ned til jordoverfladen med begge motorer standset og propellerne kantstillet, næsen trækkes op til et loop. Dette følges af et ottepunkts *hesitation slow roll*, derefter drejes 180 grader for at komme ind på centerlinien. Landing sker først på det ene hjul derefter på det andet. Hvis hastigheden er rigtig er det muligt uden motorkraft at køre til parkering og standse uden brug af bremses!

Og han gjorde det - hver gang.

AirVenture afholdes igen den 26. juli - 1. august 2000. Prøv det! ■

Jim Franklin og hans Waco efter opvisningen.

Jetmotoren ses monteret under kroppen med luftindtaget mellem hovedhjulene.



Med Meteoren ind i jetalderen

Tekst: Oluf Eriksen

Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling

Den 9. oktober er det 50 år siden de første jettfly tilgik forsvaret.

I slutningen af 2. Verdenskrig havde såvel tyskerne som englænderne taget jettfly i anvendelse. En ny epoke i flyvningens historie tog fart. Gloster Meteor F Mk. IV var den seneste udviklede og i 1946 indehaver af verdensrekorden i hastighed med 616 mph. Den blev i afsluttende runde vinder over de Havilland's Vampire af ordren på 20 fly til det danske forsvaret.

I efteråret 1949 tog et hold med tre flyvere fra Hærens Flyvetropper og tre fra Marinens Flyvevæsen samt 18 teknikere fra de to værn til England for at blive omskolet til den nye jetjager.

Skolingen omfattede to ture med dobbeltstyring i den to-sædede Meteor T Mk. VII samt en solotur i en Meteor Mk. 4.

Med en samlet flyvetid på ca. 1 1/2 time pr. flyver var man klar til hjemflyvning af de første danske jettfly.

Kommandørkaptajn E. Rasmussen var fører af Meteor Mk. 4 nr. 461 og kaptajn T. Wichmann af nr. 462, der efter ophold på grund af vejret via Twente i Holland kom til Kastrup Lufthavn den 9. oktober 1949. En ny epoke var begyndt.

Fly og flyvere blev modtaget af mange mennesker bl.a. de militære topchefer fra Hæren og Marinen. Flyvevåbnet (FLV) var stadig i støbeskeen og blev først oprettet den 1. oktober året efter.

De første år

De første jagere tilgik 3. Luftflotille på Kastrup. Som chef

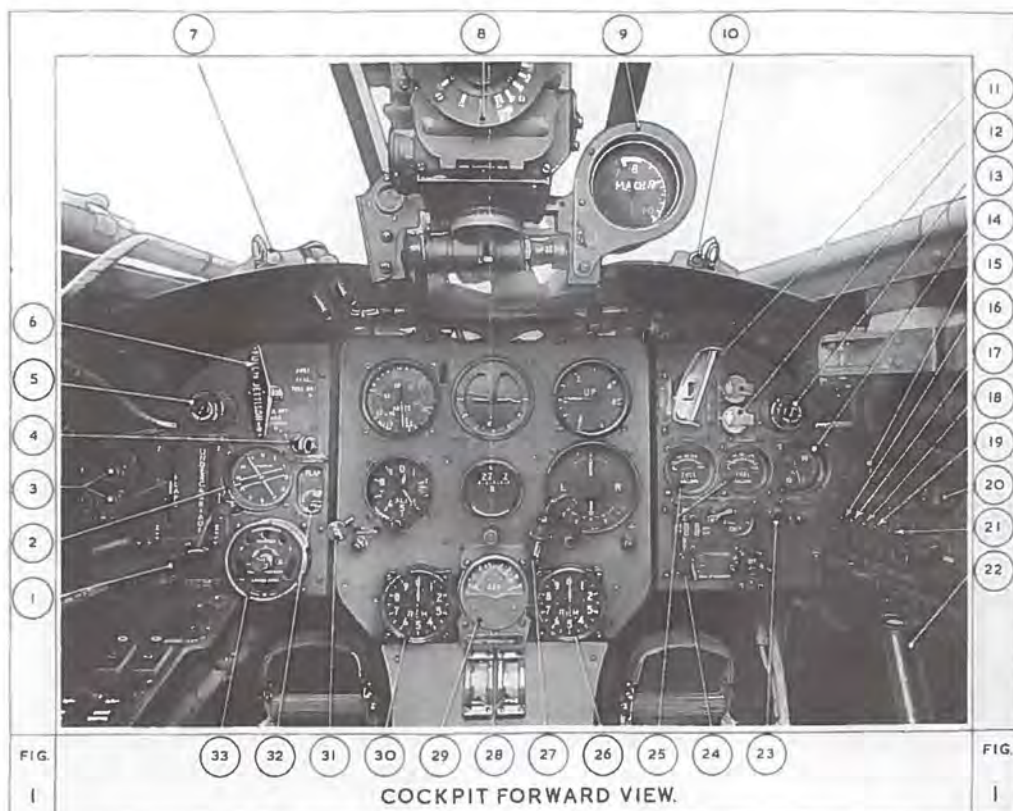
udpegedes kaptajn Wichmann fra Hærens Flyvetropper. Det blev hurtigt en erfaring, at flyvningen på Kastrup ikke var forenelig med de nye jagerfly.

Flotillen, der senere omdøbtes til Eskadrille (ESK) 723 flyttede allerede i november 1949 til Karup, som herefter blev hjemstedet for de danske jetjagere.



En pilot ved Meteor Mk. 4 med et tidligt eskadrimærke (Vikingen, der slæber på en 20 mm kanon). Flyverløjtnant O. Segner, senere luftkaptajn i SAS.

1. Drop tanks fuel pressure warning light.
2. R.I. compass repeater.
3. Low-pressure pumps warning lights (2).
4. Undercarriage warning light.
5. U.V. lights dimmer switch.
6. Drop tanks transfer control and belly tank jettison handle.
7. No. 1 engine fire warning light.
8. Gyro gunsight.
9. Mach meter.
10. No. 2 engine fire warning light.
11. Hood jettison handle.
12. Engine fire-extinguisher push-buttons (2).
13. Red lights dimmer switch.
14. Cockpit altimeter.
15. Generator warning light.
16. Cine-camera master switch.
17. Navigation lights switch.
18. Pressure-head heater switch.
19. Resin lights switch.
20. Identification lamp push switch.
21. R.I. compass switch.
22. Hydraulic handpump.
23. Cockpit pressure warning light.
24. Oxygen regulator.
25. Main tank fuel contents gauges (2).
26. No. 2 engine r.p.m. indicator.
27. Cockpit red floodlight.
28. Oil pressure gauges (2).
29. Dual jet pipe temperature gauge.
30. No. 1 engine r.p.m. indicator.
31. Rudder pedals adjuster release.
32. Flap position indicator.
33. Undercarriage position indicator.



Cockpittet i en Meteor Mk. 4. Man kan se det øverste sæt hamler, der brugtes under manøvrering/kamp (med negativ „g“-stroppe), så man stadig havde styring på sideroret.

Meteor F Mk. 4 nr. 464 ført af kaptajn (senere forsvarschef og general) K. Jørgensen den 30. maj 1951.



Indledningsvis omfattede de også fem tosædede Meteor Mk. 7, og de følgende år blev yderligere indkøbt fire Mk. 7. I 1951 indkøbtes 20 Meteor F Mk. 8, der tilgik ESK 724. Karup blev således arnestedet for jetflyvningen indtil 1952, hvor først ESK 724 og efterfølgende ESK 723 flyttedes til FSN Ålborg.

Karup modtog nu de første Republic F-84E „Tordenjet“-jagere. Det blev efterfølgende til i alt 238 F-84 fly på Karup og Skrydstrup. Flyene blev leveret som våbenhjælp fra USA under den tilspidsede øst-vest situation.

På FSN Ålborg etableredes Flyveskolens Jagerkursus, som overtog både Meteor Mk. 4 og Mk. 7, mens ESK 723 blev udrustet med den første natjagertype, Armstrong Whitworth Meteor Mk. 11.

En hektisk aktivitet afvikledes i de kommende år med de mange jagerfly. I ESK 724 erstattedes Meteoren af Hawker Hunter i 1956 og i 1958 erstattedes Meteor Mk. 11 i ESK 723 af North American F-86D Sabre altvejsjageren. De sidste Meteorfly udfasedes i 1962. Seks Meteor Mk. 11, der var ombygget til Meteor Mk. 20 slæbemålsfly i 1958 blev dog overført til AB Svensk Flygtjänst.

Startvanskeligheder

Hvordan var så overgangen? Ikke lige nem! Den nye teknik og flyvning med store hastigheder, hvor der i luftfartstøjernes konstruktion ikke var tilstrækkeligt hensyn til styringen og styrken. En del havarier forekom og i så omfattende

tal, at man stoppede al jetflyvning i en kortere periode for først at sætte flyvningen i gang, når øgede sikkerhedsmæssige krav blev opfyldt.

På dette tidspunkt havde mange unge piloter mistet livet, i visse tilfælde af materielle og tekniske årsager, men beklageligvis også mange på grund af træningsmæssige eller operative forhold. Begrebet flyvesikkerhed blev glædeligvis efterfølgende et solidt element i alle flyvningens forskellige „dele“.

Operativt var flyene jo de fremmeste og overlegen over for alle propelfly, der udgjorde den største del af „truslen“. De blev dog hurtigt forældede. Med tophastigheder på 75-80% af lydens (Mach 0,76-0,82) var mulighederne for at løbe en angriber ind stærkt begrænset og derfor blev Meteorflyenes operative levetid kun ca. 5 år. Gennem denne korte tid og sammen med F-84 „Tordenjet“-flyene fyldte de hurtigt det militære tomrum. Beredskabet var i lange perioder højt og den operative evne både for den enkelte og flyvevåbnets forskellige grene voksede konstant.

Flyvningen

At flyve Meteor var for næsten alle piloter og navigatører en

stor glæde. Kun få var reserverede selv om kun Meteor Mk. 8 havde udskydningssæde. De øvrige Meteor-typer havde hvad man i daglig tale kaldte „kolde sæder“. Chancen for at komme godt ud af et fly i vanskeligheder var små: „Kravl hurtigt udover siden“, var instruksen, men chancen for at blive fanget i halepartiet var stor, hvis man da i øvrigt kunne stemme sig op fra sædet med faldskærm og gummibåden under „halen“, ikke mindst, når man var iklædt den noget klodsede, men gode, gummidragt og svømmevesten. Det bekymrede nok ikke så meget, for Meteoren var i grunden en pålidelig maskine med sine to motorer. En gæv skare af samvittighedsfulde, veluddannede teknikere vedligeholdte flyene og de personlige forhold mellem dem og de flyvende besætninger var godt.

En skøn oplevelse

Hvordan var det så at flyve Meteor? En skøn oplevelse! På 2-minutters beredskab var man fastspændt i sædet, hvilket på en lang dag i perioder kunne blive til over 8 timer. På „scramble“-startordren kunne en rode (2 fly) let starte motorer, tage de sidste checks og være i luften på vel under 2 minutter.

30 sekunder efter at man havde sluppet bremserne, nåede vi hastigheder større end det, der var tophastighed for de Harvard-træningsfly, vi havde lært håndværket i. „Benene“ var lidt korte og flyvetiden med Meteor Mk. 4 uden udvendige tanke var ca. 20-30 minutter, med udvendig tank ca. 50 minutter.

Vi havde ikke noget radio-kompas, og over skyerne var vi afhængige af en udviklet positionssans, der dog kunne snyde, når der i højden var jetstrømme på over 200 km/t.

Flyveinstrumenterne på Meteor Mk. 4 og 7 var vakuum-drevne hvilket bl.a. betød, at kursgyroen og den kunstige horisont „væltede“, når krængningen var større end 60 grader. Det var derfor livsvigtigt at kunne flyve „på begrænset panel“ dvs. på krængnings-/drejningsviseren og højdemåleren samt det lille kompas.

GCA controllerens rolige stemme lettede sagen, når man med de sidste 2 x 40 gallons brændstof gerne skulle se baneende ret fremme, når vi i 30 meters højde kom ud gennem tågen.

Hårdt arbejde

Meteoren håndterede godt selv om Mk. 4'eren var meget tung på klapperne og i øvrigt

Tre Meteor T Mk. 7 under hjemflyvning fra England den 16. januar 1951. Fører: Kaptajn løjtnant J. Brodersen (senere generalmajor og chef f. FTK), styrbord (262): Flyverløjtnant E. Krum-Hansen (senere major og stamfader til to generationer piloter) og bagbord (263): Søløjtnant I C. S. Børgesen (senere generalmajor og chef f. FTK).



Oluf Eriksen, artiklens forfatter, fylder 70 år den 6. oktober. Læs mere på navnesiden.

havde kraftig inertikobling under rulning ved hastigheder over 400 kts. Håndens kraft var en klar dominerende faktor, særligt når flyet „kunne af sig selv“. Meteor Mk. 7'eren havde ingen trykkabine, hvilket betød at temperaturen ved styrepinden i 20.000 fods højde var ca. minus 20 gr. C.

Frontruden var slem til at fryse til og en varm hånd uden handske var tit nødvendig for at give frit udsyn og tilsikre sig en fri landingsbane. 7'erens tværretningsstabilitet kunne være kritisk særlig ved operation på én motor, hvor en del benkraft var påkrævet for at holde roret i landingsrunden.

Flyet havde desuden neutral manøvestabilitet ved visse hastigheder. Dette betød, at piloten i nogle tilfælde kom til at trække så mange „g“ (vi havde ingen g-måler), at han fik „grey-/black-out“ og mistede synet, måske sanseevnerne i en kort periode, når flyet „selv tog over“.

Vi elskede dog de gamle 7'ere, hvor man kunne lave udvendige drej, starte et loop



Fire Meteor F Mk. 8 over Limfjordsbroen, Nørresundby i 1954. Fører: Flyverløjtnant (FL) I B. W. Andersen (senere oberstløjtnant), de øvrige var: FL I M. Lund, L. Willadsen og FL II Finn Pedersen (senere alle luftkaptajner i SAS).

med 170 kts og en „Upward Charlie“ med 250 kts for at køre gennem en lodret rulning opefter og „stall turne“ ud på toppen.

Den sidste flyvning med Meteor i Flyvevåbnet var med en Mk. 7 den 30. december 1962.

Dagligdag

På den civile side var SAS allerede med Caravellens indførelse i 1960 trådt ind i jetalde-

ren. Det nye fremdriftsmiddel var blevet en del af hverdagen, og flyvning med hastigheder på det dobbelte af lydens blev en almindelighed.

I dag, 50 år efter den nye epokes begyndelse, er jettflyvningen både civilt og militært en naturlig del af vor hverdag. Teknikken er velkendt, de operative procedurer veldefinerede, så sikkerhed og driftspålidelighed er i toppen.

Man kunne fortælle mangt og meget om flyene, den kold

krig, og om de mange seje teknikere, piloter og navigatører, der altid gjorde deres bedste.

Den gæve gamle Meteor Mk. 4 nr. 461 kan ses på Danmarks Flyvemuseum i Helsingør, når dette snart åbner efter flytning fra Billund.

Itaknemmelighed til de skatteydere, som hjalp os gennem den kolde krig, de chefer og ledere, der helhjertet gav deres virke, og i ydmyg erindring om de gæve kammerater, der kun fik et alt for kort liv. ■

Stationsfligten FSN Ålborg 1956. Piloter og teknisk personel ved lederskifte.



KZ Rally



Tekst og foto: Erik Frikke

*DC-3 Vennerne deltog atter i år med deres flotte fly. Bagved ses en del af de deltagende fly.
Foto: Peter Frikke Schaumann.*

Det årlige KZ- og Veteranflystævne blev atter i år afviklet i den 2. week-end i juni i Stauning. Et stort regnområde dækkede Danmark og Nordtyskland om fredagen. Derfor udeblev en stor del af de tilmeldte fly. Vejret lørdag var derimod fint.

En stor del af udstillingsområdet kunne ikke anvendes, da arealet var omdannet til store søer. Der havde tidligere verseret rygter om at Greenpeace's Catalina skulle komme i år. Var den store sø foran publikum beregnet til dette fly?

Alligevel blev det et vellykket rally med megen flot flyvning.

Flot formationsflyvning af KZ III og KZ IV fra Dansk Veteranflysamling.



OY-CMV er en RV-6A hjemmehørende i Sindal.

Jesper Rungholm præsenterede sin ny erhvervede Lockheed T-33 malet i en dansk flyvevåben-lignende bemaling.



Det første Tour de Danmark for svævefly blev en succes

Tekst og foto: Bo Brunsgaard

Det var med både spænding, forventning og en hel del sommerfugle i maven, at jeg den 2. juli smed telt og sovepose bag i bilen og kørte mod Aars Flyveplads. 1½ års snak, diskussion og planlægning skulle nu stå sin prøve: det første Tour de Danmark for svævefly var ved at starte.



Libellen opstillet foran TV Midt/Vest's studie. En del forbipasserende klædede sig i nakken: Hvordan mon den var landet der?



Hvad går det ud på?

I Danmark er vi omkring 2.000 piloter, der flyver svævefly. Af de 2.000 deltager under 200 i de store klassiske konkurrencer som DM og Arnborg Åben.

Ideen med Tour'en er at lave en afslappet konkurrence, hvor piloter og fly på alle forskellige niveauer i løbet af en uge flyver etaper fra en svæveflyveplads til den næste, hvor den lokale klub er vært for feltet om aftenen. Undervejs konkurrerer piloterne i hold om at tilbagelægge den længst mulige selvvalgte opgave frem til etapens mål.

Fokus i arrangementet er på sikker og sjov flyvning, gode oplevelser og spændende udfordringer fremfor på konkurrencemomentet.

Feltet

Da Tour'en åbnede lørdag den 3. juli med velkomst og briefing hos Aalborg Svæveflyveklub på Aars var der mødt en broget skare af piloter og fly op. I alt 13 fly, alt fra LS4b over ASK21 til holdets veteran, Svæveflyvehistorisk klubs Eon Olympia fra 1948.

Syv af flyene var tosædede, og besætningerne udgjorde et bredt udsnit – lige fra erfarne stræk- og konkurrencepiloter til elever, der skulle flyve

Team OY-XEF stillede op med DASK's Eon Olympia. 150 års svæveflyveerfaring, 12.970 starter, 7.765 timer, 145.800 strækkilometer, 9 diamanter og et Danmarks mesterskab fra 1957. Hvem siger, at Tour'en kun er for nybagte piloter?

med på Tour'en sammen med instruktører på de tosædede fly.

Ud over de 13 fly bestod feltet af knapt 60 personer, piloter, hjælpere og medfølgende familie, et par hunde og en broget samling telte, der ville have prydet enhver ordentlig festival.

Mystiske regler

De 13 fly blev sammensat i fire hold, så alle hold gennemsnitligt havde nogenlunde samme handicap. Det krævede lidt spekulation at sammensætte holdene, når flyenes handicapfaktor spændte over intervallet fra 78 til 106, men det lykkedes.

Holdene ville efter en yderst udspekuleret formel få tildelt point efter deres gennemsnitlige handicap, så de højstydende fly skulle arbejde hårdt for pointene. Ud over dette ville et fly i tilfælde af en ude-landing få tildelt 1.000 bonus-

point, hvis udelandingen skete på en godkendt flyveplads.

Et af holdene fandt et gabende hul i reglerne, hvor konkurrencen kunne vindes ved hver dag et udskrive Barcelona-retur i et træfly og så aldrig starte. Konkurrenceledelsen måtte, under stor morskab fra piloterne, derfor gå i tænkkeboks og finde på en endnu mere udspekuleret formel. Reglerne blev ændret sådan at hold, der skrev så mange km ud, at de ikke kunne flyve 1/3 af opgaven, ville blive straffet med negative distancepoint.

Med det vejr vi fik, endte dette med at betyde, at kun ét enkelt hold sluttede konkurrencen på positive point!

De første dage

Tour'en startede søndag den 4. juli i gråvejr og finregn på Aars flyveplads med etapemål hos Herning Svæveflyveklub på Skinderholm. Der var lovet en opklaring, så piloter og hjælpere fik ufortrødent samlet flyene. Det fik hurtigt rystet holdene sammen at skulle samle syv tosædede, hvoraf de tre var Twin-Astirer!

Opklaringen kom også som lovet. Men en bræmme lagde sig præcist over Aars og lukkede for termikken. Piloterne kunne se ud til de lovende cumuluskyer, der strakte sig ned mod målet på Skinderholm, men termikken forblev lige akkurat uden for rækkevidde.

De flyvetossede piloter ville ikke høre tale om, at termikken var uopnåelig. De blev ved med at forsøge, og først kl. 17 måtte de erkende, at den gik ikke.

Flyene måtte på vognene og blev kørt til Herning, hvor trøstpræmien ventede i form af store bøffer, som Herning Svæveflyveklub havde stillet an med til de knapt 60 gæster.

Om aftenen kørte et hold til Holstebro, hvor vi samlede et fly foran TV Midt/Vest's studie og var med i et længere indslag om Tour'en og svæveflyvning generelt.

Næste dag stod regnen ned og gav sommerens nedbørsrekord. 47 mm regn betød, at flyene blev på vognene og kom til Hammer flyveplads af landevejen.

De første point uddeles

Vejret til den næste etape var heller ikke noget at prale af. Mens vi ventede på opklaring og termik, benyttede et hold fra Midtsjællands Svæveflyveklub lejligheden til at sende Jørgen Munk Nielsen solo. Han havde uforsigtigt lovet, at hvis han gik solo undervejs ville han servere lagkage for hele feltet, når vi kom til Slaglille. Han holdt sit ord. Det krævede 19 lagkager.

De fleste fly opgav at komme fra Hammer og landede tilbage på pladsen. E4, Århus' Twin, tog Tour'ens første point, da den måtte lande 5 km fra Hammer. Da der nu var åbnet for ballet stak yderligere to fly afsted mod målet på Gesten, men nåede kun til hhv. Givskud og Thyregod. Men, nu var de første point uddelt, og vejret lovede bedre for de kommende dage.

Den fjerde etape udgik fra Kolding Flyveklub. Trods et tæt skydække, som udsigten ikke havde sagt noget om, kom ni fly afsted, de otte af dem blot for at lande omkring 20 km væk ved Kolding. Vejles ASK-21 kuppede ved en perfekt timing hele feltet ved at ramme dagens eneste ordentlige boble, der stod over Kolding. De kom i fin stil over Lillebælt, men nåede desværre ikke målet på Vøjstrup.

Om aftenen var der dog generel enighed om, at de havde reddet feltets ære – nu skulle ingen komme og sige, at vi ikke var fløjet til Fyn.

Team Fox Seks (Ka6Cr fra Fyn) kæmpede tappert for at få bid i luften over Gesten. I alt otte spilstarter blev det til, og på næste dags briefing måtte Lars og Rune lægge ryg til påstanden om, at de dermed i alt havde lavet en 3.000 meter højdevinding til guld-diplom. De tog det, efter forholdene, pænt.

Vejret havde ikke været med os indtil nu. Det lagde dog langt fra nogen dæmper på deltagerne humør. Alle havde haft nogle sjove dage sammen og havde haft nogle herlige oplevelser hos værtsklubberne. Oven i det hele lovede vejrudsigten nu rigtigt flyvevejr for resten af Tour'en.



Det krævede et stort arbejde at fodre 60 deltagere. Her er de store gryder fundet frem hos Kolding Flyveklub.

Endelig godt flyvevejr

Efter fire dage med gråvejr var det skønt at se folk samle flyene om morgenen på Vøjstrup i strålende solskin, der var velkomment på mere end en måde. Målet for dagens etape lå ovre på den anden side af Storebælt, så lidt vejr skulle der jo til.

På briefing indskærpede flyvechef James Nordstrøm, at det var op til piloterne fortsat at anvende den sunde fornuft de havde demonstreret under de vanskelige forhold hidtil. Det ville sandsynligvis være muligt at krydse Storebælt, hvis man kom tidligt til kysten, men hvis man var den mindste smule usikker, var det bedre at lande på Fyn end i vandet!

Nogle af feltets fly valgte at gå tidligt mod kysten, mens de fleste andre først ville tage et par vendepunkter på Fyn. Fire fly var tidligt nok ved kysten til at undgå søbrisen, og krydsede over bæltet uden problemer.

På Sjælland havde en nordøstlig vind lukket for termikken det første stykke, og ingen af de fire kom langt nok til at få kontakt med termikken igen. Længst kom Vagn Nicholaisen (LS4) fra Kolding, der landede omkring 14 km inde på Sjælland.

Efterhånden trak søbrisen længere og længere ind på Fyn. For de fly, der først tog et antal vendepunkter på Fyn, blev distancen over bæltet dermed lovlig lang, og piloterne valgte fornuftigt nok enten at lande ved Nyborg eller at gå tilbage til Vøjstrup og lande der.

Om aftenen, da alle var samlet omkring lagkagerne på Slaglille, var humøret højt. Ud over, at vi havde fået fly over

bæltet, havde alle fået fløjet nogle gode ture over Fyn.

For et enkelt hold var der dog lidt malurt i bægeret. NX's hjælpere var, besjælet af sand tyrkeretro til piloternes evner, kørt direkte over broen for at kunne modtage de triumferende piloter på Sjællandssiden. NX landede ved Nyborg. Så er det jo godt, at broen går begge veje over Storebælt.

Og jo, der uddeles en kva-je-pokal i forbindelse med Tour'en.

Efter syndfloden på Skinderholm måtte alle midler tages i brug for at få teltene tørre. At bruge flagstangen på Hammer til formålet syntes oplagt.



Placering:	Fly:	Point:
Vinder af Tour de Danmark 1999 Hold 3	ASK21, OY-XYV TWIN ASTIR, OY-XJD LS1, OY-MMX	6.457,89
Nummer 2 Hold 2	ASK21, OY-XNX EON OLYMPIA, OY-XEF LS4, OY-XTF TWIN ASTIR, OY-XJA	-10.292,74
Nummer 3 Hold 1	ASK21, OY-XMF K6CR, OY-XGM LS4, OY-XTL	-34.885,11
Nummer 4 Hold 4	ASK21, OY-XPL TWIN II, OY-VSX DG101, OY-XOF	-43.247,37



Sidste dag

Sidste dag og vi havde endnu ikke fået et fly frem til målstregen. Nu gjaldt det den sidste etape, fra Slaglille til Frederikssund-Frederiksværk Flyveklub. Igen så vejret lovende ud. Som en meget jysk pilot undrerne udtalte: "Guuuuj, der er jo termik på Sjælland".

Snart var feltet hængt op under skyerne. Temperaturen steg og steg, og uundgåeligt lukkede søbrisen fra Isefjord for den termik, der skulle have bragt feltet til Frederikssund.

Efter at have taget vendepunkterne i den gode termik midt på Sjælland valgte halvdelen af feltet at indkassere 1.000 bonuspoint ved at lande på Tølløse flyveplads. Resten af feltet gled den resterende højde af op over Hornsherred mod nord i det forfængelige håb, at der skulle være bare en lille boble tilbage. Der var desværre helt udsolgt i termikforretningen, så omkring Ejby og Kirke Hyllinge sluttede turen for de sidste.

Om aftenen havde FFF skiftet betydning til Forrygende Flot Fest. Som vært for afslutningsetapen havde klubben sat alle sejl til, og de glade Tour-deltagere kunne fejre afslutningen på en vellykket tur. De tre deltagere fra DASK

havde på briefingerne påtalt, at de "unge" piloter ikke kan synge, så de trakteredes til stor jubel med svæveflyveviser udsat for trestemmigt mandskor og mundharpe.

Slutregnskabet

Pointmæssigt set blev Tour'en 1999 vundet af et hold bestående af fly og piloter fra Kolding, Midtsjælland og Aalborg Svæveflyveklubber.

Reelt var der 13 fly og omkring 60 deltagere, der alle havde vundet ved at gennemføre Tour'en med sikker og fair flyvning under vanskelige forhold, sans for at få de gode oplevelser og et højt humør.

Undervejs havde de klubber, der stillede sig til rådighed som værtsklubber, løftet et utroligt stort læs. Overalt hvor vi kom frem var klubbernes arrangement fremragende og hjælpsomheden kendte ingen grænser. Klubberne kunne klare alt fra kulinariske oplevelser til 60 mennesker til en hel dags reparation af en havareret ASK21-transportvogn.

En stor tak til alle de folk, der knoklede i klubberne for at gøre hvert besøg til en herlig oplevelse for alle deltagere.

Det første Tour de Dan-

mark blev en stor succes for deltagerne, og vi håber at se både gengangere og nye deltagere til en ny tur rundt i landet.

Jørgen Munk Nielsen fra Midtsjællands Svæveflyveklub med sin solo-buket, der efter gammel svæveflyvetradition er sammensat af markens blomster. Tidslerne var store på Hammer i år.

Der udstråles cool selvtilid i E4 før starten fra Vøjstrup. E4 var da også et af de fire fly, der krydsede Storebælt.



LUFTFARTSSKOLEN

MCC kursus

Multi-Crew Co-Operation kurser i henhold til JAR-FCL 1.250(a)(3), JAR-FCL 1.261(d) og tilsvarende krav i JAR-OPS. Kurset er fremover et krav for at kunne påbegynde den første typeuddannelse på flermandsbetjente fly. Kurserne omfatter 34 teorilektioner og 20 timers flyvning på DC 10 full-flight simulator. Kurset har en varighed på ca. tre uger. Pris pr. deltager inklusive alle materialer kr. 35.000,00.

JAR FCL kurser:	Onsdag	d. 17. november 1999	kl. 09.00-16.00 i Roskilde
	Onsdag	d. 24. november 1999	kl. 09.00-16.00 i Billund

JAR-OPS kurser:	Lørdag	d. 20. november 1999	kl. 09.00-16.00 i Roskilde
	Lørdag	d. 27. november 1999	kl. 09.00-16.00 i Billund

Flyveinstruktør kursus:

Kursus nr.	Afdeling	Start	Eksamen:	Pris:
9991	Roskilde	11. oktober	16.-17. december 1999	9.250,-

Optagelseskrav, henvend dig til afdelingen i Roskilde.

Mulighed for afvikling af den praktiske del af uddannelsen i henhold til JAR-FCL I(A)

Integreret ATP-kursus.

Kurset dækker alle krav i henhold til JAR-FCL 1.160(c) og JAR-FCL 1.165(a)(1) og opfylder dermed uden videre kravene til første typeomskoling til flermandsbetjente fly.

Uddannelsen varer ca. 22 måneder og omfatter minimum 1000 lektioner teori afsluttende med eksamen til Airline Transport Pilot License (ATPL), 170 flyvetimer på enmotoret fly, 15 flyvetimer på tomotoret fly afsluttende med opnåelse af Commercial Pilot License med Instrument Rating (CPL/IR) og Multi-Crew Co-Operation (MCC) kursus på 15 timer i DC 10 simulator.

Prisen for hele uddannelsen inklusive alle materialer og skoleuniform er kr. 445.000,00, hertil kommer en udgift på kr. 25.000,00 for indkvartering på kollegiet i tomandsværelser under uddannelsen.

Der afholdes informationsmøder på skolens afdeling i Roskilde den 2., 9., 16. og 23. oktober og psykotekniske optagelsesprøver den 5.-6., 12.-13., 19-20. og 26.-27. november i år.

Første kursus starter den 7. februar 2000 og de to næste 8. maj og 31. juli 2000.

Tilmelding til informationsmøderne og rekvirering af yderligere materiale om de integrerede kurser, bl.a. om skolens finansierungsordning, kan rekvireres i Roskilde på tlf. 32 82 80 62



LUFTFARTSSKOLEN

Lufthavnsvej 60 . 4000 Roskilde . Tlf 32 82 80 62

Tækkemanden og hans Husky

Tekst og foto: Knud Larsen

På Stevns bor Steen Adamsen. Han er tækkemand og bor naturligvis i et smukt stråtekt hus. Det gør hans Aviat A-1 Husky også.

Steen Adamsen begyndte som så mange andre med modelflyvning. Senere var det naturligt at fortsætte til svæveflyvning, som foregik fra Kongsted Flyveplads og Lolland-Falster Airport i Maribo. Efterhånden kneb lidt med den fornødne tid, og næste trin var at gå over til motorsvævefly. Så kunne man jo altid komme lidt rundt, når man selv ville.

Men hvem har ikke altid haft lyst til at have sit eget fly stående i baghaven, så man lige kunne gå ud og ta' en tur? Det har de fleste vist og således også Steen Adamsen.



180 hk og indstillelig propel er med til at give overlegne kortbaneprestationer.

Steen Adamsen med OY-TAW foran den nybyggede stråtekte hangar.



Mulighederne

Det stillede imidlertid bestemte krav til flyet om at kunne komme i luften på de ca. 300 m græs, der var til rådighed. Nogle af de typer han begyndte at kigge efter var Piper Super Cub eller Piper Cub, men ingen af de der var til salg var attraktive af forskellige årsager.

En dag så han tilfældigt en annonce i et tysk blad. En Aviat A-1 Husky var til salg for 165.000 DM. Den var næsten IFR-udstyret plus en del andet udstyr, bl.a. GPS og moving map (Argus 3000), men 630.000 kr. var en del mere end han havde tænkt sig at bruge på et fly.

Hjælpen var dog nær. En bekendt, Knud Wexøe, ville gerne købe en 1/2-part i flyet, og så var det jo pludseligt mere overkommeligt.

En besigtigelsestur til Tyskland blev hurtigt arrangeret,



men der blev dog ikke afsluttet nogen handel ved den lejlighed.

Først meget senere blev parterne enige om betingelserne og D-EJHU kom til Danmark.

Problemer

Husky'en leveres normalt med yderst sparsommeligt radioudstyr. Men den tyske ejer, hvis fader har penge nok, havde fået den ombygget så der nu er næsten alt tænkeligt radio- og navigationsudstyr ombord. Ombygningen var Statens Luftfartsvæsen ikke glad for. Der gik megen tid og mange anstrengelser inden Husky'en kunne få den danske registrering OY-TAW her i foråret.

Flyet

En Aviat A-1 Husky er ikke nogen kopi af Piper Super Cub, selvom det er nærliggende at tro. Prototypen blev bygget i 1986 og godkendelsen fra Federal Aviation Administration kom i 1987, hvor Husky'en også blev godkendt med pontoner, med ski og til flyslæb.

Flyet er højvinget, tosædet i tandem og med fast halehjulunderstel. Skroget er bygget i stål overtrukket med Dacron fra bagsædet og bagud, mens den forreste del af kropsbeklædningen er aluminiumsplade.

Vingerne har to hovedbjælker i aluminium og er overtrukket ligeledes med Dacron. Vingerne har dobbelte vingestræbere i rustfrit stål.

Profilen er et Clark Y/USA 35B, der sammen med brede slottede flaps og nedadbojede vingetipper giver en stallhastighed på kun 29 knob.

Der er fast understel, der kan fås i mange udgaver. Flere forskellige størrelser hjul incl. såkaldte *tundradæk* (diameter op til 79 cm). Det kan også være (amfibium)pontoner eller ski. Halehjulet er styrbart.

Motoren er en Lycoming O-360-A1P på 180 hk, der trækker en stilbar Hartzell tobladet metalpropel.

Ind

Flyet fås også med hjulskærme, der giver et par ekstra



Den meget omfattende instrumentering er foruden de seks flyveinstrumenter i midten af panelet til venstre Argus 3000 moving map-systemet, længst til højre motorinstrumenterne. Øverst til højre Garmin 150 GPS. I midterkonsollen ILS-instrumentet, to COM/NAV-radioer og nederst transponderen. Til højre under No Smoking-skiltet ses brændstoffsforbrugsmåleren og visning af den resterende flyvetid.

Klar til ombordstigning. Den nederste del af døren er foldet ned og den øverste del (vindue) op. Det er tilladt at flyve med døren åben helt til Vne.



Aviat A-1 Husky

Motor: Lycoming O-360-A1P
180 hk
Propel: Hartzell, stilbar

Spændvidde: 10,82 m
Længde: 6,9 m
Højde: 2,00 m
Rejsehastighed
v/75% ydelse: 121 kts
Stallhastighed m/flaps: .. 29 kts
Startløb: 70 m
Landingsafløb: 115 m
Stigehastighed: . 1.500 fod/min
Max. vægt: 1.890 lbs
Tomvægt: 1.190 lbs
Brændstof: 52 US gallons
Rækkevidde v/55%
ydelse: 686 nm

Aviat Aircraft, Inc.
P.O. Box 1240
672 S. Washington
Afton, WY 83110
USA
tlf. 001 307 886 3151
fax. 001 307 886 9674
www.aviataircraft.com

knob i hastighed. Men der er ikke hjulskærme på OY-TAW, da den måde man lettest stiger ind i flyet foregår ved at træde op på højre hovedhjul med ryggen til flyet, sætte sig på kanten af døråbningen (de to dørhalvdele åbner hhv. op og ned) og svinge sig ind med en rask bevægelse. Der skal nogen øvelse til inden man kan gøre det elegant, og det er i hvert fald ikke noget for kvinder i stram kjole og højhælede sko.

Når først man er kommet ind sidder man godt med fin udsigt gennem de store vinduer. Der er fem-punkts(!) sikkerhedseler ved begge sæder.

Tandemcockpittet er har en passende bredde, og begge sæder er justerbare med læderindtræk som ekstraudstyr. Bagagerum findes bag det bagerste sæde.

Steen Adamsen stiger ind på forsædet efter at have sikret, at jeg var rigtigt spændt fast i bagsædet. Lycoming'en starter med det samme og vi taxier ud til græsbanen, der ligger umiddelbart ved den nybyggede stråtekte hangar.



A og W i registreringen er forbogstavet i ejernes efternavne: Adamsen og Wexøe.

I luften

Banen er ca. 300 m lang, men som det fremgår af faktaboksen har en Husky slet ikke brug for så meget. At der virkelig er tale om et STOL-fly (Short Take Off and Landing) blev helt klart, da Steen Adamsen fyrede op un-

der de 180 hk. I løbet af ingen tid var vi i luften, og Stevns grønne marker sank hurtigt under os.

Jeg fik lov at overtage styringen fra bagsædet. Den store pind giver god føling med rorene. Krængrorerne, der er æ-

rodynamisk afbalanceret med *spader*, virker meget kontant ved et let tryk på pinden. Trimhjulet sidder på venstre side ud for forsædet, idet Husky'en flyves fra forsædet, når man flyver alene. Tasteknappen til intercom'en er monteret på

gashåndtaget og ikke på pinden, som man ellers oftest ser det.

Husky'en er særdeles velegnet til at lande i ujævnt terræn. Hvis man har de store *tundradæk* monteret kan den klare at lande i sten med 25 cm diameter! Det er ikke underligt at Husky'en er meget udbredt i Alaska, Canada og lignende steder, hvor det kan være svært at anlægge landingsbaner.

Efter sightseeing langs kysten af Stevns vender vi tilbage til startstedet, hvor Steen Adamsen sætter Husky'en på græsbanen, der er mere end rigelig lang.

Danmarks eneste Aviat A-1 Husky er tilbage i Danmarks eneste stråttækte hangar. ■

Hvordan opnår De den bedste forsikring?

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De automatisk professionelle rådgivere og konsulenter med i lasten.

Hertil kommer en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner!

Codan
Sådan!

Luftfartsafdelingen • Gammel Kongevej 60 • 1790 København V
Telefon 33 21 21 21 • www.codan.dk



Flyvesikkerhedsdag i Odense

Rådet for større Flyvesikkerhed planlægger afholdelse af efterårets flyvesikkerhedsdag for piloter, instruktører og andre tilknyttet luftfarten

Søndag den 14. november 1999
Klokken 09.30 til 15.30
Odense Lufthavn

Programmet vil omfatte human factors, holdninger til flyvningen dens forberedelse og gennemførelse, meteorologiske forhold, de lægelige relationer og en diskussion.

Det endelige program offentliggøres i næste nummer af FLYV.

Planlæg nu og send tilmelding til dette arrangement på fax 33130658 eller E-mail kf@naig.dk

Rådet for Større Flyvesikkerhed
Vester Farimagsgade 7
1606 København V
Telefon 33130643

Havarier og hændelser

Blæsevejr i Litauen

Cessna T210N OY-CKV landede den 15. april i Palanka lufthavn i Litauen og blev af en marshaller dirigeret til parkering med flyet i en retning af ca. 280°.

Da piloten åbnede venstre forløber, kom der pludselig et kraftigt vindstød, der rev døren ud af hånden på piloten. Døren slog derpå mod motorcowlingen, rev dørstopet af, brækkede begge dørbeslag af og røg tre-fire meter hen ad asfalten. Vinden var på det tidspunkt 290°/15 knob.

Røg, men ikke brand

Den 25. april var Grumman American AA-1A OY-ARY på vej fra Vamdrup til Københavns Lufthavn Roskilde, da en af passagerne beklagede sig over dårlig luft i kabinen. Piloten slog det i begyndelsen hen med at der umiddelbart før var blevet tændt for kabinervarmen, men da han lidt senere opdagede, at der kom røg fra motoren og der var lugt af olie, landede han på en mark syd for Slagelse.

Det viste sig da, at hele motorrummet flød med olie. Det skyldtes, at cylinder nr. 1 var revnet med heraf følgende olieudslip. Oliens kontakt med udstødningsrøret havde derefter forårsaget rødudviklingen.

Kollision med faldskærmspringer

Under afløbet efter landing på Sundbylille flyveplads (ved Frederikssund) den 20. april så piloten på Cessna TU206G OY-NFK en faldskærmspringer på direkte kollisionskurs med flyet.

Da springeren intet foretog sig for at undgå at lande på banen, drejede piloten flyet 90° for at køre ud i sikkerhedszonen og den tilstødende mark. Flyet kurede sidelæns og højre vinge ramtes af springeren.

Flyet begyndte herefter at dreje til højre og kure sidelæns med venstre vinge fremad. Da venstre hovedhjul ramte en ujævnhed i banen, gik venstre vinge og propellen i jorden.

Under hele hændelsesforløbet hang springeren fast i højre vinge og blev trukket med, indtil flyet holdt stille. Han slap med mindre knubs og nogle blå mærker, men flyet fik omfattende skader på vinger og propel.

Liden årsag - stor virkning

Fem - ti minutter efter start, da Piper PA-28-140 OY-DSE den 31. maj befandt sig en højde af 1.200 fod, hørte piloten pludselig en kraftig støj fra bagkroppen (området omkring haleplanet). Selvom han følte at alt var normalt, besluttede han alligevel at foretage en sikkerhedslanding.

Det foregik på en mark ved Egebjerg (6 km NV for Horsens). Det var desværre en rapsmark med ca. to meter høje planter, så flyet drejede 90° til venstre, da venstre vinge greb fat i rapsen og fortsatte sideværts ca. fem meter længere frem.

Havarikommisionen betegner flyet som totalhavareret.

Og støjen fra bagkroppen? Nå, det var bare lændeselen fra højre forsæde, som ikke var kommet med ind i kabinen, da døren blev lukket og derfor slog mod flyets krop.

(Havarikommisionen for Civil Luftfart, information nr. 6-7/1999).

Distraherende snak

Efter landing i Københavns Lufthavn Roskilde om aftenen den 27. juni kørte Cessna F 172M på rullevej D i hangarområdet. Fra denne drejede fartøjschefen til højre ad en vej beregnet for biltrafik, der løber parallelt med rullevej H, og højre vingetip ramte da en lysmast med større vingeskader til følge.

"Fartøjschefen har som medvirkende årsag til havariet angivet manglende koncentration grundet kommunikation med passagererne."

(Havarikommisionen for Civil Luftfart, information nr. 8/1999).

Følgende læserbrev blev bragt i dagbladet Politiken den 27. april og er her gengivet med skribentens tilladelse.

Fly, skreg de, hvo som flyve kan

Der var engang, hvor fly kun betød at flygte. Da flyvningen opstod fik vi ordet flyvemaskine, og omkring 1935 importerede vi fra Norge ordet fly i betydningen flyvemaskine.

Sammensatte ord med elementet flyve- forrest relaterer sig til noget, der har med flyvning at

gøre. Eksempler herpå er henholdsvis flyveplads, flyvevåben, flyveleder og flyvemaskine, medens sammensatte ord der indeholder elementet flyver relaterer sig til noget der har med en flyver - i dag oftest omtalt som pilot - at gøre, såsom flyverdragt, flyverløjtnant, flyverkammerat, flyverattaché, trafikflyver og svæveflyver.

I flyvningens verden findes der desuden en del begreber, som benævnes med sammensatte ord begyndende med luft. I flæng kan nævnes lufttrafik, luftfart, luftfartøj, luftfartsselskab, lufthavn, luftangreb, luftbåren og luftkaptajn.

Under den almindelige sprogudvikling og formodentligt også i dovenskabens navn er medierne nu nået så langt at ordet fly smækkes foran stort set alt, hvad der har med enten luftfart, flyvemaskiner eller flyvning at gøre.

Eksemplerne er mange, og man kan vel nikke genkendende til ord som: flypersonale, flyrejse, flyskræk (hvem er bange for en flyvemaskine?), flystrejke, flykonflikt og flykaptajn.

Den levende avis (Politiken, red.) levede op til en førerposition i denne udvikling den 20. april, da den lancerede ordet fly-eskadille og udnævnte eskadrillechefen til både øverstkommanderende og flyvechef.

En eskadrille er en enhed af fly, medens eskadrer og eskadroner er enheder af henholdsvis skibe og tanks. Flyvechef er en administrativ stilling i et civil luftfartsselskab.

Jeg opfordrer hermed "flyjournalisterne" til at genindføre de rigtige betegnelser, inden vi skal til at læse om flypiloter i flyjagere eller civile flyflyvemaskiner, der er i flyfart i flyrummet, og passagerer, der har været på en flytur og er blevet flysky.

Peter Muxoll
Hørsholm

767 ombygges

SAS tager nu konsekvensen af det vigende passagertal på business class og bygger otte af sine Boeing 767 om, så der bliver plads til flere passagerer på economy class og færre på business. Komforten på de respektive klasser laves der ikke om på.

Det første fly vil blive modificeret i marts måned og yderligere tre skal blive klar i løbet af foråret. De øvrige ombygges i 2000-2001.

For tiden har SAS to versioner af 767, med eller uden hvilemodul for cockpitbesætningen. Hvilemodulversionen tager 66 passagerer på forretningsklasse og 122 på økonomiklasse, men vil efter ombygningen tage henholdsvis 54 og 150.

Den anden version tager nu 68 på forretningsklasse og 122 på økonomiklasse. Disse tal bliver efter ombygningen 56 og 150.

Løsning

Hvor stort er flaget på forsiden ?

Stars and stripes på forsiden er 34 ft x 59 ft (ca. 11 x 20 meter).



Instrumentpanelet i OY-JAY. Ovenover de to GNS 430 ses autopilotens kontrolpanel, derover intercompanelet og til venstre herfor højde-/stige-forvalgsvælgeren.

Piper Archer III update

Tekst og foto: Knud Larsen

Set udefra er der ikke umiddelbart mange nyheder i 1999-udgaven af Archer III bortset fra at den har fået et nyt bemalingsmønster og nye farvemuligheder.

Men det er da også indvendigt, at de store ændringerne er sket.

FLYV har prøvet nyhederne sammen med salgsdirektør Hans Jørn Christensen fra Piper-importøren Air Alpha Aircraft Sales A/S i Odense.

Det er på instrumentpanelet det foregår. Stakken af Bendix/King radioer og nav-udstyr er væk. The New Piper Aircraft i Vero Beach har skiftet leverandør og har valgt Garmin Corp., nok mest kendt for deres GPS-modtagere, til at levere kommunikations- og navigationsudstyr, transponder, intercom etc.

Autopiloten, der også tidligere var af typen Bendix/King, er nu fra firmaet S-Tec Corp. i Texas.

GNS 430

I standardudstyret indgår en Garmin GNS 430, der er en kombineret kommunikationsradio, VOR/ILS-modtager og

IFR-godkendt GPS-modtager med moving map på LCD farveskærm.

Radiodelen opfylder de kommende krav til 8,33 kHz kanalfasthed og giver derved 2.280 radiokanaler til rådighed. VOR/ILS-delen giver uændret 200 kanaler med localizer.

OY-JAY i 1999-bemalingsmønster. På taget over cockpittet ses GPS-antenne.





Garmin GNS 430 „alt i en boks“. Foto: Garmin Corp.

GPS-delen indeholder en komplet Jeppesen-database. I denne del af verden leveres den udgave, der hedder International, mens der findes en anden udgave for området Nord- og Sydamerika.

Databasen indeholder alle oplysninger om lufthavne, VOR, NDB, frekvenser, landingsbaner, luftrumsklassificeringer, SID/STAR, anflyvninger - kort sagt alle oplysninger man kan få brug for før og under flyvningen.

Kommunikations- og VOR-frekvenser indstilles gennem en stand-by frekvens, der ved tryk på en knap flyttes over til at være den aktive radiofrekvens. Kan man ikke hu-

ske en frekvens kan den ved få tryk findes i GPS-delen og flyttes til den aktive frekvens.

Udstyr

OY-JAY er den første Archer III med det nye avionicsudstyr i Danmark. Den er udstyret med Piper's Premium Select Package som udover standardudstyret indeholder endnu en Garmin GNS 430, S-Tec System 55 to-akset autopilot med automatisk elektrisk trim, indstillelig højde-/stige-forvalgsvalger, transponder, karburatorisføler etc. I kabinen er sæderne af læder i stedet for stof.

Virker det?

For at få et indtryk af hvorledes det nye udstyr fungerer gennemfløj vi en tur fra EKRK til Korså VOR, Trano Vor og en ILS-anflyvning til Roskildes bane 11 med landing på bane 21.

Efter starten bragte autopiloten os op i den ønskede højde med den ønskede stige-hastighed. Autopilotens NAV-indstilling bragte os til Korså VOR, hvor den i tide fortalte os hvilket gradtal vi skulle stille kursgyroens „heading bug“ på for at komme til Trano VOR.

Lignende information blev givet før Trano. ILS-anflyvningen til Roskildes bane 11 med autopiloten i stilling Approach

gik lige efter bogen. I den gode sigtbarhed kunne vi med banen i sigte sammenligne med instrumentvisningen og konstatere at man kun behøver at regulere gassen for at følge glide-sloppen ned til banen.

Uden at gennemgå alle detaljerne kan det konkluderes at det fungerede perfekt. Alle input fra hhv. forvalgsvalgeren, control wheel steering (rattet), ILS eller GPS til autopiloten blev udført som de skulle.

Med dette udstyr er Piper Archer III vist det nærmeste man kan komme en *airliner med fast understel og fast propel*.

FLYV prøvede Archer III i FLYV nr. 11/1996 side 28. ■

Københavns Lufthavne i 1998

Trafikken i 1998 på Københavns Lufthavn Kastrup var påvirket af en række faktorer som den store arbejdskonflikt i april-maj, strejker hos SAS og Maersk, åbningen af den faste forbindelse over Storebælt og indførelsen af skat på indenrigsruteflyvning, og antallet af movements (starter og landinger) gik derfor 1% tilbage til 280.788.

Antallet af passagerer dalede med 1,3% i forhold til 1997 og blev 16.843.580. På udenrigsruterne var der dog tale om

en fremgang på 2,8% til 12.762.320 mio., hvorimod antallet af charterpassagerer gik tilbage med 5,6% til 1.452.560. Og antallet af indenrigsrutepassagerer faldt med hele 19,3% til 2.144.495.

I lufthavnens statistik indgår også "anden trafik" (forretningsflyvning m.v.) med 4.146 movements (-3,8%) og 8.654 passagerer (-5,6%).

Den totale startvægt voksede i 1998 trods nedgangen i movements og passagerer. En af årsagerne er en positiv trend

for fragtflyvning, hvor antallet af movements steg med 8,7% og startvægten med 24,2%.

Næsten to tredjedel af passagererne fløj med SAS (10.187.233). Maersk er en sikker nr. 2 (1.054.110), og derefter følger Premiair (784.246), British Airways (454.443) og Cimber Air (415.540).

Årets travleste dag var den 11. juni, da man havde 64.183 passagerer.

Regnet efter movements var det den 16. september med 955 starter og landinger.

Københavns Lufthavn Roskilde registrerede 97.422 starter og landinger (-5,4%), fordelt med 14.429 indenrigs (-19,9%), 4.983 udenrigs (+1,5%) og 78.010 lokale (-2,5%). Det totale passagerantal var 34.894 (-12,9%), indenrigs 19.804 (-19,8%), udenrigs 10.574 (+15,0%) og 4.516 lokale (-26,9%).

Lufthavnens årlige trafikstatistik vil i fremtiden være at finde på KLH's webside, www.cph.dk.

Godt år for Cimber Air

Nettoresultatet før skat næsten tredoblet

Af Hans Kofoed



Foto: Knud

I regnskabsåret 1998/99, der går fra 1. maj 1998 til 30. april 1999, havde Cimber Air en omsætning på 585 mio. kr. mod 521 mio. året før, en stigning på 12%, men årsresultatet er steget langt mere.

Før ekstraordinære poster, avance ved salg af anlægsaktiver m.v. er der et overskud på 43,4 mio. mod 22,2 mio. året før. Årets nettoresultat, der indeholder fortjeneste ved salg af fly og fast ejendom, blev 65,3 mio. mod 22,6 mio. for 1997/98.

Aktiviteter

Cimber Air driver regional luftfartsvirksomhed i Europa i samarbejde med SAS på danske indenrigsruter og udenrigsruter ud af København, og i partnerskab med Lufthansa på tyske indenrigsruter.

Der danske rutenet omfatter forbindelser mellem København Sønderborg, Karup, Århus og Ålborg. I Tyskland flyves mellem Kiel og Berlin, Frankfurt og Köln og mellem Berlin og Bremen og Nürnberg. Udenrigsnettet omfatter forbindelser mellem København og Berlin, Luxembourg og Montpellier og mellem Søn-

derborg og Montpellier. Derudover flyves spot- og seriecharter samt wet lease.

Cimber Air beskæftiger sig desuden med service- og produktionsvirksomhed i tilknytning til luftfartsvirksomheden, dels direkte og gennem selskabets rejsebureau Cimber Rejser, dels gennem den tilknyttede virksomhed Cimber Air GmbH i Kiel.

Samarbejde

Den væsentligste begivenhed i regnskabsåret var at selskabets i maj indgik en ny samarbejdsaftale med SAS samtidig

med af Cimber Air Holding solgte 26% af aktierne i Cimber Air A/S til SAS.

Samarbejdet med Lufthansa er også blevet ændret, idet Cimber Air ud over at være Partner Airline med Lufthansa som hidtil nu også er medlem af Lufthansas regionalpartnersamarbejde Team Lufthansa. Dette nye partnerskab indebærer store fremtidige udviklingsmuligheder for rutenettet i og ud af Tyskland, hedder det i selskabets regnskabsmeddelelse.

Ændrede konkurrencevilkår

Regnskabsåret var præget af de væsentlige ændringer i konkurrencevilkårene på det danske marked, der startede i juni 1998 med åbningen af jernbaneforbindelsen under Storebælt. Den næste væsentlige ændring var den statsafgift på 75 kr. pr. passager pr. flyvning, der trådte i kraft 1. januar 1998 og den sidste åbningen af bilforbindelsen over Storebælt i juni 1998.

Cimber Air i tal

Hele 1.000 DKK	1998/99	1997/98	1996/97
Resultatopgørelsen			
Nettoomsætning	584.661	520.960	428.240
Resultatfør renter	43.028	28.474	25.428
Finansposter, netto	343	-6.247	-5.676
Ordinært resultatfør skat	43.371	22.582	33.773
Resultat før skat	65.344	22.582	33.773
Årets resultat (efter skat)	46.566	18.270	21.937
Balancen			
Anlægsaktiver	458.729	339.206	411.661
Omsætningsaktiver	239.510	166.144	134.109
Aktiver i alt	698.239	505.349	545.760
Egenkapital	150.949	118.386	111.022
Antal medarbejdere	293	251	208

Som følge heraf blev Cimber Air's passagertal på danske ruter reduceret med 8,5%. Passagertallet på samtlige danske indenrigsruter faldt i den samme periode med 17,1%, så Cimber's markedsandel er altså steget.

Nye ruter

Cimber startede fra sommerflyveplanen 1998 flyvning på ruten København-Berlin i samarbejde med SAS og Lufthansa, og fra januar 1999 er ruten København-Luxembourg en del af Cimber rutenet, ligeledes samarbejde med SAS.

Fra sommerflyveplanen 1999 reducerede SAS sin belyvning af Karup-København ruten med fem daglige rundture og flyver nu kun en daglig rundtur, og fra vinterflyveplanen 1999 ophører SAS helt med at flyve på denne rute. Cimber Air har samtidig øget sin belyvning fra syv daglige rundture til 13.

Flådefornyelse

Flådefornyelsesprogrammet, som startede i 1996, fortsættes, idet der i foråret 1999 blev leveret to nye ATR72-500 med plads til indtil 66 passagerer. To ældre ATR42-300 blev givet i bytte, men efterfølgende lejet hos ATR. Begge de nye fly er indsat på ruten København-Karup.

Der skal leveres endnu en ATR72-500 i oktober 1999, uden at der gives ældre fly i bytte.

Fra januar 1999 er der etableret vedligeholdelsesbase i Hangar 117 i Københavns Lufthavn Kastrup (Syd). Der er nu base for besætninger, ground handling og teknisk vedligeholdelse i selskabets primære knudepunkt København.

Statistik

Det samlede antal befordrede passagerer, incl. charter, udgjorde ca. 773.000, 8% mere end året før.

Målt i solgte passagerkilometer (RPK) steg trafikken med 1,6%, samtidig med at kapaciteten målt i udbudte sædekilometer (ASK) faldt med 4,4%. Den gennemsnitlige belægning er således steget fra 57,1% til 60,7%.

Flyflåden er udvidet fra gennemsnitlig 12,3 ATR42 i 1997/98 til 13,2 ATR42/72 i 1998/99.

Den gennemsnitlige sektorlængde faldt med 11,4% fra 353 km til 312 km, bl.a. fordi man lukkede ruten København-Newcastle, der er væsentlig længere end gennemsnittet af Cimber's ruter.

Udnyttelsen af flyflåden, målt i antal flyvetimer pr. enhed, er reduceret med 7,5% i forhold til året før.

Andelen af kortsektorflyvninger er højere end i 1997/98. Selv om dette har ført til en stigning i omkostningerne pr. udbudt sædekilometer (ASK) er indtjeningen forbedret, idet den tilsvarende omsætning pr. udbudt sædekilometer og også omsætningen pr. solgt passagerkilometer (RPK) er steget mere end omkostningerne.

Forventninger

For 1999/2000 ventes et højere aktivitetsniveau end i 1998/99. Situationen efter den øgede konkurrence fra landtransport over Storebælt og afgiftsbelastning af dansk indenrigstrafik fra januar 1998 forventes stabiliseret fra efteråret 1999.

På grund af helårsvirkningen af belyvning af Luxembourg og Karup i fuldt omfang, samt fortsat udvidning af Team Lufthansa samarbejdet, forventes lidt højere omsætning end i 1998/99. Det medfører dog næppe et højere ordinært resultat, idet oliepriser og USD kurs forventes at ligge på et højere niveau end året før.

Det hedder videre i Cimber Air's regnskabsmeddelelse:

Desuden ser det ud til at regeringen (Trafikministeriet) fortsætter sine bestræbelser på at forringe vilkårene for indenrigsflyvningen i Danmark, idet man med henvisning til en beslutning fra EU-kommissionen har pålagt Københavns Lufthavn at harmonisere startafgiften for indenrigs- og udenrigsflyvningen.

Københavns Lufthavn har valgt at gennemføre harmoniseringerne ved at forhøje indenrigsstartafgifterne med 32% og nedsætte udenrigsstartafgifterne med 2%.

Meromkostningerne for Cimber udgør flere millioner kr. pr. år.

"EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition

SOCATA
GROUPE AEROSPATIALE



Vi tilbyder TB 20 "EXCELLENCE" en specialversion til en utrolig pris

For at følge succesen op har Socata fremstillet en begrænset serie TB 20 "EXCELLENCE".

Flyet er udstyret til VIP komfort, og instrumenteret til samme høje niveau.

- Kabinen er fx. monteret med det luxuriøse Alcantara indtræk.
- "EXCELLENCE" er fuldt IFR udstyret med bl.a. KFC 150 flight director koblet til HSI og GPS og altitude pre-select.
- Herudover en del ekstraudstyr fx. propel de-ice, fuel-flow totaliser m.m.
- Der ydes 2 års garanti.

Der er tale om et ekstraordinært tilbud, og udbudet er begrænset. Der er derfor tale om "først til mølle". Kontakt os for yderligere information.

Copenhagen Aviation Trading A/S

Telefon: 46 19 11 14

Fax: 46 19 11 15



"EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition

De viste fotos er ikke retningsskæbende

Falcon Update på AALFVK

Tekst: Peter Odderup Jensen og B. T. Lykkenshede

Foto: Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

Optakt

Modifikationsprogrammerne Falcon Update (FU) og Mid Life Update (MLU) er en krævede opgave for Hovedværksted Aalborg (HVKAAL), og på et møde i styregruppen Falcon Support den 27. februar i fjor besluttede Flyvertaktisk Kommando (FTK) derfor at yde Flyvematerielkommandoen (FMK) assistance med gennemførelsen ved at Flyvestation Aalborgs Flymaterielværkstedet (AALFVK) snarest skulle oprette og bemane en FU-dok og yderligere en den 1. juni 1998. Endvidere blev det besluttet, at det militære støtteelement (STE) på Hovedværksted Aalborg (HVKAAL) skulle reduceres og at otte militære flymekanikere skulle tilgå FU produktionen på AALFVK.

Forberedelser og opstart

AALFVK begyndte straks på de første forberedelser til den forestående opgave med at modificere i alt seks stk. F-16 til FU status. Produktionsforløbet blev tilrettelagt, værktøj og support udstyr blev bestilt eller fremstillet lokalt på AALFVK.

På dette tidspunkt havde HVKAAL udført 53 FU, og AALFVK opsøgte derfor HVKAAL for at indsamle know-how omkring selve modifikationsprogrammet. HVKAAL har gennem hele forløbet ydet en overordentlig god støtte til AALFVK, både hvad gælder viden omkring projektet og hvad angår specialhjælp til selve gennemførelsen.

Efter de indledende forberedelser, køb og fremstilling af nødvendigt udstyr rullede det

første FU fly (E-007) ind i AALFVK dok 1 den 23. april 1998 og den 2. juni rullede næste FU fly (E-004) ind i AALFVK dok 2. Disse to dokke var på dette tidspunkt mere eller mindre klar til at gennemføre AALFVK's del af FU produktionen.

FU programmet

FU er et modifikationsprogram som alle danske F-16 fly skal have gennemført for at strukturen kan "holde", indtil de engang i det næste årtusinde skal udfases.

I korte træk går FU ud på at udskifte bulkhead 341,8 (spantet hvorpå hovedunderstellet sidder). Endvidere bliver der lavet koldbearbejdning i bulkhead og centersektionen. Koldbearbejdning er en ar-

bejdsproces, hvor huller forstærkes mod revnedannelse. Det sker ved at trække en dorn med lidt større diameter end hullet igennem det hul, som skal bearbejdes, hvorved der opstår en deformation og en materialehærdning. Ligeledes omfatter FU udskiftning af spanter og forstærkninger af bulkheads.

Gennemførelse

Da flyene rullede ind ad porten var det med en vis spænding og forventning. Arbejdet gik i gang efter en plan som var udarbejdet i samarbejde mellem HVKAAL og AALFVK.

Med hjælp og assistance fra HVKAAL og dokkene imellem skred arbejdet frem. Flyets understel blev demonteret, samtlige tankrum blev ryddet

Lockheed F-16 E-007 klar til aflevering efter FU-modifikation sammen med et udsnit af personalet, der har været involveret i projektet.



og gearkassen (ADG) afmonteret.

Rydning af tankrum er en omfattende proces, da F-16's tankrum er fyldt vanskeligt tilgængelige rør, ledninger og komponenter.

Elektrikerne fjernede samtlige harness (ledningsbundter) i understellet, motorrummet og tankrummene. Herefter skal man demontere nogle sidepaneler ved vingeroden, som er nittet og limet fast. Nitterne i disse paneler bores ud, hvorefter panelet skal fryses af ved brug af flydende nitrogen, som har en temperatur på minus 196 grader.

Nu begyndte HVKAAL's klejnsmede for alvor med at bore nitter ud for at bulkhead 341,8 kunne demonteres. Da de var færdige, skulle bulkhead'et fryses for at limen, som det også er fastgjort med, kunne slippe.

Efter bulkhead'et var taget af skulle HVKAAL fortsætte arbejdet på flyet bl.a. med at koldbearbejde alle gennemføringshullerne i bulkheads i centersektionen af flyet. Samtidig var der en del arbejde med at få alle rør og komponenter kontrolleret for beskadigelser, så de var klar til at blive monteret igen, når flyet skulle samles.

I denne periode blev der også lavet "phased inspection" - et eftersyn der udføres hver gang flyet har fløjet 200 timer. Det tager normalt en måneds tid, men nu kunne man udnytte spildtid til dette arbejde, som flyene var udflyet til.

AALFVK's arbejdsmænd havde til opgave at fjerne sealing i tankrummene. HVKAAL var i gang med bulkhead 341,8 som fik boret huller til nitter og bolte. Disse mål blev overført fra det gamle bulkhead ved hjælp af en borelære.

Bulkheadet blev monteret og flyet begyndte igen at ligne en F-16.

Efter at HVKAAL var færdige i tankrummene, blev der gjort rent for spåner og nitter.



*Nedkøling af sidepaneler på F-16 i forbindelse med afmontering.
Foto: ASH/KRI*

Derefter blev samtlige tankrum vasket med rensbenzin. Denne proces blev af arbejdsmiljøhensyn udført efter fyrften, således at kun det nødvendige personel var tilstede under afvaskningen.

Da tankrummene var rengjorte, blev de sealet, så de igen blev tætte. Dette arbejde blev udført af AALFVK's arbejdsmænd. Til det blev der anvendt ca. 300 tuber sealing hver indeholdende ca. 165 g, i alt ca. 50 kg.

Da denne opgave var tilendebragt, gik man i gang med at samle tankrum, motorrum og understel.

Elektrikerne skulle montere harness både i tankrum, motorrum og understel. Det var en stor opgave, der indebar at der skulle kigges tegninger og fotos, der var blevet taget inden flyet blev adskilt.

AALFVK havde i samarbejde med AAL-MT (Mobile Training) og HVKAAL fået oprettet

et tegningslæringskursus for flymekanikere og elektriker, hvor de lærte at bruge F-16 detailtegningerne. Det kan som kuriosum nævnes, at de tegninger, der skal bruges til FU, fylder en reol på ca. 3 m.

Afprøvning

Efter gennemførelsen af modifikationsprogrammet skal alle berørte systemer på flyet kontrolleres. Disse afprøvninger blev udført og der var forbavsende få fejl - kun nogle brændstoflækager og et par på det hydrauliske system.

Det kan nævnes at ca. 70 m/k er involveret i arbejdet med et FU-fly. Til en FU-modifikation skal der anvendes omkring 4.900 timer, for HVKAAL's vedkommende ca. 900 timer, for AALFVK's vedkommende ca. 4.000 timer.

Det har været en spændende og samtidig lærerig periode, som flyværkstedet har væ-

ret igennem. Ikke mindst har AALFVK fået udbygget det gode samarbejde med HVKAAL.

Fire fly

Det første fly, E-004, var færdig med modifikationen kort før Jul. Det blev afleveret den 15. december 1998 til Mid Life Update på HVKAAL. Det næste, E-007, overgik til ESK 723 til prøveflyvning den 14. januar 1999. Det tredje fly, E-017, blev afleveret den 6. juli og er nu til MLU på HVKAAL, og det fjerde, E-005, ventes klar til september.

Det bliver den sidste F-16, der skal have lavet FU på AALFVK. Det var ellers aftalt, at arbejdet skulle omfatte seks fly, men begivenhederne i Kosovo har som bekendt bevirket mange ændringer i Flyvevåbnets planer, så nu bliver det altså kun til disse fire. ■

(Efter Flyvestation Aalborgs blad Flyvestationsorientering).



Vintage Glider Club Rally 1999

Tekst: Niels Peder Møller
Foto: Niels Ebbe Gjørup

Det 27. Internationale Vintage Glider Club Rally blev afholdt i perioden 30. juli - 8. august i Aventoft.

Vintage Glider Club blev stiftet i 1973 i forbindelse med det første Internationale Vintage Glider Rally, der fandt sted i Husbands Bosworth i Eng-

land. Klubben er international og dens formål er, at tilskynde til bevarelse af gamle svævefly. Dette gøres bl.a. ved, at organisere „lokale“ rallies forskellige steder i verden. Det største af disse rallies er med international deltagelse og holdes årligt.

I Aventoft var der således officielt tilmeldt ca. 300 piloter og 85 fly fra 13 lande. Hertil kommer så hjælpere, pårørende, gæster, ikke tilmeldte svæ-

vefly, slæbefly m.v., så det er et pænt stort arrangement.

Landsbyen Aventoft ligger lige syd for grænsen ved Tønder og er mest kendt for en livlig grænsehandel. Umiddelbart syd for byen ligger flyvepladsen, der er hjemsted for Luftsportverein Südtondern e.V. Klubben, der har ca. 50 medlemmer, var arrangør.

Klubben blev stiftet i 1960 og tilbragte de første år på jagerbasen i Leck. I 1968 blev

Tyskeren Otto Grau medbragte dette kunststykke af en Gö-1 Wolf, som han selv har bygget.

flyvepladsen i Aventoft taget i anvendelse. Pladsen ligner en svæveflyveplads, som vi er vant til herhjemme. Et flyvefelt på ca. 1.000 x 100 m plus hangar og klubhus. Klubbens flåde består af K 13, K 6, SF 34, DG 100 og Motorfalke SF-25B, herudover veteranflyene, Minimoa, Weihe 50 og Baby III der kun bliver benyttet ved særlige lejligheder.

Samarbejde med Tønder

For at få plads til rallyet var der lejet jord ved naboerne. Her var der opstillet toilet og bade-faciliteter, telthangar, campingplads med strøm (det meste af tiden) og telthangar til briefing og andre arrangementer.

Parkeringspladsen til transportvogne var et studie i sig selv. Der var alle afskygninger af transportvogne, lige fra de mest interimistiske til meget store og avancerede. En af de mere specielle var en gammel bus der var indrettet til både transportvogn og campingvogn på en gang.

Der var herudover arrangeret et samarbejde med flyvepladsen i Tønder. I luftlinie er der kun 4 km mellem de to pladser, så man kunne fra spilstarts højde med de fleste flytyper flyve fra den ene plads til den anden.

Helmer Foged fra Hørning har brugt ca. 4.500 timer på at istandsætte sin sjældne Lo-150B, der blev bygget hos Wolf Hirth, Nabern i 1958. I baggrunden ses DASK's Baby.



Den ungarske Cimbora replika er populær. Flyet har ingen luftbremser og skal derfor sideglides ind til landing. Adgang til bagerste cockpit sker ved at vippe et stykke af vingen!

I starten forsøgte man at afvikle både spilstarter og flyslæb fra pladsen i Aventoft. Det medførte en kaotisk startafvikling med ventetider på 6-7 timer. Derefter blev flyslæb afviklet i Aventoft og spilstarter i Tønder. Desværre var der de første par dage tekniske problemer med spillet, men efter at de var afhjulpet gik det fint. Som arrangørerne selv udtrykte det: Vi er i en læreproces, så vi kan det nok bedst, når det hele er slut.

Det kunne dog ikke undgås, at de der fløj fra Tønder ikke helt følte sig med i rallyet. DASK's 2G, der kun er godkendt til spilstarter, førte således en lidt anonym tilværelse under hele rallyet.

Fra Danmark havde vi medbragt Stamer Lippisch, 2G, Baby, Olympia, Lo 150 og SHK.

Under fem timer

Det var rigtig sommervejr i hele perioden, solskin og temperaturer midt i tyverne, så alle blev mere eller mindre solbrændte. Desværre var det småt med termikken, men ind imellem var der dog nogle der fik fløjet et par timer. Der var udskrevet en pokal til den der kunne lave den længste varighed ud over fem timer, men det var ikke nogen der nåede over.

Man benyttede lejligheden til at prøve hinandens fly. De to-sædede var populære, specielt de åbne engelske, såsom T-21 (side-by-side) og T31 TandemTutor.

Projekter

Naturligvis skulle der også diskuteres renoveringsprojekter. Jørgen Holst fra Tønder Svæveflyveklub havde en dag udstillet de halvfærdige dele til sin Lom - Libelle, en type der

Schweizeren „Fips“ Rothenbühler benytter en bus som transportvogn til sin Spalinger S.19.



er meget få tilbage af. Specielt en deltager fra det tidligere DDR var meget interesseret. Dokumentationen til disse fly blev destrueret i forbindelse med oprydning efter murens fald.

Herudover skulle der beundres fly og ikke mindst fotografere fly. De fineste renoveringer er også virkelig beundringsværdige. De er gennemført med en akkuratess og finhed, der langt overgår den standard flyene havde, da de var nye.

Nogle af flyene bærer præg af, at de bliver brugt til at flyve i og ikke kun ved særlige lejligheder. Det betyder ikke at de er dårligt vedligeholdt, men at de får uundgåelige småskrammer og har nogle gange uoriginale modifikationer.

Andre igen søges holdt så originale som muligt. Det betyder at de ofte ikke har så iøj-

nefaldende farver. De ældste fly var fra før krigen, de nyeste fra midten af tresserne, herudover var der skoleglidere, nybygget efter gamle tegninger.

Fly som Baby, Spatz, Rhönlérche og diverse Slingsby typer var de talrigeste. Af de mere sjældne kan nævnes: GÖ-1, Spyr, Spalinger, Moswey, Kranic, Minimoa, Condor, Cimbora, Ka-3 og vores egne LO 150, 2G og Stamer Lippisch.

Slæbefly

Til flyslæb blev der anvendt Super Cub, Rallye og Motorfalker med 100 hk Rotax motor. Falkerne vakte behørig interesse, da de var særdeles velegnede som slæbefly. Selv tunge to-sædede som Morelli, Spyr og T-21 klarede de uden problemer. Desuden kunne de flyve tilstrækkeligt langsomt så slæbene blev til en ren fornø-

jelse. Stigehastighederne var de samme uanset hvilket fly man blev slæbt af. Omkostningerne på Falkerne var tilsyneladende lave. Slæb til 600 m kostede 25 DM.

Ros

På trods af diverse vanskeligheder må man rose klubben for dens indsats. Arrangementets størrelse set i forhold til klubbens størrelse gør, at det har været en kraftpræstation at få det hele stablet på benene. Ud over det flyvemæssige, var der hver dag arrangeret andre aktiviteter, både i dagtimerne og om aftenen, samt sørget for beskæftigelsesmuligheder til børnene.

Finansieringen var foregået ved sponsorater og deltagergebyrer. Der var stillet underskudsgaranti fra Forbunds- trafikministeriet.



Præsidenten for Vintage Glider Club, englænderen Chris Wills foran sin svenske Kranich fra 1943. For sit enorme arbejde for den historiske svæveflyvning midtog han under rallyet den tyske aeroklubs guldmedalje.



Den mågevingede skønhed Gö-3 Minimoa konstrueret af Wolf Hirth vakte berettiget opsigt i Aventoft. Flyet tilhører hollænderen Hans Disma.



På Kranich II får begrebet drivhuseffekt en anden betydning.



Næste gang

Der er en spirende interesse for, at vi på et tidspunkt skal holde Vintage Glider Club Rallyet i Danmark. Det vil naturligvis kræve en hel del, så hvis der er interesserede, der vil være med på ideen, kan de henvende sig til DASK.

Til næste år foregår Vintage Glider Club Rallyet i England på flyvepladsen Tibenham, en tidligere militær flyveplads mellem Norwich og Ipswich. Perioden er 28. juli til 6. august. Vi blev indtrængende opfordret til at medbringe 2G'en, så interesserede kan godt sætte kryds i kalenderen allerede nu. ■

Dødsfald

Direktør Niels Lumholdt-Sørensen

Niels Lumholdt, der døde den 18. august, 66 år gammel, gjorde en flot karriere i thailandsk luftfart. Han var handelsuddannet og havde en amerikansk akademisk grad, da han som ung menneske kom til SAS. Her beklædte han forskellige lederstillinger i salgsafdelingen, indtil han i 1964 blev salgschef i Thai International Airways.

Egentlig var han udlånt af SAS, men han trivedes godt i Østen, så han blev derude. Han nåede at fejre 25 års-jubilæum i Thai International, hvor han sluttede som senior vice president.

Efter at være blevet pensioneret blev han boende i Thailand. Han både talte og skrev thailandsk og drev et konsulentfirma med speciale i luftfart.

I 1984 fik han Luftfartsposkalken.

70 år

Major Oluf Eriksen



Oluf Eriksen, der fylder 70 år den 6. oktober, havde en uddannelse som folkeskolelærer bag sig, da han i 1951 kom på Flyvevåbnets Flyveskole (EK 1951/III) og fik pilotnavnet ERI.

Han fik sin egentlige flyveuddannelse i Canada (det første danske hold) og kom i januar 1954 på Flyveskolens Jagerkursus i Ålborg (også her første hold) og fløj derefter Gloster Meteor i ESK 723 og 724. Han har fløjet alle fire danske

Meteor varianter og er den danske pilot, der har flest timer på Meteor. Han fløj senere F-86D Sabre og var i 1958-59 flight commander i ESK 723.

ERI har også været leder af O-sektionen på FSN Ålborg, operationsofficer i Luftforsvarscentralen ("Den store bunker") i Karup, controller og gjort tjeneste ved AIRBALTAP og ved Flyvertaktisk Kommando. Han sluttede sin militære karriere som operationsofficer på Flyvestation Vandel, fra 1986 til 1989.

I 1960 gennemgik ERI som den første dansker USAF's Experimental Flight Test Pilots School på Edwards Air Force Base. Han har medvirket ved flyudvælgelse (T-17, F-16) og haviundersøgelser (F-86D, Hunter, F-100, F-35), udført forsøgsflyvning (F-86D, Pembroke, F-100, F-35, C-130) og deltaget i Flyvevåbnets første 25 taktiske evalueringer.

Efter at være blevet pensioneret var ERI frem til lukningen knyttet til Center Mobilium/Danmarks Flyvemuseum, hvor han var en fremragende guide for besøgsgrupper og også løste administrative opgaver af mange slags. Han er fortsat knyttet til Danmarks Flyvemuseums depot i Billund.

Blandt de mange foreninger, der gennem årene har nydt godt af Eriksens arbejdsvej og villighed, skal her kun nævnes Foreningen Danske Flyvere. Han var medlem af bestyrelsen i 12 år, og selv om han har forladt bestyrelsen, må årsfestdeltagerne ikke savne hans grundige og fornøjelige beretning om "Hvad var det nu der skete" inden for dansk flyvning for 25, 40 og 50 år siden.

P.S. At han i flyvekredse går under navnet Gas-Erik er der ingen grund til at skjule - han anfører det selv i sit Curriculum vitae, uden dog at give en forklaring på hvorfor han bærer dette navn.

I følge absolut pålidelig kilde skyldes det, at han en gang i sin Ålborg-tid groundloopede med en Harvard. Det ærgrede ham meget, så meget at han i lange tider ikke kunne sige andet end "Jeg skulle have givet mere gas".

Pensionering

Luftfartsinspektør Harding Lange



Harding Lange, der siden 1971 har været chef for Luftfartstilsynets sektion for tekniske uddannelser, er afgået med pension.

Han er 67 år, udlært som automekaniker og har arbejdet med fly siden november 1952, da han kom på Flyvevåbnets Flyvemekanikerskole og gjorde derefter tjeneste på Flyvestation Værløse, hvor man dengang fløj med Harvard, Spitfire og Firefly. Han fløj desuden som spiloperatør på sidstnævnte, der i Danmark anvendtes til bugsering af slæbemål.

I vinteren 1955-56 gennemgik Lange uddannelse til civil flyvemekaniker. Det foregik den gang på Teknologisk Institut i København, og i 1956 kom han til SAS. Han blev certificeret flyvemekaniker først på DC-3, senere på Caravelle.

I 1962 blev han teknisk instruktør på SAS interne flyvemekanikerskole, hvor han underviste på DC-8, DC-9 og Caravelle, indtil han i 1968 kom til Luftfartstilsynet. Tre år senere blev han luftfartsinspektør.

Udnævnelse

Luftfartsinspektør John Emil Jensen



Luftfartstilsynets sektion for tekniske uddannelser (TLT) har fået ny chef, luftfartsinspektør John Emil Jensen. Han afløser Harding Lange, der er blevet pensioneret.

John Emil Jensen, der er 54 år, begyndte i Flyvevåbnets i 1963 og blev udlært som flyvemekaniker i 1968. Efter en kort tid i Conair var han i Sterling fra 1969 til 1978 og derefter på Flyskolen (Skolen for Luftfartsuddannelserne). Han kom til Luftfartstilsynet i 1991.

Thisted-ruten

Flyveruten mellem København og Thisted videreføres. Til støtte for ruten er der oprettet et selskab ved navn Thisted-Ruten A/S med en aktiekapital på 4,5 mio. kr. Heraf indskyder Sun-Air en tredjedel, Viborg Amt samt Thisted og Hanstholm Kommuner ligeledes en tredjedel, mens resten er tegnet af private investorer, ca. 50 virksomheder og personer, som ikke vil acceptere at Thy mister flyveforbindelsen til hovedstaden.

Pr. 1. oktober indsættes Jetstream 41 til 30 passagerer på ruten stedet for den 18-sædede Jetstream 31, og der bliver 10 ugentlige afgang mod hidtil 12. Ud over den normale morgen- og aften tur de fem hverdage kommer der en tur mandag formiddag og en fredag eftermiddag.

Men i weekenden flyves der ikke.



Igen den 21. oktober 1943 blev et ABA kurérfly, Douglas DC-3, SE-BAG »Gripen« offer for en Luftwaffe natjagers angreb. Efter en mislykket nødlanding ved Hållö på den svenske vestkyst kom maskinen i brand. Af de 15 ombordværende overlevede kun to.

AB Aero transports arkiv

Kurértrafikken 1940-1945

2. del

Sverige-England

Af Jørgen Helme

Gådefuld ulykke

Natten til den 28. august 1943 forsvandt ABA's Douglas DC-3, SE-BAF »Gladan« under en flyvning mellem DyceAberdeen og Bromma. Som det første af tre svenske DC-3 fly på vej til Sverige startede »Gladan« fra Dyce kl. 20.23 ført af ABA's chefpilot, kaptajn K.G. Lindner, derefter fulgte kl. 20.33 SE-BAC »Falken« med kaptajn Lindholm og endelig SE-BAG »Gripen« ti minutter senere med kaptajn Åke Duvander ved rattet. Flyveledelsen i Dyce havde sidst forbindelse med »Gladan« kl. 21.24, da telegrafisten bad om en pejling; siden da hørtes intet fra maskinen.

»Falken« og »Gripen« landede i Bromma, hhv. kl. 00.33 og 00.45 den 28. aug. Da »Gladan« var udeblevet, kontaktede svenskerne de tyske og britiske myndigheder og såvel Flygvapnet som tyskerne i

værksatte en eftersøgning, som dog ikke gav noget resultat. Man antog, at flyet havde været udsat for en hædelig ulykke.

Til udenrigsministeriet i Stockholm indløb der den 22. sept. et telegram fra vicekonsulatet i Frederikshavn, hvori det meddeltes, at det tyske fiskefartøj »Senator Westphal« af Cuxhaven den 18. sept. 1943 havde bjærget liget af ABA's chefpilot, kaptajn Lindner 18 km nordvest for Skagens fyr. Da liget var i en stærkt medtaget tilstand ved bjærgringen, havde man ombord givet Lindner en sømandsmæssig begravelse. Denne meddelelse vakte almindelig fortørnelse i Sverige.

Tre dage senere drev liget af Nils Åke Mörne, »Gladan«s andenpilot, i land på den svenske vestkyst ved Grebbe-staden

lagttagelse fra Hanstholm

Der forekom flere besynderlige hændelser. Lørdag den 28. aug. kl. 00.30 ringede den tyske havnevagter i Hirtshals således til vagthavende på den danske redningsstation og anmodede om at få redningsbåden ud, da et tysk fly var gået ned i havet ca. 18 km vest for Hirtshals.

Redningsbåden sejlede ud fra havnen kl. 01.15, men trods ihærdig søgen og opsendelse af signalkugler måtte den kl. 09.15 vende tilbage til Hirtshals med uforrettet sag. Og spørgsmålet er, om det pågældende fly, der blev observeret, nu også var af tysk nationalitet?

I forbindelse med afhøringen af kaptajn Lindholm kom det frem, at han på hjemturen havde observeret lysreflekser i skyerne ved Hanstholm, antagelig lyskasteraktivitet hidrørende fra luftværnet.

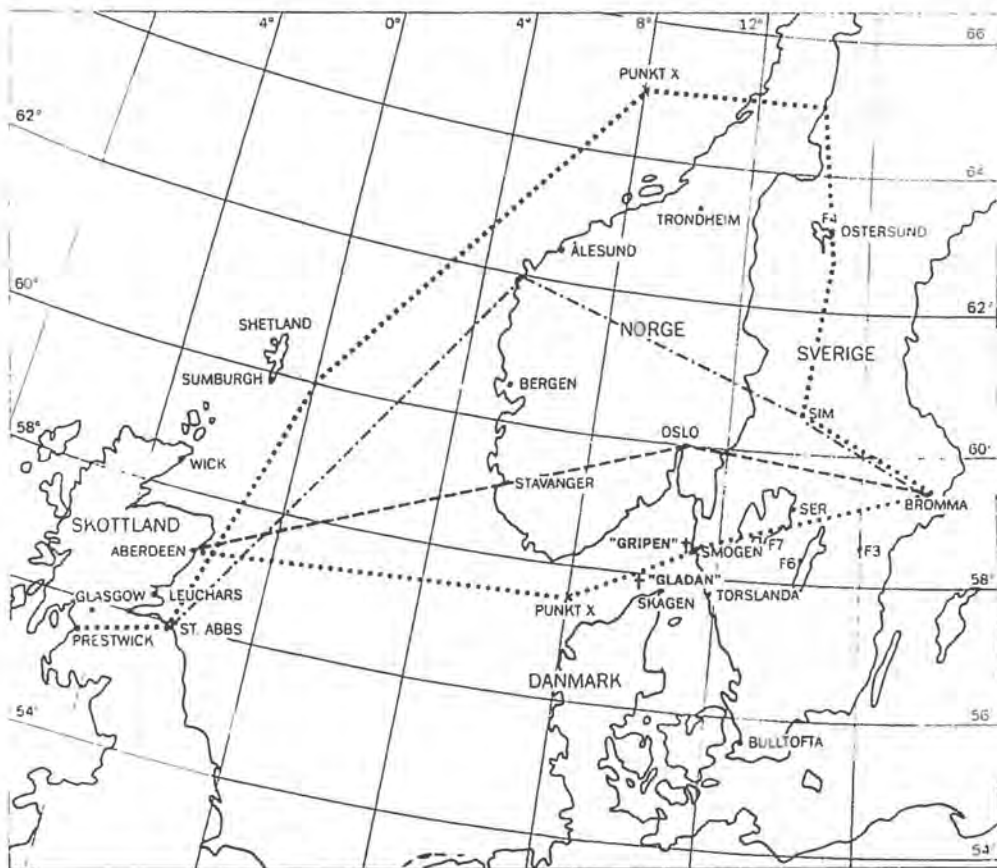
Gåden løst !

Af beslaglagte tyske dokumenter efter krigen kom det i 1952 for dagen, at et svensk kurérfly på vej fra England til Sverige den 28. august 1943 under krænkelser af det tyske advarselsområde var blevet skudt ned af Luftwaffe. Tyskerne fandt nedskydningen helt i overensstemmelse med de folkeretslige regler, men beordrede sagen hemmeligholdt for de svenske myndigheder; disse skulle forblive i den tro, at der var tale om en hædelig ulykke.

Britisk advarsel

I juni 1943 fik natjagerne i Aalborg en påmindelse om, at de ikke fremover kunne føle sig sikre. De natlige tyske bombeangreb mod England var på dette tidspunkt aftaget betydeligt i styrke. Af denne grund kunne de britiske natjagerenheder efterhånden overgå fra defensiv til offensiv krigsførelse.

Dette var tilfældet natten til den 16. juni 1943, da en Mosquito NF II, UPR fra No. 605 Squadron ført af Flying Officer R.R. Smart lidt over midnat passerede kystlinien ved Hanstholm i 100 ft. for at patruljere omkring Aalborg. Kl. 00.30 opdagede han en Heinkel He 177 med lysende grøn/hvide navigationslys. Smart foretog et højredrej og steg til 2.000 ft. for at angribe fjenden bagfra. Kl. 00.45 åbnede han ild fra 200 yds. med 2 til 3 sek. byger. Træffere blev observeret i kroppen og styrbords motor, medens bagbords motor begyndte at brænde. Omsluttet af flammer styrtede maskinen ned ved Sønderøksø vest for Aalborg og eksploderede ved nedslaget. Smart patruljerede yderligere ti minutter omkring Aalborg og satte derefter kursen hjemover; igen krydsede



indstillede herefter ruten til Skotland. Ifølge svenske kilder kunne det tyde på, at Speidel fra 10./NJG 3, nu avanceret til oberleutnant, havde været på færde igen.

I Berlin protesterede svenskerne skarpt imod denne grove krænkelse af landets suverænitet og krævede tyske garantier for, at der ikke fremover skete lignende overgreb mod den svenske kurertrafik på Storbritannien. I modsat fald kunne det ikke undgå at få konsekvenser for den tyske kurertrafik over svensk territorium.

Kappestrid

Kuglelejer var ikke blot et engelsk problem, de var lige så stor en mangelvare i den tyske rustningsindustri. Derfor kapedes de krigsførende parter om at sikre sig svenske leverancer og det benyttede svenskerne sig af tilfulde.

I sin bog "Bomber Offensiv" skriver Sir Arthur Harris, chefen for RAF's Bomber Command under krigen bl.a. følgende:

Jeg håber, at historien om Sveriges leverancer af stål, værktøj og kuglelejer en dag vil blive skrevet. På et tidspunkt, da vi betalte Sverige enorme summer for ikke at levere sådanne produkter til Tyskland, betalte tyskerne enorme beløb for at få afgivne ordrer effektueret og så ekstra

han kysten i 100 ft., men denne gang ved Lodbjærg. Smart var startet fra Leuchars kl. 22.27 den 15. og landede den 16. kl. 03.05 i Drem.

Det fjendtlige fly var dog ikke en Heinkel He 177, men en Junkers Ju 88 C6, serie nr. 360048, D5 + CV fra 10./NJG 3 på en øvelsesflyvning med Feldwebel Walter F.A. Schlette ved roret. Alle tre besætningsmedlemmer omkom i flammerne.

de fly, som foretog endnu to angreb. Da Schollin fladede ud i 10.000 ft. standsede højre motor og kort efter stoppede også den venstre. DC-3'eren var nu nær svenskekysten og her forsøgte piloten en nødlanding på vandet, men forgæves. "Gripen" ramte en klippeafsats på Hållö 15 m over havet og brød i brand. Maskinen havde en besætning på fire

mand og medførte elleve passagerer, heraf overlevede flyets mekaniker og en passager på mirakuløs vis; de øvrige tretten ombord omkom.

Den tyske flyattaché, oberst Reinhardt von Heimann indrømmede kort efter ulykken med beklagelse at det var en tysk Ju 88 natjager, der ved en fejltagelse havde skudt den svenske maskine ned ABA

Rødslet (Aalborg-West): Focke Wulf Fw 190 fra Nachtjagd Kommando 190, som sammen med natjagere fra 10./NJG 3 skulle bekæmpe kurertrafikken. Indsatsen kom ikke til at stå mål med forventningerne.

Via Claus Madsen

Ny katastrofe

Efter fuldmåne genoptog ABA den 21. okt. 1943 flyvningen til Skotland og turen derover forløb planmæssigt. Hjemrejsen var fastsat til den følgende dag og for en sikkerheds skyld var Luftwaffe blevet adviseret om ABAs tidsplan for perioden 21.-26. okt. Det fremgik heraf, at "Gripen" SE-BAG den 22. okt. ville befinde sig over Skagerak mellem kl. 21.00 og 23.30.

Maskinen var kl. 22.55 lidt syd for Kristiansand i 19.000 ft., da byger af 20 mm projektiler pludselig hamrede ind i kroppen. Piloten, kaptajn Henrik A. Schollin foretog et brat dyk tæt forfulgt af det fremme-



oveni, for at få de færdige produkter smuglet ud til Tyskland. Således kunne svenskerne få flerdobbelbet betaling for de samme varer og i tilgift ekstra betaling for at levere disse ud af landet.

Det ville være interessant at få klarlagt, hvor mange millioner de krigsførende parter tilførte Sverige under krigen.

Trusler fra U.S.A.

En af flaskehalsene i den tyske krigsproduktion lå i Schweinfurt, hvor produktionen af kuglelejer var koncentreret.

Den 14. oktober 1943 angreb 291 B-17 "Flyvende Fæstninger" Schweinfurt; der opnåedes gode resultater og store dele af produktionen blev sat tilbage, men tabene var katastrofale. Med 62 maskiner eller 21 % af den samlede angrebsstyrke satte ruten sine blodige spor gennem Vesteuropa, hovedsagelig fordi jagerforsvaret havde forudset de valgte flyveruter.

En af følgerne var, at amerikanerne anklagede svenskerne for at medvirke til at forlænge krigen ved at levere kuglelejer til tyskerne og true endda med at ville bombe SKF fabrikkerne i Göteborg.

Så vidt kom det heldigvis ikke, for svenskerne drog konsekvensen og droslede leverancerne til Tyskland væsentligt ned.

Norsk utilfredshed

Efter Luftwaffes øgede natjagerindsats betragtede BOAC flyvning med de langsomme Lockheed maskiner som det rene selvmord og havde som tidligere omtalt indstillet driften i sommeren 1943. Dette var nordmændene stærkt utilfredse med og tilbød at overtage flyvningerne for egen regning og risiko. Dette skete i oktober 1943, kun vedblev maskinerne at flyve i BOAC's navn.

Nogle af de norske besætninger valgte at anvende en nordligere rute mellem Stavanger og Bergen, men gennem fjorddale og over højfjelde tværs over Norge og ned gennem Sverige. På denne måde var de nogenlunde sikret mod tyske angreb. I stedet kunne de risikere vanskelige vejr forhold med lave skyer, tåge og

overisning. Af disse årsager måtte de medføre så meget brændstof, at de i givet fald var i stand til at returnere til Bromma eller Leuchars og dette igen gik ud over nyttelasten.

Ruten var risikofyldt, men piloterne havde intet andet valg; passagen over Skagerak var simpelthen livsfarlig.

Operation "Sonnie"

For den norske eksilregering var det magtpåliggende at få bragt 2.000 våbenføre nordmænd, som befandt sig i svenske interneringslejre, til England, men denne plan mødte modstand fra britisk side. Nordmændene henvendte sig derfor til Washington, hvor man erklærede sig beredvillig til at løse opgaven. Oberst Heflins afdeling i OSS (Office of Strategic Services) stillede fem B-24 Liberator fly til rådighed for ATC (Air Transport Command) og under kommando af den norsk-amerikanske oberst Bernt Balchen indledtes operation "Sonnie" den 31. marts 1944, da Balchen ankom til Bromma i den britisk registrerede Liberator, G-AFYO. Antallet af fly øgedes hurtigt til en snes og med op til 22 startende og landende Liberator fly i Bromma i løbet af et døgn, var der nærmest tale om en luftbro.

Trods den hektiske aktivitet mistede ATC kun et enkelt fly,

en C-87 som styrtede ned ved Allingsås den 20. okt. 1944. Besætningen på 6 mand omkom.

Stop før invasion

En kortere periode i foråret 1944 blev ABAs flyvninger på Skotlandruten genoptaget efter aftale med tyskerne. Betingelserne var, at ruten gik via Oslo og Stavanger og flyet, en DC-3, SE-BAC "Falken", skulle være fuldt oplyst. Med briternes sans for humor fik maskinen hurtigt øgenavnet "The Flying Christmas Tree."

Imidlertid blev ruten indstillet den 20. april 1944 på britisk foranledning. Invasionen stod for døren og de allierede ville ikke risikere at få afsløret deres planer.

Kurerruter opsagt

I 1941, da tysk radio akkompagneret af klingende fanfarer meldte en næsten uendelig strøm af tyske sejre på alle fronter, havde Sverige under pres måttet indgå en aftale med Nazityskland om tysk kurértrafik gennem svensk område.

Tre år senere betragtede Sverige ikke længere Tyskland som en potentiel fjende i samme grad som i de kritiske april dage i 1940, da tyskerne også overvejede at besætte

Sverige. Nu var de trængt på alle krigsskuepladser og havde rigeligt at se til. Derfor kunne svenskerne med sindsro bringe førnævnte aftale til ophør i maj 1944.

Tysk radarkontrol

De tyske radarstationer i Nordjylland, især "Schakal" ved Skagen, overvågede nøje kurérflyvningerne henover Danmark og Skagerak. I marts 1943 registrerede Luftwaffe f.eks. 82 flyvninger fra England til Sverige over Thyborøn/Hanstholm og Skagen og 63 den modsatte vej. Den følgende måned var antallet hhv. 63 og 52. Trods ihærdige forsøg, der ikke stod mål med de opnåede resultater, formåede Luftwaffe ikke at lægge nævneværdige hindringer i vejen for kurértrafikken, men måtte blot slå sig til tåls med at den foregik.

Nachtjagd Kdo. 190

På forsøgsbasis oprettede Luftwaffe i sensommeren 1943 Nachtjagd Kommando 190 i Aalborg-West, en enhed, der sammen med Ju 88 natjagerne fra 10./NJG 3 skulle bekæmpe kurértrafikken med specialudrustede Focke Wulf Fw 190 jagerfly. Heller ikke denne enhed kom til at opvise resultater af betydning.



Efter et angreb på Gdynia den 9. oktober 1943 nødlandede Boeing B-17 G fra 338 BS/96BG 42-3543 (BX-W) »SACK TIME SUZY« i Bulltofta ved Malmö. Maskinen blev overtaget af svenskerne og ombygget af SAAB til en civil version. Som airliner med registrering SE-BAH blev den sat i drift på kurér-ruten nøjagtigt på dagen et år senere. AB Aero transports arkiv

B-17 som kurér-fly

ABA genoptog kurérflyvningerne til Skotland den 9. okt. 1944 med SE-BAH, et af de talrige Boeing B-17 bombefly, som var havnet i Sverige efter angreb på Tyskland. I alt overtog den svenske stat syv nødlandede B-17 fly fra USA til en symbolsk sum af en Dollar pr. stk. Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB) modificerede disse fly til en civil udgave med betegnelsen "Felix" opkaldt efter den amerikanske fly attaché, oberst Felix Hardison. Af disse modificerede udgaver modtog ABA tre, Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag (SILA) to, medens andre to blev overtaget af Det Danske Luftfartsselskab (DDL) efter krigen (OY-DFA og OY-DFE).

Flyveruten, SE-BAH benyttede, gik via Östersund nordpå til den norske grænse ved 65 grader nordlig bredde, derfra stik vest til 8 grader østlig længde (punkt X), videre sydvest, men øst om Shetlandsøerne og endelig mod den skotske kyst. Flyet landede velbeholdent i Prestwick efter en stor omvej og 10 timer i luften.

BOAC ulykker

I løbet af krigen blev kurér-rueten udsat for en del alvorlige ulykker. Den første indtraf den 17. aug. 1943 da Mosquito G-AGGF (HJ720) med Capt. Wilkins og R/O N.H. Beaumont startede fra Leuchars. Kort efter takeoff meddelte Beaumont over radioen, at de ville returnere; derefter hørtes intet fra maskinen. Opklaringen kom først den 8. september, da en skovløber fandt vraket. Under indflyvning i dårligt vejr havde flyet ramt et 800 m højt bjerg nord for pladsen.

Næste tragedie fandt sted den 25. okt. s.å., da Mosquito G-AGGG (HJ721) med Capt. Martin Hamre og R/O Sverre Haug, begge nordmænd samt en passager, amerikaneren Carl Roberts, alle omkom. Piloten havde over radioen meddelt, at han kun fløj med styrbords motor i gang. Efter et tappert forsøg på at nå hjem til Leuchars styrtede maskinen i havet knapt et par kilometer fra destinationen.

Ved indflyvning til Leuchars styrtede Lodestar G-AGDE "Loch Lesja" den 17. dec. 1943 i havet. Flyets pilot, Gunnar Wilhelmsen, to besætningsmedlemmer og syv passagerer, alle nordmænd, omkom. Årsagen skyldtes antagelig overisning.

Under mystiske omstændigheder styrtede Mosquito G-AGKP (LR296) i havet ca. 15 km fra Leuchars; maskinen var på en lang finale. Den var startet fra Bromma den 19. august 1944 kl. 00.16 med Capt. Rae og R/O Trevor Gilbert Roberts samt Capt. William Basil Orton som passager i bombeskakten. Man bjærgede ligene af Roberts og Orton; derimod blev Rae aldrig fundet.

Ni dage senere måtte BOAC igen registrere en ulykke. Mosquito G-AGKR (HJ792) forlod Torslanda med kurs mod Leuchars, men forsvandt sporløst med Capt. J.H. White og R/O J.C. Gaffeny. Før start havde White oplyst, at han netop havde fulden et særdeles barsk tur og ligeledes beklaget sig over, at hans Sperry horisont var defekt. En kollega, Capt. Carroll frarådede ham der for at tage afsted.

Den 29. aug. (dagen efter) var Lodestar G-AGIH på vej fra Bromma til Leuchars, da flyet kort efter start rapporterede radiofejl og returnering til Bromma, men p.g.a. dårligt vejr blev det omdirigeret til Sätenäs.

Ulykkeligtvis kolliderede det kl. 00.30 ved Kinnekulle med det eneste højdedrag i området, hvorved piloten, Alf Hiorth og de to besætningsmedlemmer dræbtes. Af tolv norske passagerer overlevede kun fire.

Lodestar maskinerne G-AGDD "Loch Losna" og G-AGLI havarerede i hhv. Banff den 13. feb. 1944 og i den Botniske Bugt ud for Sikeå den 2. maj 1945, men i begge tilfælde uden personskade.

Status: BOAC

I perioden 3. feb. 1943 - 17. maj 1945 foretog BOAC Mosquito fly 1.040 enkeltture mellem England og Sverige med tab af fire fly, otte flyvere og to passagerer, men ingen som en følge af krigshandlinger.

Derudover måtte BOAC

afskrive Mosquito G-AGGD (HJ681) den 3. jan. 1944 efter en nødlanding i Sätenäs i dårligt vejr samt en C-47 Dakota, G-AGFZ den 21. jan. 1944 i Bromma efter en landing i medvind. I ingen af disse to tilfælde skete der personskade.

Blandt samtlige britiske BOAC maskiner, der anvendtes på kurér-ruterne i tidsrummet 1. apr. 1943 - 31. marts 1945, tilbagelagde Mosquito 1.261.200 km, C-47 Dakota 833.234 km og Hudson III, B-24 Liberator, Lodestar og York til sammen 108.868 km.

I samme periode befordrede disse fly 2.629 passagerer og fragtede 1.565 tons gods, hovedsagelig kuglelejer, værktøj og maskindele samt diplomatpost og materiale fra den illegale danske efterretningstjeneste.

BOACs norske afdeling

Der er usikkerhed omkring antallet af flyvninger foretaget af BOAC's norske afdeling, men ét er sikkert: den norske indsats udgjorde en betydelig andel af den totale kurértrafik. I perioden 1941-1945 befordrede norske kurérfly alene 3.309 passagerer til England.

Under disse flyvninger gik en Hudson III og fem Lockheed Lodestar maskiner tabt med tilsammen ni besætningsmedlemmer og tyve passagerer, men kun i ét tilfælde var Luftwaffe årsag til ulykken.

ABAs andel

Fra den 28. marts 1942 til krigens slutning i 1945 foretog ABA 418 enkeltture på kurér-ruten, heraf 332 med DC-3 alene, resten med Felix. I samme periode befordrede ABA 1.639 passagerer ud og 814 hjem. På udturen fragtedes først og fremmest den svenske eksport af stålprodukter og når maskinerne returnerede, hjemførte de varer, som var vanskelige at opdrive i Sverige, således produkter til medicinalindustrien, kemikalier, råfilm, røntgenfilm eng./am. spillefilm, ugentlige filmjournaler samt almindelig og diplomatpost. I alt ca. 108 tons til England og knapt 226 tons retur. Den svenske indsats skete på bekostning af to af de

tre indsatte DC-3 fly på ruten. I begge tilfælde bar Luftwaffe skylden for deres nedskydning. Derved mistede syv besætningsmedlemmer og 13 passagerer livet.

Størsteparten af den svenske eksport til England fragtedes ad søvejen og dette foregik under lige så spændende og dramatiske omstændigheder og fortjener en omtale for sig. Alligevel var flyvningerne på "The Ball Bearing Run" af allerstørste betydning i en periode, da hvert eneste ton havde indvirkning på den britiske krigsproduktion.

Sidste flyvning på kurér-ruten fandt sted den 17. maj 1945 med et Mosquito fly og dermed havde et enestående kapitel i den skandinaviske historie i forbindelse med den anden verdenskrig fundet sin afslutning.

Kilder

Bundesarchiv, Freiburg:
B.A. RL 8/90
Deutsche Dienststelle (WAS), Berlin.
Ministry of Defence "London (MoD), AIR 27/2090, AIR 50/169
Statens Civile Luftværn, Landsmeldecentralen:
Rapport fra Hirtshals dateret 28. august 1943.
Kriegstagebuch (KTB) Admiral Dänemark, april 1943.

Litteratur

C. Martin Sharp Michael J.F. Bowyer: "Mosquito".
Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht (OKW), 1943, bind I.
Jochen Prien, Peter Rodeike: "Jagdgeschwader 1 und 11."
Lars Axel Nilsson, Leif Sandberg: "Kurirflyg - en livlina under andra värds kriget."

Rettelse

Artiklen om DM i Svæveflyvning i FLYV nr. 9 side 17-18 er skrevet og fotograferet af Jørgen Lindegaard Christensen, Danexus foto & tekst.

Forsvarsforliget - når sandheden skal frem

Allerede før jul 1998 forlød det på Flyvestation Værløse, at chef Flyvertaktisk Kommando (FTK), generalmajor K. E. Rosgaard havde udtalt, at helikopterne ville blive flyttet til Karup. FTK har tilsyneladende et ønske om at flytte helikopterne for enhver pris.

K.E. Rosgaard har ved en briefing på Flyvestation Værløse fortalt, at der ikke er nogen driftmæssig gevinst ved at flytte helikopterne til Karup indenfor en 15-20 års tidshorisont, men hvorfor så flytte? Er det fordi det er blevet en personlig kæpheft for generalmajor K. E. Rosgaard?

Det er i dag facts, at udflytningen vil blive væsentlig dyrere end det oplæg/overslag fra FKO/FTK, som regeringen har indgået forsvarsforliget på. Det viser sig nu, at der skal bygges betydelig mere end beregnet, ca. 6.500 m² à 12-15.000 kr. pr. m². Derudover vil der sandsynligvis skulle udføres væsentlige ombygninger af øvrige faciliteter, såsom el, vand og kraftvarmeforsyning.

Skal alt dette nu søges på tillægsbevillinger?

Hvad vil der fremover ske med helikopterberedskabet?

I dag har man helikopterberedskab på flyvestationerne Værløse, Ålborg og Skrydstrup med hjemmebase på Flyvestation Værløse. På Flyvestation Værløse har man desuden reservefly stående klar til evt. VIP flyvninger med Kongehuset, politikere og specialopgaver for politiet.

Hvor ESK 722 p.t. har helikoptere tre steder, vil man fremover også skulle have Karup med, idet denne bliver hjemmebase. Allerede i dag har man problemer med at opretholde beredskabet indenfor en 37 timers arbejdsuge, hvordan vil det så gå med tre udstationeringer i stedet for to? Desuden vil den til tiden nødvendige udstationering af en redningshelikopter på Bornholm tage dobbelt så lang tid pga. afstanden. Alt i alt en masse daglige opgaver, som bliver dyrere ved en evt. flytning.

Er bagtanken at forringe det nuværende beredskab ved at fjerne udstationeringerne på Ålborg og Skrydstrup og nøjes med Karup og Roskilde eller Kastруп (da Værløse ikke længere kan bruges som operativ flyvestation)?

Når piloter samt flyteknikere oplyser, at de ikke vil til Karup, kan man vælge at vende det døde øre til. Men valget for dem er ikke så svært, da de fleste, som er ansat på Flyvestation Værløse, har en ægtefælle/samlever som er ansat i det private og dermed som regel er højere lønnet.

Valget står så mellem at bede ham/hende sige sit job op, sælge hus/lejlighed, tage børnene ud af skolen, forlade venner/omgangskreds/familie og flytte, eller selv finde noget andet. Det kunne f.eks. være Kastруп Lufthavn, som jo er beliggende forholdsvis tæt på.

Politikere, Kongehus m.m. kan jo spørge sig selv, om man også fremover vil føle samme tryghed når man rejser med Forsvarets fly og helikoptere, da det tager mange år at opbygge den fornødne tekniske erfaring/eksperise.

De samme forhold gør sig gældende for udflytningen af transportflyene til Flyvestation Ålborg. Byggeudgifterne er også her skudt væsentlig under målet. Alle disse ekstra udgifter, som skatteyderne i den sidste ende skal betale, skal holdes op imod en i dag velfungerende flyvestation i Værløse.

Det ville måske være mere logisk at flytte de sidste F-16 fra Ålborg til Karup eller Skrydstrup, hvor der i dag er bygninger og installationer som er beregnet til jagerfly.

Når man har så travlt med at høste den såkaldte fredsdividende, bør man huske, at de funktioner man vil flytte/spare væk på Flyvestation Værløse er fiskerispektion, havmiljøovervågning, søredning, syge/patienttransport m.m. for derved kun at have en start/landingsplads til glæde for div. politikere og Kongehuset når de skal flyve.

Man kan også spørge sig selv hvorfor i alverden der skulle bruges millioner af skattekrone på nye faciliteter på Flyvestation Værløse, såsom miljøhal, vaskehal, tankanlæg med bygninger og ny adgangsvagt i nordlejren (som nu nok skal nedlægges) osv. osv.

Prøv som folkevalgt politiker at se hvilke konsekvenser en sådan flytning af disse enheder medfører. Lad jer ikke vildlede af ledelsen i Flyvevåbnet, som samtidig mener man kan flytte alt dette for godt 300 millioner kr.

Utroligt, når man tænker på at da man byggede de to hangarer med forplads til tre stk. Hercules fly måtte man bøde godt 430 millioner - for tyve år siden.

Ideen med sammenlægningen af al flyvning under Flyvertaktisk Kommando (FTK) er OK, men det er ikke ensbetydende med at det nødvendigvis skal ligge på samme flyvestation, eller er det?

Man kan jo spørge sig selv, hvor FTK mon har til huse? I Karup.

Dette brev skal ikke ses som udtryk for klynkeri eller selvmedlidenhed, men vi ønsker ikke at se en velfungerende flyvestation med dens mange gode arbejdspladser, nedlagt/flyttet på et falsk grundlag.

Det vi frygter er, at det ender med en skandale i stil med det københavnske metropolprojekt, hvor millionerne bare ruller og alle vasker deres hænder.

Vi er også danske skatteydere!

Med venlig hilsen

Div. teknikere og personel ved Flyvestation Værløse

v/S/G Tommy Friis Petersen og FOKS Claus Koch Jørgensen

Svar

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K.E. Rosgaard, svarer på læserbrevet

Redaktøren af FLYV har været så venlig at give mig mulighed for at replicere på et læserbrev under overskriften "Forsvarsforliget, når sandheden skal frem". Læserbrevet er forfattet af "Div. teknikere og personel ved Flyvestation Værløse".

Muligheden for at svare i fortsættelse af offentliggørelsen af nævnte indlæg tager jeg med tak imod. Ikke fordi jeg synes det er hensigtsmæssigt, at en debat mellem Chefen for Flyvertaktisk Kommando og dele af Flyvevåbnets personel skal føres på denne måde, men alene fordi jeg synes FLYVs læsere bør have mere end én vinkel på sagen.

Lad mig først slå fast, at formålet med Forsvarskommissionens arbejde bl.a. var at se på forsvarets opgaver og sammensætning 10-12 år frem i tiden, ligesom det herunder var nødvendigt at søge at skabe overensstemmelse mellem mål og midler - vi bidrog til denne proces og ændringen af Flyvestation Værløse var ikke en del af dette arbejde, som læsere af Kommissionsrapporten vil konstatere.

Lad mig dernæst slå fast, at forsvarets struktur og økonomiske ramme nu engang er et resultat af en politisk beslutningsproces. I den proces er forsaret naturligvis involveret, når det drejer sig om at tilvejebringe forskellige modeller for, hvordan den politisk besluttede ramme kan udnyttes bedst muligt af forsaret; altså få mest smæk for skillingen, men også tilvejebringe de forlangte, nødvendige, økonomiske besparelser.

De modeller, som forsaret udarbejder, beskrives i interne arbejdsrapporter, som alene er arbejdsrapporter, indtil der foreligger en overordnet politisk beslutning. Derfor kan jeg heller ikke detaljeret kommentere de forskellige tal og evt. postulat før implementerings-rapporterne er godkendt til iværksættelse.

Dernæst må jeg medgive, at der i en proces, som indebærer en stor omlægning af forsaret - hvis omfang fremgår af det kendte forlig - uundgåeligt vil være perioder, hvor dele af personalet føler sig "truet". Disse perioder - og graden af usikkerhed - er jeg som kommandochef naturligvis interesseret i at minimere mest muligt. Det kan kun gøres gennem information, men her opstår der et skisma mellem baggrund og bindinger for information i forholdet til den enkeltes ønske om, at informationen skal være tilstrækkelig detaljeret til at nå den enkeltes individuelle position.

Denne "kløft" mellem ønsker og muligheder efterlader mig med to optioner. Enten kan jeg undlade at informere, eller jeg kan informere så langt som muligt. Jeg har følt - og føler - det bedst med sidste fremgangsmåde - og så tidligt som muligt, hvilket jeg inden for de mig givne rammer har tilstræbt i hele Flyvevåbnet. I Værløses tilfælde med briefinger m.v. over en hel dag, hvor jeg var til rådighed for Flyvestationen, dens personel og personelorganisationer.

Jeg vil ikke gå ind i en nærmere debat om læserbrevets enkelte punkter, men blot fremkomme med nogle mere generelle bemærkninger.

Det er rigtigt, at dele af elementerne i Forsvarsaftalen forudses først at ville give fuldt provenu kort efter aftaleperioden, men opnåelsen heraf kræver jo beslutning på et tidspunkt, så dette kan opnås. Beslutninger der bør træffes, så Flyvevåbnet i den givne situation også på længere sigt kan løse pålagte opgaver inden for de givne økonomiske rammer. Såvel i denne aftaleperiode - som i tidligere - vil strukturreduktioner og nedlæggelser af enheder m.v. medføre, at forsaret må "sige farvel" til bygninger og materiel, som der på et givet tidspunkt er investeret i. Det er et forhold, vi må leve med, når såvel den sikkerhedspolitiske som økonomiske situation dikterer dette.

Der er næppe nogen, som tager let på en ændring af tjenesteforholdene; slet ikke når ens tjenestested flyttes geografisk. På den anden side er det også min opgave at medvirke til at opnå løsninger, hvor flyvevåbnet både bidrager til finansieringen af de af forsvarsforliget politisk dikterede omlægninger og besparelser og samtidig stille efter løsninger, som bedst muligt fremtidssikrer Flyvevåbnet. Heller ikke i Flyvevåbnet kan det gøres uden flytninger, så i den henseende har vi hverken før eller nu indtaget en særstilling i forhold til andet personel i forsaret. Heller ikke hvor det drejer sig om at gennemføre trufne beslutninger under bedst mulig hensyntagen til berørt personel.

At den enkelte medarbejder i den givne situation gør op med sig selv, hvad der individuelt er bedst, er naturligvis at forvente. Jeg bryder mig selvfølgelig ikke om - eller er ligeglad med - at dygtigt personel måtte vælge at forlade flyvevåbnet, når forsaret skal omlægges. Omvendt kan jeg heller ikke lade sådanne mulige beslutninger påvirke forslag om modeller, som skal kunne tjene forsaret tarv på bedst mulig måde så langt øjet rækker.

Op så er jeg da i øvrigt enig i, at Flyvestation Værløse er velfungerende, ligesom Flyvevåbnets øvrige tjenestesteder, men det alene har ikke noget med den aktuelle sag at gøre. Jeg kan nemt forestille mig at hærrens regimenter og kaserner samt søværnets skibe alle føler, at de er velfungerende tjenestesteder og enheder.

Endelig skal siges, at en fortsat effektiv opgaveløsning og tilsikring af de nødvendige ressourcer til et substantielt aktivitetsniveau har været det gennemgående tema i projektarbejdet (modellerne), også når det drejer sig om, hvad transport- og inspektionsflyene samt redningshelikopterne skal præstere. En ændret status af Flyvestation Værløse behøver heller ikke at betyde, at man ikke kan operere med f.eks. redningshelikoptere derfra.

K.E. ROSGAARD, Generalmajor, chef for Flyvertaktisk Kommando

Kommentarer

Rubrikken Tilgang bærer præg af at Canadian Helicopters, via et dansk datterselskab, har overtaget flyvningerne mellem Esbjerg og de danske olieplatforme i Nordsøen. OY-HIW er i øvrigt den første S-76 på dansk register. Grønlandsfly bestilte i sin tid to, men solgte dem før levering.

Fremstillingsår og seneste udenlandske registreringsbetegnelse for de under tilgang nævnte brugte fly:

HEO	1981	G-CHCA
HHA	1981	G-CHCB
HIW	1981	G-BVCX
JKH	1998	N141LJ
LJC	1983	N106FX
XVE	1993	D-6962

Denne rubrik må også være stedet for meddelelsen om at Niels Erik Skærlunds Ventus OY-NXS har fået installeret motor. Typebetegnelsen er derfor ændret til Ventus 2cM, byggenummeret til 48.

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dato	Ejer/bruger
HEO	Aerospatiale AS 332L	2007	25.6.	Danish International Helicopters, Vamdrup
HHA	Aerospatiale AS 332L	2015	25.6.	Danish International Helicopters, Vamdrup
HIW	Sikorsky S-76A	760183	25.6.	Danish International Helicopters, Vamdrup
HSV	Robinson R44	616	6.8.	Svarres Modestrik, Ikast
JKH	Learjet 60	141	21.7.	Rederiet St. Frederikslund, København
KKB	Boeing 737-600	28305	23.6.	SAS Danmark, Kastrup
LJC	Learjet 31A	087	16.7.	Air Alpha, Odense
SMP	Piper PA-34-220T	3448007	25.6.	Finn Skjoldborg, Kolding
XVE	Schleicher ASW 24	24212	8.6.	Sønderjysk Flyveklub, Rødekro
XVJ	Schempp-Hirth Ventus 2cT	38	29.3.	Mogens og Morten von Jessen, Sorø

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
CRE	Mooney M20K	6.9.	Birger Hansen, Århus	Solgt til USA
FGX	Rhönlerche II	15.7.	Lærkebanden, Roskilde	Solgt til USA
GAU	AA-5A Tiger	16.8.	H.C. Hoerner, Sakskøbing	Solgt til Tyskland
JRT	Brasilia	27.8.	Danish Air Transport, Vamdrup	Solgt til Luxembourg
XIY	Astir CS	3.9.	Kaj Ove Rasmussen, Gram	Solgt til Tyskland
XYI	DG-300	19.8.	Viborg Svæveflyveklub	Solgt til Tyskland

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
BBN	PA-28-140	26.8.	H.F. Aero Service, Randers	Frede Stadsgaard, Randers
BRE	PA-28-181	8.9.	Boss Aero, Lystrup	Maskinfabrikken Je-Ma, Bjerringbro
BZA	Cessna F 150G	3.9.	Jens Sondrup Andersen, Knebel	Beldringe Flyveklub
COC	Cameron N-90	1.9.	Rimmy Tschernja, Brøndby	Carlsberg, København
DUS	PA-22-150	4.8.	Holger Schultz +, Padborg	Bent Christensen, Ikast
XBF	St. Libelle	20.8.	Niels Georg Jensen, Holstebro	Herbert Andersen, Hvidovre
XHN	PIK-20D	23.8.	Henning Gjørtz Christensen, Hadsten	Jørgen Lund Poulsen +, Skive

Som nævnt under tilgang i sidste nr. af FLYV er der kommet endnu en Fairchild Metro 23 til Ålborg. OY-NPE har dog været en tur i Australien og senere returneret til fabrikken i San Antonio, Texas, hvor North Flying har købt flyet. Det ankom til Ålborg den 30. april. Det har tidligere haft disse registreringer: N3029R, 9M-APA, VH-MYE og N23VJ. Den 3. maj fløj OY-NPE til Danish Aircraft Painting i Odense for at blive ommalet til North Flyings farver.

Foto: Erik Frikke



Af Wilhelm Willersted

De 16 specielt konverterede og udstyrede North American B-25 fyldte godt op på dækket af hangarskibet USS Hornet en tidlig april-dag i 1942. Om bord var de flybesætninger, der under ledelse af flyhelten Jimmy Doolittle havde meldt sig frivilligt til et superhemmeligt togt, der i al sin enkelthed gik ud på at flyve direkte ind til Japan og bombe hovedstaden Tokyo. USA havde oplagt behov for en militærtriumf, som kunne markere sig over for fjenden og styrke moralen i den amerikanske offentlighed.

Den dristige plan - udtænkt af oberst Doolittle med støtte i den militære ledelse - gik ud på, at hans lille bomberstyrke skulle komme omkring 600 kilometer tæt ind på det japanske moderland. Det ville give de seksten B-25 bombefly rimelig mulighed for at snige sig uset ind i lav højde og udsøge relevante mål i og omkring den japanske hovedstad.

Men da Hornet var godt 1.200 kilometer ud for den japanske kystlinje blev skibet observeret af et fjendtligt marinefartøj, og så måtte angrebet startes.

Angrebet

B-25 er jo ikke normalt hangarskibsbaseret, og der var mildt sagt heller ikke meget plads på dækket, tæt pakket med de seksten fuldt lastede Mitchells.

Oberst Doolittle, der holdt yderst i flyrækken kun 30 meter fra kanten af flyvedækket, startede som første fly.

Hans Mitchell accelererede ud over kanten og sank dramatisk tungt ned mod den



En tungtlastet B-25 Mitchell forlader USS Hornet på vej til bombe- og overraskelsesangrebet mod Tokyo.

Tokyo-bomberen

North American NA-40 var den kendte amerikanske flyfabriks første to-motorede konstruktion. Den var en reaktion på US Army Air Corps' specifikationer til et hurtigt, højvinget bombefly.

Den første udgave af maskinen havde nu ikke for meget held med sig i forsøget på at tiltrække sig de militære myndigheders opmærksomhed. Prototypen udstyret med et par noget for svage motorer styrtede nemlig ned under demonstrationerne for øjnene af flyverstaben, så North Americans ingeniører måtte tilbage til tegnebrædtet. Resultatet blev NA-62, som fløj første gang den 19. august 1940.

Den markant forbedrede konstruktion med to kraftige 1.700 hk Wright R-2600 motorer og dobbelt så stor bombelast imponerede generalstaben, og maskinen - med betegnelsen B-25 - blev bestilt i serieproduktion.

I sommeren 1941 blev flyet, der nu havde fået tilnavnet „Mitchell“ - navngivet efter militærfly-strategen William Mitchell - indsat i eskadrilletjenste.

Da USA efter Pearl Harbour-angrebet den 7. december 1941 gik ind i krigen, var det en B-25 Mitchell, som juleaftensdag samme år kunne svare igen og sænke en japansk u-båd i havet ud for den californiske kyst.

B-25 Mitchells mest markante indsats under Anden Verdenskrig er utvivlsomt angrebet i april 1942 på den japanske hovedstad Tokyo anført af oberst James H. Doolittle.

„Tokyo-bomberen“ er temaet i denne måneds modelpræsentation.

hvide, bølgetoppe havoverflade. Alle holdt vejret, og med brølende motorer trak Doolittle flyet op over det vindblæste hav.

Snart fulgte resten af flyene efter og satte i få meters højde over havet kursen direkte mod den japanske hovedstad.

Resultatet

Da flyene drøned på vej mod deres mål og efter angrebet, var de bogstaveligt talt helt på egen hånd. Der kunne nemlig ikke være tale om at returnere til Hornet. B-25 Mitchell var jo ikke udstyret med landingskrog eller andre hangarskibsfly-specialiteter.

Ved flyveopvisninger blandt andet i Duxford i England kan man stadig se North American B-25 Mitchell.



Jimmy Doolittles Mitchell i model i skala 1:48 fra Revell.

Planen var at flyene, efter at have gennemført angrebet på Tokyo, skulle søge mod det kinesiske fastland og finde udvalgte flyvepladser, som det var aftalt, at lokale radiooperatører skulle lede flyene frem til.

De seksten amerikanske B-25 bombefly fik held med overraskelsesangrebet. Bombene faldt dog ret tilfældigt og spredt over den japanske hovedstad uden at forvolde den helt store materielle skade.

Bombningen havde altså ikke stor ødelæggende virkning, men overraskelsesangrebet gav til gengæld i den grad japanerne opfattelsen af, at de fremover også kunne risikere at blive angrebet hjemme. I resten af krigen blev der derfor ofret mange kræfter på at flybeskytte det japanske hovedland. De derved bundne, omfattende jagerflystyrker kunne altså ikke anvendes andetsteds.

Tokyo-bombningen levede altså op til forventningerne.

Returflyvningerne efter angrebet skete desværre ikke uden problemer. En halv snes fly nåede det kinesiske fastland, men da de kunne ikke finde egnede landingspladser, sprang besætningerne ud med faldskærm, men de fleste nåede dog hurtigt frem til venligtsindede områder.

Et af B-25-flyene landede i Vladivostok, og besætningen blev taget til fange og interneret af russerne. Enkelte af flyene nødlandede uheldigvis på japansk område, og besæt-



ningsmedlemmerne kom i fangelejr. Tre af de tilfangetagne amerikanske piloter blev henrettet af japanerne.

Oberst Doolittle fik tildelt The Congressional Medal of Honour for Tokyo-bombningen, og de deltagende besætninger blev ligeledes hædret.

Mange versioner

North American B-25 Mitchell blev bygget i en række versioner til forskellige formål. Det var et effektivt bombefly, der kom i tjeneste i flere flyvevåben både under verdenskrigen og i årene derefter.

En af de mere specielle udgaver var B-25H, der havde en 75 mm kanon indbygget i kroppen. Piloterne fortæller, at det næsten føltes, som flyet fløj baglæns, når man affyrede kanonen i luften. Men virkningen

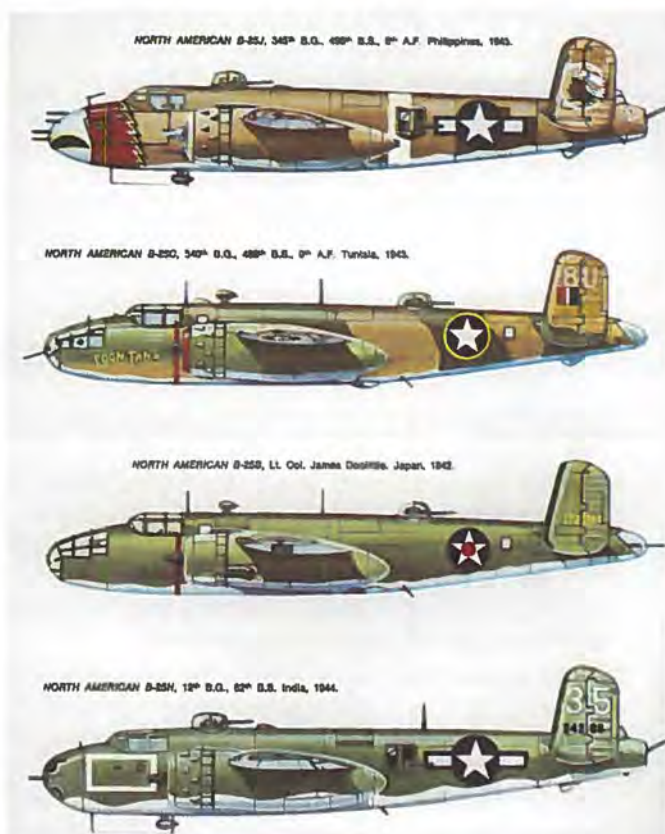
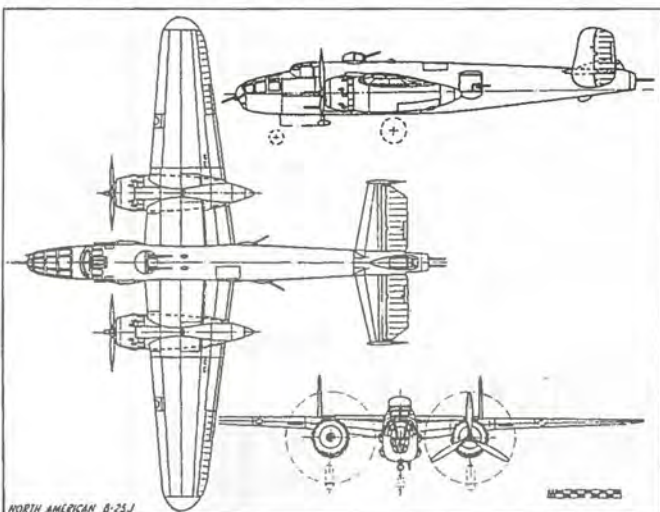
mod et jordmål eller et skib var formidabel!

North American B-25 Mitchell er bygget i over 11.000 eksemplarer. Enkelte af dem flyver stadig. For eksempel kan man i England nyde en B-25 Mitchell i luften blandt andet ved flyveopvisningerne i Duxford.

Data:

Spændvidde:	20,60 m
Længde:	16,15 m
Højde:	4,60 m
Startvægt:	15.210 kg
Max. hastighed:	475 km/t i 4.500 m
Tophøjde:	7.380 m
Normal flyvestrækning:	2.170 km

North American B-25 Mitchell.



De godt 11.000 Mitchell-maskiner frembyder en række forskellige farveskemaer.

Her ses fire: øverst en B-25J, anvendt på Philipinerne, derunder en B-25C i aktion i Tunis, derpå oberst Doolittles B-25B fra hin apriildag i 1942 og nederst B-25H med den kraftige 75 mm kanon i næsen.

Simulatorpilot (3-årigt vikariat)

2 vikariatet af 3 års varighed, som simulatorpiloter ved SLV-skolens sektion for SLV-uddannelser, er ledige til besættelse snarest.

DINE ARBEJDSOPGAVER BLIVER:

- Udførelse af pilotarbejde i flyvesikringstjenestens simulatorer.
- I samråd med daglig leder rette og opdatere kortmateriale og pilotmanualer.
- I fornødent omfang yde instruktørbistand ved kurser afholdt af SLV-skolen.

VI FORVENTER, AT DU:

- Har en baggrund som AFIS- eller FIC-operatør, flyvelederassistent eller som civil/militær pilot.
- Har godt kendskab til EDB og rutine i anvendelse af tastatur.
- Naturligt holder dig ajour med emner der relaterer sig til arbejdets indhold.

- Med ansvarlighed og engagement kan indgå i en velfungerende arbejdsplads, hvor såvel samarbejde som selvstændighed er nøgleord.
- Kan skelne mellem alvor og humor og behersker begge dele.

VI TILBYDER:

- En fagligt og socialt velfungerende arbejdsplads, hvor du ikke får lov til at gå i stå.
- Nødvendig supplerende uddannelse.
- Ansættelsen sker på tjenestemandslignende vilkår, idet de første 3 måneder regnes som prøvetid.
- Lønvilkår i henhold til gældende aftaler for flyvelederassistenter på SLV-Skolen.

YDERLIGERE OPLYSNINGER:

Har du behov for yderligere oplysninger, kan du kontakte luftfartsinspektør Bo Lütken Petesen på telefon 32 47 87 60.



Skriftlig ansøgning indsendes til: Statens Luftfartsvæsen, Personalekontoret, Ellebjergvej 50, 2450 København SV.

Vi skal have din ansøgning senest den 15. oktober 1999 kl. 12. Mærk ansøgningen FUUP.

Vil du vide mere om SLV, er du velkommen til at besøge vores hjemmeside på internettet. Adressen er <http://www.slv.dk>.

Da SLV går aktivt ind for ligestilling, opfordres begge køn til at søge stillingen.

Trafikministeriet

Statens Luftfartsvæsen (SLV) er en statsvirksomhed under Trafikministeriet. I SLV arbejder godt 1000 mennesker med at skabe sikkerhed og effektivitet for den civile luftfart i Danmark.

Statens Luftfartsvæsen

Vi holder Danmark på vingerne



LUFTHAVNSCHEF

Stillingen som lufthavnschef er ledig og ønskes besat snarest.

Som lufthavnschef skal du forestå den daglige ledelse af Thisted Lufthavn, herunder aktiv markedsføring og varetagelse af de sikkerhedsmæssige opgaver, samt evt. også lede brand- og redningstjenesten.

Det vil være en fordel hvis du har AFIS-certifikat, så du i et vist omfang kan indgå i vagtordninger i tårnet.

Lufthavnschefen har ansvaret for lufthavnens økonomi, men de daglige rutiner med bogføring og fakturering sker med ekstern bistand. Aflønning vil være efter gældende overenskomst og afhængig af dine kvalifikationer. Stillingen ønskes besat snarest.

For den rette person er der stor frihed til at præge Thisted Lufthavns fortsatte udvikling.

Thisted Lufthavn ejes af Thisted Kommune og Hanstholm Kommune.

Thisted Lufthavn står foran en spændende udvikling med udvidelse af ruteflyvningen Thisted - København samt charterflyvningen.

Yderligere oplysninger om stillingen kan indhentes hos konstitueret lufthavnschef Jens Grud Sørensen, tlf. 97965100 eller lufthavnens formand, Erik Hove Olesen, tlf. 97924645. Ansøgningen fremsendes senest den 20/10 1999 til: Thisted Lufthavn, Lufthavnsvej 10, 7730 Hanstholm. att. Erik Hove Olesen

THISTED LUFTHAVN

THISTED LUFTHAVN a.m.b.a. • Lufthavnsvej 10 • Tved • 7730 Hanstholm • Danmark





Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg
Formand:
Akse C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Akse C. Nielsen (lmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Jan Schmeltz Pedersen	48 17 50 58	Teknik
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations
Vagn Jensen (næstlmd.)	86 44 11 33	

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhøjvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdirageflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Poul Erik Nielsen
Ellesletten 12, Trørød
2950 Vedbæk
Telefon 45 66 12 21

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Småldsvej 43
4100 Ringsled
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatservice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Tom Oxager
Månebakken 5, Dalby, 4690 Haslev
Telefon 53 69 85 95
E-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Linestyrings-Unionen
Jens Geschwendtner
Lundeager 28, 2791 Dragør
Telefon 32 94 74 47

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

KDA's Miljøudvalg

Udvalget holdt møde den 31. august. Blandt andet blev det vedtaget at iværksætte en undersøgelse af samtlige klubbers forhold, herunder de udstedte miljøgodkendelser og hvilke beløb der betales i årlig afgift for miljøtilsynet.

Der vil senere i år blive udsendt et spørgeskema til samtlige klubber. Besvarelsen heraf vil danne basis for udarbejdelse af en database, der vil kunne anvendes som grundlag for det videre arbejde.



KDA's jubilæumsudstillinger fritid i luften

I anledning af Kongelig Dansk Aeroklubs 90 års jubilæum arrangeres sammen med unionerne udstilling i Ålborg, Kolding, København (Lyngby) og Næstved i løbet af efteråret og vinteren.

Udstillingerne har til formål at fortælle om unionernes aktiviteter ved hjælp af plancher, materiel, brochurer og videofilm.

Der er planlagt følgende udstillinger:

Fredag/lørdag den 8.-9. oktober i Bilka i Ålborg

Fredag/lørdag den 15.-16. oktober i Kolding Storcenter

Fredag/lørdag den 14.-15. januar 2000 i Lyngby Storcenter

Fredag/lørdag den 28.-29. januar 2000 i Bilka Næstved Storcenter

HJÆLP

I FLYV nr. 2/1999 skrev Carsten Bak en artikel om MiG-15 over Bornholm. I artiklen efterlyste han yderligere oplysninger og blev kontaktet af en række mennesker. I forbindelse med skift af tjenestested blev alt materiale, herunder også navne og tlf. nr. destrueret ved en fejl. Carsten Bak håber at de personer han har haft kontakt med vil have besværet med at ringe til ham igen.
Adresse: Carsten Bak Immerkær 30 C 2650 Hvidovre tlf. 36474886. Tlf. arbejde: 33141448 lokal 4479.

Luftfarts-fonden

Af Danske Flyvejjournalisters Luftfartsfond uddeles i december en eller flere legatportioner til personer, der er eller har været beskæftiget med luftfart eller anden flyvning, enten som almindelig hjælp eller som stipendier til studie, rejser etc.

Pårørende, enker, børn eller andre nære slægtninge kan også komme i betragtning.

Begrundet ansøgning, gerne på vegne af andre, indsendes inden den 1. november til formanden for fondens bestyrelse, redaktør Jørn Træholt, Gammelgårdsvej 37, 3520 Farum.

MØDER

Dansk Flyvehistorisk Forening lokalaft. København

Begge arrangementer foregår på Svanemøllens Kaserne bygn. 38 2. sal, Ryvangs Alle 1 2100 København Ø.

Onsdag den 20. oktober kl. 1930

Foredrag ved museumsleder Inge Solheim om SAS-museet i Norge - historie, organisation og udvikling.

Onsdag den 17. november kl. 1930

Foredrag ved museumschef Sven Scheiderbauer om Flygvapenmuseet's historie, organisation og udvikling.



Det 27. Nordiske Svæveflyvemøde den 3. - 5. september 1999, Elverum, Norge

Det årlige kontaktmøde blev i år afholdt på det norske nationale svæveflyvecenter, der er smukt beliggende ca. 150 km nord for Oslo.

Fra Danmark deltog fra bestyrelsen Jan Schmeltz Pedersen og Lars Sverre Rasmussen samt vores to konsulenter Edvin Thomsen og Helge Hald.

Agendaen består dels af et fast punkt om luftrum, dels af punkter indsendt fra hvert land.

Foruden repræsentanter fra de fem nordiske lande deltog formanden for IGC Tor Johannesen i en del af mødet.

NOGAC (Nordic Gliding Airspace Committee):

Finland:

Det er lykkedes at få reduceret Helsinki TMA og hævet loftet visse steder til FL 65. Generelt en forbedring. Endnu ingen problemer med transponder krav.

Norge:

Store problemer ved Gardermoen's overtagelse af al trafik fra Fornebu. Det er dog lykkedes at få etableret svæveflyveområder op til 7.000 fod omkring de fleste klubber. Områderne åbnes en hel dag, men kan dog kræves lukket uden at der endnu er etableret et tilfredsstillende system til åbning/lukning. Transponder kræves i alt kontrolleret luftrum, dog er svæveflyveområderne fritaget, herunder også når der etableres bølgeflyvnings områder over FL 95.

Et specielt problem er opstået nord for Elverum, hvor militæret efter at være blevet kastet ud af Gardermoen har fået etableret et skydeområde over et større fjeldområde. Det er heldigvis ikke det mest benyttede fjeld for svæveflyverne.

Det norske flyvevåben kræver mere og mere luftrum, hvilket til tider giver gnidninger.

Sverige:

Den nye luftrumsstruktur, hvor alle TMA'er har fået et ind/udflyvnings vedhæng, har blokeret for det meste luftrum, specielt i Syd- og Mellem Sverige. Det har besværliggjort strækflyvning i betydelig grad, og endnu værre bliver det efter 1. januar 2000, hvor der også i svævefly kræves transponder ved flyvning i kontrolleret luftrum.

Island:

Store problemer med at få lov til at flyve i Reykjavik TMA.

Danmark:

For en gangs skyld en lille lettelse, idet Odense TMA/CTR samt Stauning og Sindal TIZ bortfalder.

Internationalt:

FAI Airspace Committee og Europe Airports arbejder på at kortlægge problemerne i Europa angående VFR motortrafik, svæveflyvning, andre airports, krav om transponder, krav om GPS data link og VFR gebyrer.

Rapport fra landene:

Finland:

Igen kom det mest positive herfra. Dårligt 1998, men godt flyvevejr indtil nu i 1999, bedre luftrum og bedre certifikat bestemmelser. Der er fløjet mange regionale konkurrencer, og generelt menes standarden på strækflyvnings piloterne at stige.

Island:

Efter et acceptabelt 1998 har 1999 været meget dårligt med masser af regn, resulterende i en halvering af startantallet, men heldigvis uden noget medlemsfrafald. Hidtil ingen ulykker.

Sverige:

Katastrofalt 1998 både flyvemæssigt og økonomisk. Medlemsstallet og aktiviteten er på

1967 niveau. Nye certifikater i '67 400, i '98 150. Havariraten er dog stadig for nedadgående, og det skal blive bedre endnu.

1999 har været rigtig godt indtil nu med gode konkurrencer og formodentlig øget antal flyvninger/timer. Har haft god respons på en flot helsides reklame i aviserne. Hver pilot flyver mere strækflyvning, så her stiger aktiviteten, men det negative er, at det er de „gamle“, der flyver og kun få nye er med.

Norge:

1998 også her meget dårlig pga. vejret. Men 1999 har været rigtig godt med forøget aktivitet, dog var NM kun nogenlunde med tre dage og en svensk vinder! De andre luftsportsgrene har endnu større problemer end svæveflyvning med medlems tilbagegang. Der har været fin deltagelse på bjerg- og strækflyvningskurserne, også med dansk deltagelse. Indtil nu én spind ulykke med alvorlig skade. Motorsvævefly koster for meget i forsikringskader.

Landenes agendapunkter:

Følgende punkter blev gennemgået: Danmarks projekt 2000+, fællesnordisk møde vedr. JAR FCL 5 og forespørgsel fra Island vedr. forsikringskrav i de andre lande for jordmateriel.

Konkurrence:

Tor Johannesen, formand for IGC (International Gliding

Commission), gennemgik den internationale struktur for FAI, OSTIV, IGC og EGU og orienterede om ændringer til reglerne ved de internationale konkurrencer:

- 5 valgmuligheder for ledelsen til at vælge afgangsmetode. Sandsynligvis bliver afgang ved fremtidige VM/EM'er en x km beer can med selvvalgt afgang ved tryk på event marker, men det kan vi ikke bruge lokalt pga. vores tilladelse til at bruge alle mulige ukurante GPS'er, - mulighed for at vælge en form for placeringspoint i stedet for pointsystemet (f.eks. som formel 1).

De nærmere regler må læses i sporting code, når den kommer sidst på året.

En harmonisering af konkurrencereglerne blev vedtaget med dansk forbehold for godkendelse af konkurrenceudvalget. For vores regler betyder det blot, at Bayreuth's distance cats cradle kan udskrives i tillæg til vores egen speed cats cradle.

Desuden ønskes af sikkerhedsmæssige grunde, at nr. 4 i de nye afgangsmetoder bliver standard for os. Metoden er en 20 graders cirkelbue gennem afgangspunktet med afstanden til første vendepunkt som radius. Det skulle give stor spredning og mindske nødvendigheden af også at lægge andre parametre som fart og højde ind, og dermed undgå at piloterne ser ind i cockpit ved afgang.

Det anbefales stærkt, at GPS'erne bliver fastmonteret i cockpit, dog ikke nødvendigvis på instrumentpanelet.



Nordic Cross Country League har kørt i 2 år, dog først i år for alvor. Tre finner besatte 1., 2. og 3. pladserne. Vi vil formodentlig markedsføre det fra næste år. Det er ganske let: Der er en side på Internet, hvor man indtaster sine resultater, på ærlig vis. Spotvis kræves dokumentation, især af vindere. Nærmere om reglerne udsendes.

Nordic Gliding Day:

Der var et stort ønske fra Sve-NorFin om at lægge den i maj. Så det blev den 20. maj 2000. Vores PR udvalg afgør, hvor-

dan og i hvilket omfang vi deltag.

Flight Safety:

Der blev opnået enighed om en bedre udveksling af informationer om hændelser og havarier.

Internordiske kurser:

SveNor kurserne (stræk-, bjerg-, kunstflyvning) bliver udvidet til SveDaNor kurser, d.v.s. vi går mere aktivt med og forsøger i første omgang at etablere et kunstflyvningskursus næste år på Arnborg.

DANSK BALLONUNION



DM i ballonflyvning

Dansk Ballonunion afholdt det 19. danmarksmesterskab i ballonflyvning i maj måned i Kongskilde syd for Sorø.

Mesterskabet blev arrangeret af Circus Ballon Club og unionens sportsudvalg. Toni Pinner fra England var stævneleder.

Der var rekorddeltagelse med i alt 19 balloner og mesterskabet blev afviklet på 4 flyvninger, hvorunder der blev gennemført 8 konkurrencer.

Henning Sørensen blev dansk mester for 3. år i træk og vandt dermed sit 9. danmarksmesterskab.

Resultatlisten:

1. Henning Sørensen	6.152 p.
2. Ted Dannerbo	6.104 p.
3. Michael Tschernja	5.971 p.
4. Lau Laursen	5.644 p.
5. Jan Andersen	5.583 p.
6. Arne Jakobsen	5.371 p.
7. Jørn Vinther	5.195 p.
8. Bjarne Jensen	4.967 p.
9. Ole Flønsted	4.805 p.
10. Søren E. Poulsen	4.575 p.
11. Svend Wonsild	4.460 p.
12. Hans Bang Willadsen	4.408 p.
13. Jan Basse	4.087 p.
14. Christoffer Mundt	3.976 p.
15. Torben Hansen	3.708 p.
16. Henrik V. Jørgensen	3.583 p.
17. Kai Paamand	3.078 p.
18. Kim Paamand	2.339 p.
19. Benny Jørgensen	2.274 p.

Kulturminister Elsebeth Gerner Nielsen forestod præmieoverrækkelsen på Sorø Akademi, og efterfølgende kvitterede Christoffer Mundt med at give kulturministeren og hendes søn en lænket opstigning på plænen foran Akademiet.

KALENDER

Faldskærmsspring

20-30/10	VM Formation Skydiving, Freestyle & Skysurfing Corowa, Australien
25/11	SFU repræsentantskabsmøde, Idrættens Hus
25/3-2000	DFU repræsentantskabsmøde, Idrættens Hus

Motorflyvning

28-30/4	
2000	46 th Jersey Int'l Air Rally, Jersey

Svæveflyvning

13-14/11	PR-seminar, Arnborg
januar	
2000	Fortræning til VM klubklasse, Australien
16-18/3	IGC møde, Lausanne, Schweiz
18-19/3	EGU møde, Amsterdam, Holland
1-11/6	Danmarksmesterskaber, Arnborg
23/6-2/7	Testkonkurrence World Air Games 2001, Spanien
19-29/7	Arnborg Åben, Arnborg
24/6-9/7	Nordisk juniormesterskaber, Finland
23/7-13/8	Europamesterskaber, Berlin, Tyskland
18/6-1/7	
2001	2. World Air Games, Sevilla, Spanien
18-31/12	VM i svæveflyvning
2001	Mmabatho, Sydafrika

Kunstflyvning

4-6/8	
2000	Nordiske mesterskaber, Odense

Drageflyvning

26/2-2000	Ordinært Repræsentantskabsmøde, Jylland ret til ændringer forbeholdes
-----------	--



Foreningen Danske Flyvere

Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand: General Chr. Hvidt

Generalsekretær: Luftkaptajn Erik Thrane

Sekretariat: Vester Farimagsgade 7, 4., 1606 København V, tlf. 33 13 08 43



Dansk Motorflyver Union

Adresse:
Smålandsvej 43
4100 Ringsted
www.kda.dk/dmu

Formand:	Ricard Matzen	57 61 52 50
Næstformand:	Peter Andersen	74 75 31 01
Kasserer:	Kresten Dalum	87 18 20 50
Sekretær:	Ove Dyvad Jørgensen	53 67 73 05
Konkurrence:	Vagn Jensen	86 44 11 33
Uddannelse:	Bjarne E. Hammer	46 59 04 02
PR og flyveture	Louis Røvs Hansen	98 42 15 99

Kresten Dalum har pr. 1. september afløst Vagn Jensen som kasserer. Vagn Jensen tager sig fremover af konkurrenceflyvning mm.

Turen til Bornholm blev aflyst pga. manglende tilslutning. Louis Røvs Hansen forbereder en tur til Sydengland i maj måned næste år.

Fly til salg!

- 1999 Fabrikny Piper Saratoga II** TC med co-pilot instrumentering og meget andet ekstraudstyr
- 1962 Piper Colt** TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., nyt lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.
- 1967 Piper Cherokee 160** TT 4400, Eng. 400 hrs., SMOH, IFR avionics, GPS, autopilot w/altitudehold, new interior.
- 1980 Piper Warrior II with 180 hp** TT 2950 hrs., Eng. 550 hrs., Fully IFR equipped incl. Garmin 150 GPS and Piper Autoflite II Wingleveler.
- 1976 Piper Archer II** TT 7200 hrs., Eng. 1200 hrs., King IFR avionics, 4-place Intercom.
- 1967 Piper Cherokee 235** TT 5000 hrs., Eng. 1266 hrs., Full King IFR incl. GPS og autopilot
- 1969 Piper Cherokee Six** TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King Avionics, dual controls, cargo door.
- 1986 Piper Malibu** TT 1700 hrs., Eng. 600 hrs., Speed brakes, Full King digital IFR avionics, incl. stormscope and radar.
- 1975 Piper Navajo** TT 7762 hrs., Eng. 823/1718 hrs., Props 74/74 hrs., King avionics, full deice, P and I new 1996.
- 1982 Piper Navajo** TT 3970 hrs., Eng. 1900/1900 hrs., King avionics, copilot instruments, HSI, Radar, Stormscope.
- 1982 Piper Navajo Chieftain** TT 4628 hrs., Eng. 642/235 hrs., Loaded with avionics, known icing, Coleman Panther version, Boundary layer kit, very nice P and I.
- 1977 Piper Chieftain** TT 6750 hrs., Eng. 325/1300 Props 115/1225 hrs., new interior 1998, King/Collins avionics, Full de-ice, strike finder, Vortex Generators, Crew/Cargo Door.
- 1989 King Air B200** TT 6000 hrs., Eng. 2500/2500 hrs., 4 bladed raisbeck props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Avcon Aerial Phototach, Raisbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.
- 1986 King Air B200** TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Avcon Aerial Phototach, brake de-ice.
- 1974 Cessna 414** TT 5850 hrs., Eng. 1000/1375 hrs., Props 150/200 hrs., King avionics med Cessna 400 AP/FD, god lak og interior, ny 200 hours insp.

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S
Odense Lufthavn . 5270 Odense N
Tlf. +45 65 954 954 . Fax +45 65 954 955

Cessna 172 1977

Motor Lyc. 0-320-H2AD, TT 1910,
A/C TT 4120

Cessna 172 1967

Motor Cont. 0-300-0, TT 1480, A/C TT 7868.
Godkendt til: IFR, faldskærmsspring og slæb.
Begge sælges til fornuftig pris.
Tlf. 9752 4037

Piper Cherokee Cruiser 1973

Extremely nice aircraft - new paint - new interior (8/99). JAR 145 maintained - King IFR, Century 3 autopilot - engine only 370 hrs on T.W. Schmith OH. Prop 370 SOH. Asking 265.000 Dkk.
We buy Cessna & Pipers and take in commissions for sale. Contact: 40362277. E-mail: airline@sol.dk

Piper Seneca II Turbo sælges

Velholdt og fuldt udstyret erhvervsfly PA 34-200 T årgang 1975 med digital instrumentering, 2 x 760 radiokanaler, autopilot, intercom, komplet afisningssystem, termostatteret varmeanlæg. Pæn stand overalt. Resttid på motorer hhv 1000 og 700 airborne timer + evt. gangtidsforlængelse 360 a.t. på hver motor. Pris 610.000 dkk.

Yderligere informationer AVIAIFCH, Steen Larsen, tlf. 46 19 01 03

Sælges

1/8 part i PA 28 OY-RPU
stationeret i hangar på Tåsinge,
fuld IFR. Pris kr. 34.000,-.

Tlf. 2072 5803 - Morten

Seneca Turbo II udlejes

Velholdt privatfly udlejes til
privat- og forretningsflyvning til
vinterpris dkk. 1980,- pr.
airborne time incl. fuel og excl.
lufthavnsafgifter. Pilotkrav min.
A - Twin - I og 250 timer.
Club Air - tlf. 38 74 11 81

Sælges OY-ECY

Hurtigt 4 personers rejsefly.
Robin HR 100/210 fra 1974.
TT 1700 timer.
Pris 240.000 kr.

Palle Buus Jensen
Tlf.: 21 26 62 07

E-mail: pallejen@post3.tele.dk

Sælges

PA-28-140/160 hk
Motor 1200 timer, 5500 TT,
årgang 1972, pæn. Kr. 155.000,-.
Tlf. 9849 1612

TC West ændrer navn til benair

Nye telefonnumre:
Hoved tlf.nr. 96 81 44 44
Fax 96 81 44 50
Skolen direkte:
Tlf. 96 81 44 47
Fax 96 81 44 54

Benair A/S
Starter nyt
teorikursus
JAR-FCL til
privatflyvercertifikat
(PPL) den 25.10.99

Ring for nærmere
informationer

TEGN EN
Individuel
CERTIFIKATTABSFORSIKRING
(Loss of Licence)
og evt. LIVSFORSIKRING

Er du som pilot, pilotelev eller
flyveleder ikke (længere) dækket
af en obligatorisk ordning via
din arbejdsgiver/flyveskole,
eller ønsker du at supplere den
obl. ordning - så kontakt DAA
med det samme for et tilbud/
introduktionsmateriale på
ovennævnte forsikringer.

Dansk Assurance Agentur I/S

Højagervej 19
DK-2942 Skodsborg
Tlf. 45 66 38 78 - Fax 45 66 38 76
E-mail: daa@pip.dknet.dk

"Vort forsikringsprogram giver
mulighed for tegning af individuelle
og gruppebaserede forsikringer
og afvikles af anerkendte
internationale forsikringselskaber"

FLYFORSIKRING

Tryg-Baltica

Klausdalsbrovej 601, DK 2750 Ballerup
Fax +45 44 20 66 55
e-mail: fly.industri@tryg.dk

Kontaktpersoner:

Henriette Olsen +45 44 20 38 54
Jesper Knudsen +45 44 20 38 57

Medlem af Nordisk
Flyforsikringsgruppe (NFG)



PROFESSIONEL PILOT?

Kontakt piloternes fagforening, hvis du ønsker:

- optagelse i A-kasse.
- at være med i det gode selskab.

Er du under uddannelse, husk da indmeldelse i A-kasse indenfor 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union →

Upsalagade 20, 4 th., 2100 Kbh. Ø, tlf. 35 47 34 10

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures, Inc (HAI)
San Francisco - California

- Verdens største og ledende helikopterskole
- Godkendt også som britisk helikopterskole i marts 1999
- Uddannelse til både amerikanske og britiske certifikater
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat Pilot - ATPL helikopter
- Høj kvalitet på uddannelsen
- Fordelagtige priser
- Ingen forudbetaling
- Mange skandinaviske elever
- Meget gode jobmuligheder
- Internet: www.heli.com

Comair Aviation Academy, Inc
Orlando - Florida

- Ejes og drives af Comair Airlines en "Delta Air Lines Connection"
- En af USA's største og ledende flyskoler
- "Airline" baseret uddannelse
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat pilot - ATPL fly
- Skolen har lejligheder til eleverne
- "Internship" programmer med instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- 1.500 og 700 flytimers "Internship" programmer
- Internet: www.comairacademy.com

Scandinavisk repræsentant for HAI og Comair:

Tom Seglënd, Skytebaneveien 7 A
4309 Sandnes, Norge
Tlf & Fax: + 47 - 51 62 08 96
E-mail: seglend@online.no

JETAIR Flight Academy

JAR-FTO

ATPL 300 timers kursus begynder mandag den 11. oktober

GEN radiokursus begynder tirsdag den 16. november

Ring eller skriv for tilmelding / information

NYHED - Distance Learning ring 9710 0155
og hør om dette er noget for dig.

JAR OPS CRM for small operators - ring for tilbud!

Roskilde - Tlf. 46 19 15 55

Karup - Tlf. 97 10 01 55

www.jetair.dk

JAXIDA COVER - kondensfrit

- i al slags vejr -

Beskyttelssovertræk til motor- og svævefly
Mindre arbejde mere tid til flyvning!

- Beskytter mod sol, regn, støv, fugt
- Selvpolerende i vinden
- UV-behandlet

JAXIDA COVER

Strandmøllevej 144, 4300 Holbæk
Tlf. 5944 0725 • Fax 5944 0609



Besøg os på internettet
<http://www.jaxida.dk>
E-mail: jaxida@jaxida.dk

Finansiering af privat- eller firmafly

Ringkøbing Landbobank tilbyder total- eller delfinansiering af fly på fordelagtige vilkår efter normal kreditvurdering:

- Fast lav rente
- Finansiering kan ske alene mod sikkerhed i flyet
- Effektiv sagsbehandling - mulighed for hurtig beslutningstagen

- Dit sædvanlige pengeinstitut holdes helt uden for sagen

Ring eller skriv - så finder vi en løsning, der passer dig.

**Ringkøbing
Landbobank**

Torvet 1 · Ringkøbing · Tlf.: 9732 1166 · Fax: 9732 1800 · e-mail: post@landbobanken.dk
www.landbobanken.dk

**REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING - SALG & REPARATION**



RD EQUIPMENT

Skovvej 40 · 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46

46 18 69 09

Annoncetelefon



7580 1018

TRAFIKFLYVERSKOLING



MCC KURSUS

Opstart medio oktober 1999

Instruktørkursus

Opstart november 1999

Tilmelding NU!

Tlf. 4619 1919



Hangarvej A4, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19 · www.centerair.dk

11201 KHC 0000086053
 FLYVEVABENETS BIBLIOTEK
 JONSTRUPVEJ 240, JONSTRUP
 2750 BALLERUP 2750 0

000

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.

D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.

IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk

flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilladelse til at flyve i mørke.

GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist.

AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på twin. INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-

LING=typeomskoling



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22
 Bornholms Lufthavn, Rønne

Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannerslæb.

Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.

Teori: A/NVHF / VHF / GEN individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød
 Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48
 Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I. Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN, Morse.

CENTER AIR APS

Hangarvej A4, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 08 07, fax 46 19 08 37
 Odense Lufthavn

A,B,I,Twin, instruktør. Omskoling, PFT-A,B,I, Twin. N-BEG/BEG-VHF, GEN, morse. Teori: A, B/I og D.

(koncessionshaver B/I og D: Center Air Ground School)

COPENHAGEN AIR TAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde
 Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, Instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby

Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 66 72

A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Lufthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11

A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling jethelikopter, PFT - A,B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter, omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY APS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)

Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-VFR, omskoling, simulator, bannerslæb. Speciale: US-konverteringer. Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse.

JETAIR FLIGHT ACADEMY

Lufthavnsvej 50, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 15 55, fax 46 19 16 50
 Internet: www.jetair.dk
 E-mail: jetair@jetair.dk

Karup, tlf. 97 10 01 55, fax 97 10 01 56

Teori: PPL, CPL, I-rating, ATPL - communication + diverse andre kurser efter behov

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (koncessionshaver B/I og D:CAT) Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine Fundamentals, Konverteringskurser i forb.m. udenlandske certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teori. Human factors and limitations, PFT-kurser samt alle former for fagkurser. Undervisning primært klasseundervisning. Enkelt hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Lufthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde

Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95

Ellehammers Allé, 2. sal

7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarerer, flyveinstruktør- og konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter aftale ATS-, AFIS- og radarkurser m.v. Terminer og betingelser som angivet i skolens undervisnings-program.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Lufthavnsvej 136, 5270 Odense N,
 Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, 1-motors omskoling

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Lufthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,
 Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, Instruktør
 PFT, omskolinger, Teori A, N-BEG/BEG-VHF
 US konverteringer
 Omskoling til bannerslæb/flyslæb
 Basic Aerobatic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn
 6400 Sønderborg
 Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85
 Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85
 Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse, Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,
 9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Lufthavn,
 8560 Kolind. Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.
 Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.
 Teori: A, N-BEG/BEG VHF

benair a/s

Ståning Lufthavn, 6900 Skjern, tlf. 96 81 44 47
 PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
 Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
 PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop



- vi flyver videre

Ny GARMIN GPS i farver!



GPSMAP-295

Med det nye farvedisplay kan du tydeligt skelne selv de mindste detaljer. Da GPSMAP-295 er CD-rom-compatibel kan du indlæse kortdetaljer fra det nye GARMIN MapSource CD, således at du kan bruge din nye GPS til utallige formål, og finde vej til dit favorit-sted på samme sikre måde, som du navigerer under flyvning.

Bestillinger modtages allerede nu
- til forventet levering november 1999.

Vær opmærksom på nye og reducerede priser
på resten af GARMIN GPS-modellerne:
GPSMAP-195, GPS-92 og GPS III Pilot!

Besøg også vores hjemmeside:
www.avia-radio.dk

Husk chek altid prisen med Avia - inden du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75 • E-mail: sales@avia-radio.dk



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
ASJ	BE95	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Vi er specialister i konvertering af udenlandske certifikater.
Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:
Cessna 172 - 1040,- incl. 25% moms pr. bloktime
Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning,
eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-sept. 08.00-19.00
Perioden okt.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 • E-mail: ikaros@ikaros.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Malibu Mirage



Piper Seminole



Piper Seneca V



Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder
behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele
og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder
den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn • 5270 Odense N
Tlf. 65 954 954 • Fax 65 954 955

www.airalpha.com



Piper Arrow



Piper Warrior III



Piper Archer III



Piper Saratoga II TC

OY-JAH,

som er den
sidste Saratoga,
vi kan få leveret i år,
er klar til levering.

Ring og hør nærmere!

Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER,
Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King.
Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Artikler

72. årgang nr. 11
November 1999

Kort sagt	4	7	Maersk Air får nye fly
I øvrigt	5	8	Ryanair kommer til Tirstrup
Navne	29	10	Popular Flying Association Rally
Modelsiderne	32	12	Arnborg Åben 1999
Oscar Yankee	34	16	Danske Vinger nr. 19: Taylor J-2 Cub – OY-AFW
Organisationsnyt	35	18	Flyvningens Dag
Flymarkedet	38	23	CASIMO: Ny kontrolcentral i Københavns Lufthavn Kastrup
		24	VFR til Molde - med tungen lige i munden
		26	NATO's 50 års jubilæum
		30	Raytheon T-6A Texan II
		31	25 år med Cimber Air

Herover

ATR 42 MP Surveyor, den maritime patruljeversion af trafikflyet ATR 42. To anvendes af det italienske Guardia di Finanza.

Forsiden

Gert Sørensen med Taylor Cub OY-AFW, i øjeblikket Danmarks ældste flyvende maskine. Foto: Ole Steen Hansen.

Abonnement og administration:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Redaktion:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:
Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:

Jakob Tornvig, Sølfang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelsetryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 360 kr. pr. år.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatters egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgående aftale!

ISSN 0015-492X



Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie
Kontrol i perioden 1.7.98 til 30.6.99: 5.327 ekpl.



Nyt fragtfly til Icelandair

Den 13. september tog Icelandair sin nyherhvervede Boeing 757-300F i brug. Flyet, der er et rent fragtfly (F står for Freight), laster 38 tons og har 16 pallespladser.

Baggrunden for anskaffelsen er at Icelandair har indgået aftale med TNT om befording af post og gods mellem Liege i Belgien og New York. Der er seks ugentlige fragtflyvninger mellem Liege og Keflavik og fem mellem Keflavik og New York.

Selv om den egentlige fragtrute starter og ender i Liege, er den også interessant for dansk erhvervsliv, mener Icelandairs danske direktør Arsell Hardarson. Med fire daglige forbindelser mellem København og Keflavik er vores fragtkapacitet ud af København betragtelig, og dansk gods skal ikke opholde sig længe i Island, inden det flyves videre til USA.

Takstregulering

Efter en møderække mellem Københavns Lufthavne A/S og de selskaber, der beflyver Kastrup (BARD, Board of Airline Representatives in Denmark, Cimber Air, Maersk Air, MUK Air, PremiAir, SAS og Sterling European) er der opnået enighed om takststrukturen i Københavns Lufthavn Kastrup.

Forudsat Trafikministeriets indforståelse gennemføres der pr. 1. januar en generel justering af taksterne med 13%. Fra samme dato indføres en handlingsafgift, der bl.a. skal dække brugen af bagagesorteringsanlægget. Den er på 10 kr. pr. afrejsende passager i udenrigstrafik, 5 kr. i indenrigstrafik.

Det er tillige aftalt, at disse takster og afgifter ikke reguleres yderligere i de tre år frem til udgangen af 2002.

English Spoken

I det svenske flyvevåben har man hidtil talt svensk, også ved radiokommunikationen med fly i luften, men nu går Flygvapnet over til engelsk, beretter Flygvapennytt.

I maj begyndte man at bruge engelsk ved kommunikation mellem fly og flyveledelse, og i juni begyndte man også at bruge engelsk i kontrol- og varslingsstjenesten.

Overgangen til engelsk er sket gradvis, men ved Flygvapnets efterårsøvelse i september talte man engelsk - så den hed naturligvis Air Force Exercise 99.

RAF Germany

Der er efterhånden ikke meget tilbage af de britiske luftstyrker i Tyskland, Royal Air Force Germany, der en gang var af betragtelig størrelse.

De to sidste Harrier eskadriller, No. 3 og 4 Squadron, forlod Laarbruch i april-maj og er nu stationeret på Cottesmore i England. Al flyveaktivitet på Laarbruch ophørte 1. juni, og i december vil basen blive overdraget til den tyske stat.

Tilbage i Tyskland har Royal Air Force nu kun tre eskadriller med Tornado, stationeret på Brüggen, men de vil blive hjemkaldt inden for det næste par år.

Gratis togrejse

Siden Københavns Lufthavn Kastrup i fjor fik jernbaneforbindelse, har rejsende med SAS kunnet køre gratis med toget til og fra lufthavnen, ikke blot på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og lufthavnen, men til/fra den DSB-station, der ligger nærmest den rejsendes bopæl. Det er selvfølgelig ikke en gave fra DSB. SAS betaler for togtrejsen, men får sikkert rabat.

SAS får dog ikke lov til at beholde ordningen for sig selv. Efter krav fra Konkurrencerådet er ordningen nu blevet tilbudt alle luftfartsselskaber, der beflyver København.

Ethiopian Airlines

Den 3. november begynder Ethiopian Airlines flyvninger mellem København og Addis Abeba. Der flyves to gange om ugen, onsdag og fredag med aftenafgang fra København og ankomst tidligt næste morgen til Addis Abeba, hvorfra der er forbindelse videre til en række afrikanske storbyer.

Der flyves med Boeing 767 og mellemlændes på ud- og hjemtur i Frankfurt.

Super Lynx

S-191, der skal tjene som prototype ved moderniseringen af Søværnets Lynx helikoptere, fløj til Westland fabrikken for ombygning den 31. august. Den ventes først tilbage om et års tid.

De øvrige Lynx skal ombygges på Hovedværksted Værløse.

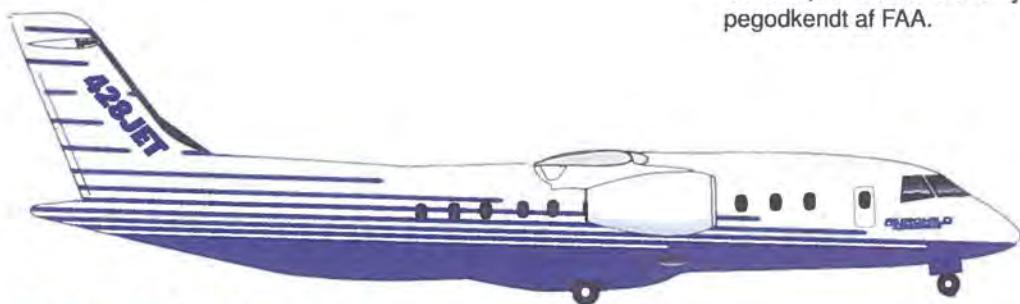
Diamond Star

Den østrigske flyfabrik Diamond arbejder intensivt med prøveflyvning af det nye privat fly DA40 Diamond Star. Fly nr 6 af serien blev prøvefløjet den 16. august og er nu med til at afvikle prøver og producere flyvetid.

Prøveflyvningsprogrammet går under navnet BETA-programmet, Best Tested Aircraft, idet der skal gennemføres 10.000 landinger og flyves 2.000 timer. Allerede den første dag afviklede man 340 starter og landinger! Typegodkendelse forventes at foreligge midt i år 2000.

Diamond Star er en firesædet udvikling af DV-20 Katana. Den har en 180 hk Lycoming IO-360 og rejser ved 75% med 250 km/t. Rækkevidden er 1.500 km.

Fabrikken oplyser at der har over 200 ordrer på Diamond Star og at man agter også at sætte den i produktion Canada, når den er blevet typegodkendt af FAA.



Fairchild 428JET

Fairchild Aerospace Corporation's tyske afdeling Dornier Luftfahrt og Israel Aircraft Industries (IAI) indgik i september aftale om at IAI skal konstruere og fabrikere kroppen og stå for slutmontering af strukturen til det 44-sædede 428JET regionale trafikfly. Kontrakten har en potentiel værdi på over 500 mio. USD.

IAI og Dornier indgik i juni en aftale, der gør IAI ansvarlig for system engineering, flyveprøver og certificeringsbistand til 428JET programmet. Denne kontrakt vurderes til 80 mio. USD.

IAI's afdeling for kommercielle fly i Ben Gurion lufthavnen ved Tel Aviv skal montere "grønne" fly, der flyves til Fairchild fabrikken i Oberpfaffenhofen (ved München) for færdiggørelse (installation af kabineinteriør), maling og aflevering til kunderne.

Fairchild lancerede 428JET programmet i 1998 og har faste ordrer og optioner på 95 fly. Leverancerne skal påbegyndes i 2003.

Hvor mange procent?

Til rejsebureauernes store harme nedsatte SAS for nogen tid siden deres provision for salg af flyvebilletter til 4%. SAS begrundede det med at den nye informationsteknologi til booking, billetudskrivning m.v. betyder at bureauernes arbejde er minimeret.

Lufthansa og Thai nøjes også med 4%. Det samme gjorde Icelandair en tid, men selskabet er nu gået op til 7%, fordi man kunne konstatere en faldende interesse fra bureauernes side, skriver rejsebladet Stand By.

7% synes at blive det normale i branchen. Eksempelvis er Maersk Air fra dette efterår gået over til denne sats.

Fjernstyret helikopter

Den amerikanske flyfabrik Kaman Aerospace har fra United States Marine Corps fået bestilling på at ombygge en K-MAX helikopter til fjernstyring.

K-MAX er en slags flyvende kran, der især bruges i skovbruget til at hente træstammer i uvejsomt terræn. US Marines overvejer at anvende den fjernstyrede helikopter til transport af forsyninger fra skibe i søen til landsatte soldater. Den skal kunne medføre fire laster, hver på 227 kg (500 lbs).

FRA: hurtig-togsstation

Frankfurt lufthavn (FRA) er den eneste lufthavn i Tyskland, der betjenes direkte af højhastighedstog.

I den nye, futuristisk udseende AIRail Terminal (ved Sheraton hotellet) åbnede man den 30. maj en fjerntogstation, der betjenes af to Intercity (IC) linjer og to InterCityExpress (ICE).

Jernbanestationen under Terminal 1, der blev taget i brug i 1972, anvendes nu af regionale togforbindelser, S-Bahn, RegionalExpress (RE) og Stadt-Express (SE), fra kl. 0030 til 0500, hvor den nye station er lukket, også af fjerntogene.

Længere gangtid

Ved at foretage interne ændringer af luftstrømmen for at forbedre kølingen har Pratt & Whitney Canada fået gangtiden mellem eftersyn (TBO, Time Between Overhaul) på Beech King Air 200's PT-6A-42 hævet fra 3.000 timer til 3.600 timer.

Desuden er Hot Section Inspection sat op fra 1.500 til 1.800 timer, hvilket også medfører at inspektionen kommer til at passe ind i 200 timers cyklus'en for vedligeholdelsen.

Operatører af King Air 200 med PT6A-41 eller -42 kan få modifikationen udført „i felten“.

De to andre udgaver, King Air C90B og King Air 350, har fået det højere TBO-tal administrativt, da det ikke var nødvendigt med fysiske forandringer.

King Air er det turbopropforretningsfly, der er solgt flest af. Mere end 5.000 er leveret til 94 lande, og den samlede flyvetid overstiger 20 millioner timer.

Ski-ruter

Sun-Air starter den 19. december to nye ruter på Norge, København-Dagali/Geilo og København-Fagernes/Valdres, med en dobbelttur med ATP til 64 passagerer fredag og søndag.

For begge ruters vedkommende vil der være tilslutningsfly til/fra Billund - og det vil også være muligt blot at købe billet til indenrigsdelen.

I områderne omkring Dagali/Geilo og Fagernes/Valdres er der mange populære skisportsteder, som er meget besøgt af danske turister, så Sun-Air regner med at have et godt trafikunderlag. Ved at benytte fly frem for bil/båd/bane opnås der jo en meget betragtelig forkortelse af rejsetiden.

Sun-Air oplyser at mange rejsebureauer allerede har lagt forhåndsreservationer ind på ruterne, hvorfor selskabet har store forventninger til deres belægning og popularitet. Områderne er særdeles attraktive, og ikke blot om vinteren, så man håber at der er grundlag for at fortsætte beflyvningen i sommerhalvåret.

Kun én winglet

En Boeing 747-400 fra British Airways har for nylig fløjet en uges tid uden winglet på venstre vingetip. Den blev beskudiget ved en kollision på joden og måtte på værksted, men British Airways fortsatte med at flyve med flyet, helt i overensstemmelse med fabrikens forskrifter, der siger at Boeing 747-400 kan flyves uden en eller begge winglets.

Winglets formål er at mindske luftmodstanden, og British Airways siger at flyets flyveegenskaber uden winglets ikke var meget anderledes. Men brændstofforbruget steg med 2,5% og startvægten måtte reduceres med 9,5 tons.

5.000 kr. i bøde

Under en opvisningsflyvning i Gorazka i Polen den 14. juni 1997 fløj Lynx nr. S-170 henvoer en græsbane i 15 meters højde, skønt mindste flyvehøjde var fastsat til 30 meter.

På grund af den lave højde ramte helikopteren jorden, da den skulle dreje. Den væltede rundt og blev stærkt beskadiget og de to besætningsmedlemmer kvæstet.

For den ukorrekte flyvning er piloten blevet idømt en bøde på 5.000 kr.

S-170 er ikke blevet genopbygget, men er overdraget til Battle Damage Repair enheden på FSN Karup.

Airbus ACJ

Airbus Corporate Jetliner (ACJ), "direktionsudgaven" af Airbus A319, blev typegodkendt af JAA den 14. august.

Typecertifikatet er en tilføjelse til det eksisterende for Airbus A319 og er nødvendigt på grund af de foretagne ændringer, bl.a. installation af indtil seks ekstratanke, som giver A319CJ en rækkevidde på op til 11.700 km (6.000 nm). Desuden er flyet nu godkendt til en rejsehøjde på op til 12.500 m (41.000 fod).

Airbus Industrie har modtaget 14 ordrer på A319CJ, faste bestillinger såvel som forpligtelser.

I ØVRIGT

Oberst H.J. Bjerger Pedersen er tillagt grad som brigadegeneral og beordret til tjeneste ved HQ Air North som ACOS, A2 Division. Han har senest været chef for Flyvevåbnets Officersskole.

Oberst J. Sannom, der senest har været i Forsvarskommandoen, er beordret til tjeneste i SHAPE som Chief Training Section, Exercise, Education & Training Branch, Operations Division.

SAS Danmark har udnævnt Susanne Larsen til personaleledende direktør. Hun har tidligere været personalechef i Teknisk Afdeling i Danmark og været ansat i Rederiet K/M Linien og i Scandinavian Air Tour Production.

Australiens flyvevåben modtog sin første Lockheed Martin C-130J Hercules den 27. september, 27 måneder efter kontraktdataen. Yderligere fem planlægges leveret i år og endnu seks næste år.

Grob afleverede i august de første fire (af 99) G115E træningsfly til Royal Air Force.

Flyvevåbnets Officersskole har fået ny chef, oberst P. J. Larsen.

DASK, Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, har som gave fra Ålborg Aero Sport modtaget Bergfalke II OY-MLX og fra Værløse Svæveflyveklub Rhönadler OY-XFC.

Grønlandsfly flyver i vinter to dobbeltture om ugen mellem Kangerlussuaq og København, tirsdag og torsdag mod hidtil kun torsdag. Den øvrige del af ugen skal selskabets Boeing 757 flyve for det svenske charterselskab Novair.

Stockholm-Arlanda får jernbaneforbindelse fra november. Køretiden mellem Centralstationen og lufthavnen bliver 20 minutter.

SAS Flight Academy har bestilt en full flight simulator til De Havilland DHC-8-400 hos CAE Electronics. Den skal sættes i drift i slutningen af næste år. Skolen har i forvejen en simulator til DHC-8-100/300.

Ny rute til Norge

Fra 1. november starter Sun-Air i samarbejde med British Airways en ny rute til Norge, Billund-Århus-Torp/Sandefjord med to daglige returflyvninger, morgen og aften, mandag – fredag.

Der har været stor efterspørgsel fra både det danske og det norske erhvervsliv for en sådan rute, da lukningen af Oslo-Fornebu lufthavnen har medført lang transporttid mellem den nye lufthavn Oslo-Gardermoen og det store erhvervsområde syd for Oslo.

Sun-Air fortsætter med sine nuværende ruter til Oslo-Gardermoen med tre daglige afgange til/fra Billund og to til/fra Århus.

Cimber atter i Esbjerg

Den 31. oktober var Cimber Air tilbage i Esbjerg Lufthavn efter ni års fravær. Dengang fløj man til Humberside, men nu gælder det ruten til København, som man har overtaget efter Maersk Air.

Cimber satser på de erhvervsrejsende og flyver fem dobbeltture daglig mandag – fredag med ATR42 til 48 passagerer. Der er afgang fra Esbjerg kl. 0705, 0920, 1205, 1605 og 1825, fra København kl. 0810, 1100, 1425, 1710 og 2230. Flyvetiden er 50 minutter.

Ruten er beregnet på erhvervsrejsende, så i weekenden er der kun et par enkelte flyvninger, fra Esbjerg lørdag kl. 0850 og fra København søndag kl. 1950.

Alle flyvninger på ruten fortsætter i code-share samarbejdet med SAS, hvilket bl.a. sikrer, at samtlige pristyper hos SAS og Cimber Air fortsat kan benyttes med de dermed forbundne fordele, bl.a. optjening af SAS EuroBonus points.

Cimber lægger ud med et attraktivt tilbud til éndags-rejsende der året ud kan flyve frem og tilbage for 1.100 kr., inkl. stats- og lufthavnsafgift, hvilket er lige i underkanten af hvad en togbillet koster.

EH-101 over Atlanten

EH-101 helikopteren fra GKN Westland og Agusta (Merlin) har fløjet over Atlanterhavet.

Fly PP9 (pre production no. 9), der er i gang med intensive pålidelighedsprøver hos Bristol i Skotland, forlod Aberdeen den 30. august og var tilbage den 28. september.

Flyvetiden for hjemturen fra Canadas North West Territories var 18 timer med en støt hastighed på 150 knob. Der blev tanket undervejs i Godthåb, Narssarsuaq, Kulusuk, Reykjavik og Vagar.

Canada har bestilt 15 EH-101, som man har givet type-navnet Cormorant (skarv). De bygges af Agusta i Vergiate i Italien og skal levers "på egen rotor".

Satcom

Thrane & Thrane kommer nu med en luftbåren udgave af Inmarsat Mini-M systemet, som man har leveret mere end 15.000 af.

Den betegnes TT-3000-Aero-M og har en enkelt kanal, der kan transmittere voice, secure voice, fax og data. Den har to stik til håndsæt, et til fax og et til modem og vejer kun 5,8 kg.

Det nyeste medlem af familien Thrane's multi-channel satcom systemer er TT-5000-Aero-I med tre samtidige kanaler for voice, fax og data og dækning over hele jorden. Den har stik til fire håndsæt og to til fax/phone eller modem og vejer knap 16 kg.

Terma og Lockheed

Terma og Lockheed Martin underskrev den 4. oktober en samarbejdsaftale, der indebærer at de to parter forpligter sig til at undersøge samarbejdsmulighederne på en række civile og forsvarsrelaterede højteknologiske programmer og produktområder. Her tænkes bl.a. på delsystemer, elektronik og systemløsninger til fly og rumfart foruden softwareudvikling og produktionsopgaver.

Det er parternes mål gennem samarbejde og produktudvikling at etablere et fælles grundlag for at øge markedspotentialet op en række produktområder.

Terma og Lockheed har et mangeårigt tæt samarbejde, primært i forbindelse med den danske virksomheds rolle som medproducent og underleverandør til F-16.

- Vi ser et betydeligt forretningsmæssigt og udviklingsmæssigt potentiale i aftalen, som indebærer at Terma inden for stort set alle nuværende forretningsområder har mulighed for at blive leverandør til Lockheed Martin. Det åbner for en række interessante perspektiver for Termas og danske forsvarsindustri eksportmuligheder, siger administrerende direktør Johannes Jacobsen, Terma Elektronik. Han fortsætter:

- Termas strategi omfatter en målrettet satsning på egenudviklede produkter, fx elektroniske selvbeskyttelsessystemer til fly. Det er produktområder, vi har succes med på de internationale markeder og et konkret produktområde, hvor Terma og Lockheed samarbejder i dag.

Servisair i Kastrup

Servisair, Europas største uafhængige selskab for ekspedition af flypassagerer, er nu også etableret i Københavns Lufthavn Kastrup, hvor man den 1. oktober åbnede sin egen lounge på 380 m² i Terminal 2. Den er forbeholdt "premium class" passagerer fra bl.a. Aer Lingus, Aeroflot, Air China, Air France, Alitalia, KLM, Olympic og TTA samt indehavere af visse bankkort o.l. I tilknytning til loungen er der to mødelokaler, der kan lejes og som hver rummer 20 personer.

Servisair, der blev oprettet i 1954, har ca. 8.000 medarbejdere og ekspederer 45 mio. passagerer og 329.000 flybevægelser årligt. Kundekredsen omfatter 300 selskaber på 74 lufthavne i 10 EU-lande.

I København yder man fuld betjening på jorden af Air France, Alitalia, KLM og TTA Airlines.

Lufthavnstaxa

Cimber Air og Sønderborg Taxa har indledt et tæt samarbejde om at bringe passagerer mellem bopæl/arbejdsplads og Sønderborg Lufthavn.

Ordningen svarer til den Cimber har etableret i Karup og som er blevet en stor succes. Den dækker stort set hele Sønderjylland og der er maksimalt tre stop på turen. Der anvendes dels almindelige taxaer til højst tre passagerer, dels minibusser til højst 9 passagerer.

Priserne er stort set halvdelen af den normale taxapris. Her er nogle få eksempler: Sønderborg 80 kr. pr. person, Augustenborg 125 kr., Gråsten 190 kr., Kruså 290 kr.

Hæder til Cimber

Ved den dansk-tyske grænse-landskongres på Folkehjem i Åbenrå modtog Cimber Air den fornemme Grænselandspris, der ikke tidligere er givet til en erhvervsvirksomhed.

Kongressen, der var arrangeret af Landdagen i Kiel og Sønderjyllands Amt, havde som tema i år erhvervsudvikling i grænselandet.



Jubilæumslogo

Næste år er det 50 år siden Flyvevåbnet blev oprettet som et selvstændigt værn. I den anledning har der været afholdt en konkurrence om et logo, der skal være fælles kendetegn for de mange arrangementer, der i løbet af året skal festligholde den runde fødselsdag.

Førstepræmien på 25.000 kr. blev vundet af kunstneren og illustratoren Peter Bay og pensioneret major Bent Sørensens.

MAERSK AIR

Nye fly og nye udlandsruter



Tekst: Knud Larsen

Maersk Air A/S har trukket sig ud af indenrigs-flyvningen på ruterne Vojens og Esbjerg.

Maersk Helicopters bliver afviklet inden årets udgang.

Alligevel ser Maersk Air's ledelse lyst på fremtiden.

Der kommer stadig flere passagerer i flyene, og man har netop afgivet bestilling på nye fly for over en 1 mia. kroner.

I løbet af næste år leveres tre nye Canadair Regional Jet CRJ-200 med 50 sæder. I oktober modtog Maersk Air en ny Boeing 737-700 med 145 sæder og i oktober 2000 leveres endnu en.

Til gengæld er det nu slut med propelfly hos Maersk Air. Fokker 50 udfases af flåden inden udgangen af sommerens program, og de tre ældste Boeing 737-500 (104 sæder) sælges.

Hvad indad tabes skal udad vindes

En lettere omskrivning af Dalgas' udtryk om hedens opdyrking passer på Maersk Air's strategi. Nedgangen i passagertallene på grund af Storebæltsbroen og indenrigspassagerafgiften på kr. 150 har fået Maersk Air til at satse på udenrigsruterne og charterflyvning.

Og det har de succes med. Kapaciteten er øget med én procent, men vi har fået 12 procent flere passagerer, siger adm. direktør Ole Dietz, og afviser ikke at det er samarbejdet med SAS der har været med til at trække i den rigtige retning. Passagererne får nu

også del i SAS' bonusprogram.

- Men vi synes da også selv at vi er blevet bedre, tilføjer Ole Dietz.

Ruterne

Det går rigtig godt på ruterne til London-Gatwick og Venedig. Så godt at der fra vinterprogrammet bliver 18 ugentlige afgang fra København til London og 12 ugentlige til Venedig (fordobling).

Men der etableres også to nye ruter hhv. fra Billund til Dublin og fra København til Lissabon. Herefter vil Maersk Air A/S have ni udlandsruter fra Billund og seks fra København.

Antal passagerer på udenrigsrutetrafikken var i 1998 801.000 og forventes i 1999 at blive 870.000.

Charterprogrammet 1999/2000 går til 42 destinationer. I sommerprogrammet vil de fleste til det østlige Middelhav og om vinteren helst til Canarieøerne. Passagertallet forventes at stige fra 584.000 i 1998 til 730.000 i 1999.

Maersk Air flyver for 16 rejsearrangører, der sørger for både badegæster og skiløbere.

Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE"

SOCATA
GROUPE AEROSPATIALE



Vi tilbyder TB 20 "EXCELLENCE" en specialversion til en utrolig pris

For at følge succesen op har Socata fremstillet en begrænset serie TB 20 "EXCELLENCE". Flyet er udstyret til VIP komfort, og instrumenteret til samme høje niveau.

- Kabinen er fx. monteret med det luxuriøse Alcantara indtræk.
- "EXCELLENCE" er fuldt IFR udstyret med bl.a. KFC 150 flight director koblet til HSI og GPS og altitude pre-select.
- Herudover en del ekstraudstyr fx. propel de-ice, fuel-flow totaliser m.m.
- Der ydes 2 års garanti.

Der er tale om et ekstraordinært tilbud, og udbudet er begrænset. Der er derfor tale om "først til mølle". Kontakt os for yderligere information.

Copenhagen Aviation Trading A/S

Telefon: 46 19 11 14

Fax: 46 19 11 15



Limited Edition "EXCELLENCE" • Limited Edition "EXCELLENCE"

Ryanair kommer til Tirstrup



Flyet blev modtaget med kaskader af vand fra to brandslukningsfartøjer.

Tekst og foto: Torben Taustруп

Der tages nu for alvor hul på markedet for billige flyrejser fra Jylland.

I fortsættelse af en noget hemmelighedsfuld pressemeddelelse udsendt af lufthavnsdirektør Ole Paaske stod vi så en flok mennesker og ventede i udenrigshallen i Aarhus Lufthavn den 2. september.

Pressemeddelelsen lovede at: "Det jyske rejsepublikum kunne se frem til en spændende nyskabelse i Aarhus Lufthavns internationale rutenet", så der var nok ingen der var i tvivl om at man skulle stifte nærmere bekendtskab med et nyt flyselskab.

Ingen var helt sikre på, hvem den nye samarbejdspartner var – bortset fra de involverede parter, der for Aarhus Lufthavns vedkommende selvfølgelig omfatter lufthavnsbestyrelsen.

Der var dog visse der havde en ret god ide om, hvem den nye samarbejdspartner var – man gættede på Ryanair, og det skulle hurtigt vise sig at være et godt gæt.

Flyet

Der var mødt omkring hundrede mennesker frem, og Ole Paaske bød velkommen. Han var meget optimistisk mht. samarbejdet med det nye

selskab. Efter en kort information blev vi alle bedt om at gå udenfor, hvor man til anledningen havde ladet fremstille en lille indhegning, hvorfra gæsterne kunne se ud over landingsarealet, og hvor der inden længe ville dukke et fly op ved banens vestlige ende.

Godt nok havde meteorologerne lovet opklaring i Østjylland omkring middag, men denne opklaring var endnu ikke indtruffet. I stedet hang der et lavt skydække over pladsen, og det truede lidt med finregn.

Så kom det, flyet. Ud af skyerne kom det som en mørk skygge – jet, to motorer – forholdsvis stort, en Boeing 737-200. Den satte sig uden større dramatik og taxiede efter nedbremsningen hen imod udenrigshallen. For at festliggøre begivenheden var der udkommanderet to brandslukningsfartøjer der med kaskader af vand dannede esplanader for flyet.

Flyet blev parkeret, og kabinedørene blev slået op. Noget af det første man så var en prisplakat, der proklamerede rutens første tilbud til de rejselystne: Århus/London – retur 990 kr. – hertil skal så lige bemærkes, at der til denne pris skal tillægges en skat og afgift på 310 kr., men det er stadig billigt.

Efter en varm velkomst, hvor bl.a. borgmester Keld Hüttl fra Randers var ude og sige goddag til gæsterne fra Irland,

trak publikum igen indendøre, hvor bl.a. Ryanair's direktør Michael O'Leary holdt tale.

Ryanairs historie

Det er ingen hemmelighed, at Ryanair er et såkaldt lavpris-selskab. Dets historie starter i 1985 i England på ruten Dublin-London. Dengang foregik flyvningerne i et fly af typen Embraer Bandeirante med plads til femten passagerer.

I 1986 blev der etableret en rute mellem Dublin og Luton lufthavn i London, en rute som blev beflyvet af typen BAe 748 med plads til 44 passagerer, og siden er det gået slag i slag med oprettelsen af nye flyruter – heriblandt ruter til både Oslo og Stockholm med Stansted, London som udgangspunkt.

I 1988 havde man nået passager nr. 1.000.000, og i dag beflyver Ryanair 35 ruter i 11 lande. Der er 26 fly i flåden og 20 nye er i ordre. Et af de foretrukne fly er Boeing 737-800.

Konceptet

Forretningskonceptet der primært baserer sig på billige billetpriser, der i øvrigt kan bestilles pr. Internet på adressen: www.ryanair.com er ikke opfundet af Ryanair, for selskabets direktør Michael O'Leary udtaler at det stort set er en kopi af det amerikanske SouthWest Airlines' hos hvem han tilbragte et år for at stude-

re selskabsdriften mere indgående. Han siger endvidere at Ryanair først og fremmest foretrækker at benytte lufthavne der ikke er så trafikerede, primært fordi landingsafgiften her som regel er lavere.

På et spørgsmål om, hvad Ryanair skulle betale for at benytte Tirstrup, svarede Michael O'Leary "En forfærdelig masse penge". Nu er alt jo relativt, men af en eller anden grund kunne man måske fornemme, at aftalen nok var ganske fordelagtig. O'Leary oplyste at landingsafgiften i Tirstrup er det halve af Billunds.

En af grundene til at Ryanair har valgt Tirstrup er bl.a. at lufthavnen ligger forholdsvis tæt på Danmarks næststørste by, Århus, og at der derfor er et stort potentiale, både når det gælder private og erhvervs-kunder der uden tvivl vil benytte sig af selskabets fordelagtige billetpriser.

Der er stor efterspørgsel efter "discount" rejser, og markedet har været i fremgang de sidste mange år, og Ryanair er ikke færdig med at etablere nye ruter - der forhandles i øjeblikket med 40 forskellige lufthavne rundt om i Europa, og man regner med, at der kommer 6-8 nye rejssemål til næste år.

Alle på 1. klasse

Ryanair praler ikke af et højt serviceniveau i flyene, og der

er ikke "klasseinddeling" – alle rejser på 1. klasse siger Michael O'Leary.

Passagererne bookes ikke til at skulle sidde på en bestemt plads, i realiteten fungerer det på samme måde som på de danske indenrigsruter, hvor passagererne sætter sig, hvor de har lyst.

Hvor andre flyselskaber som f.eks. SAS kan tilbyde sine rejsegæster et måltid om bord, er det hos Ryanair op til den enkelte passager, om der skal spises mens der flyves – underforstået, man må selv medbringe maden, og varme fugtige håndklæder skal man heller ikke satse på, at der bliver delt ud inden måltidet.

Selvom Michael O'Leary er direktør for omkring 1.100 ansatte, er han påklædningsmæssigt "helt nede på jorden". Han og flere andre der var med i flyet bar en uniform, der i sin enkelthed bestod af jeans og en sweater.

Derimod er kabinepersonalet og piloter iklædt de obligatoriske uniformer, for som O'Leary siger: "Alt personale der har med sikkerhed at gøre, skal bære uniform".

To daglige afgang til London

Ryanair starter sine flyvninger fra Tirstrup den 4. november, og man regner med, at der det første år vil være omkring 100.000 passagerer. Der vil være to daglige afgang til

London, og med den lave pris der er tale om, kan turister fra Jylland nu vælge, om de vil på en weekend tur til London eller København – prisen er stort set den samme.

Vælger man London, kan man se frem til at lande i Stan-

sted, der er en meget moderne lufthavn bygget som et stort kvadrat. Lufthavnen er indrettet sådan, at passagerer skal gå så lidt som muligt, og man kommer nemt til London – man tager blot et af de hurtige regionaltog.



På billedet ses fra venstre, en Ryanair stewardesse, Ryanairs direktør, Michael O'Leary, borgmester Keld Hüttl og lufthavnsdirektør Ole Paaske. Til de 990 kr. skal lægges afgifter.

SAS har allerede nu oplyst at man stopper sine flyvninger til London fra Tirstrup, så Ryanair bør have gode muligheder for at gøre ruten til en succes.

Flyet – en sikker vinder

Boeing 737 serien er verdens mest populære fly til kommerciel brug med mere end 4.000 stk. i ordre, og når dette læses har Ryanair fået leveret mindst et mere af slagsen, nærmere betegnet en 737-800 med plads til 189 passagerer. Længden er 39,5 m og vingefanget 34,3 m. Den indvendige diameter af kabinen er 3,53 m og den maksimale take-off vægt er 79 tons.

I forhold til sin forgænger 737-200A er der skaffet lidt mere sædeplads – ca. 5 cm, og der er opnået en brændstofbesparelse på 30%, hvis det omregnes pr. sæde – noget af besparelsen opnås ved et større antal sæder. Støjniveauet er i forhold til omgivelserne dæmpet med ikke mindre end 28 dB.

Den nye 737-800 har også fået 25% større vinger, hvorved brændstoftkapaciteten og dermed operationsdistancen er blevet større. Men ikke blot størrelsen af vingen er ændret, også profilet er modificeret således at en økonomisk rejsehastighed ligger på Mach 0,79 i forhold til tidligere Mach 0,745. Operationshøjden er endvidere steget fra 37.000 ft til 41.000 ft. ■

Flyet, Boeing 737-200A er parkeret.



Popular Flying Association Rally

Cranfield, England

Tekst og foto: Jennifer M. Gradidge

PFA Rallyet blev en stor succes i år. Vejret var forholdsvis godt. Måske har en lokal vejrudsigt skræmt enkelte besøgende væk, men der kom masser af fly fra det meste af Europa.

Selvom englænderne ikke er vilde med at tilslutte sig Europa, så har europæerne ikke noget imod at komme til rally i England. Arrangørerne registrerede 1.558 fly, hvoraf 240 havde krydset Kanalen, det Irske Hav og i et tilfælde Atlanten. En Twin Otter fra Falkland Islands Survey syntes at have rejst langt, men den er dog baseret i England udenfor sæsonen.

Mange nye

Antallet af hjemmebyggede fly synes større end tidligere og i flere forskellige modeller. Den engelske Europa er kommet godt fra start. To kom fra Østrig og en fra Tyskland. Bortset fra

modellen med det centralt placerede hovedhjul var der adskillige med næsehjulsunderstel og en i halehjulsudgave. Nu mangler vi den kun på pontoner. Med et fint salg af Europa i USA tegner det godt for fremtiden.

Nyt fra Frankrig var Dynaero CR-100C, et tosædet fly til kunstflyvning. Den ensædede MCR-01 er nu også bygget i England. Den var der sammen med tre franske. Fra Schweiz kom Esprit VF11 konstrueret af Valentino Fry. Den leder tanker-



Østriger med fembladet propel (HB 207 VRG).



Den franske Caudron C.760 Cyclone replika.



Den tjekkiske Eurostar med trebladet træpropel.

Fry Esprit VF 11 HB-YIL. Den takkede grå linje skal forestille at være Alperne.



ne hen på Granville brødrenes Gee Bee racer fra trediveerne. Tegningerne vil snart kunne købes.

Rigtig lyd

En af de mere overraskende nyheder var en replika af Caudron C.760 Cyclone, en førkrigs jagerprototype. Den så rigtig ud og havde også den rigtige lyd. Ugen efter fløj den i Duxford's Flying Legends air show.



Stoddard-Hamilton GlaStar med næsehjulsunderstel.

Til rallyet kom også to engelskbyggede Stoddard-Hamilton GlaStars. G-LEZZ havde næsehjulsunderstel og G-LSTR halehjul. Der er ingen tvivl om, at GlaStar'en vil blive populær. Fra Polen var der deltagelse for første gang med

to nybyggede Bücker 131 Jungmann. Brditschka HB-207 VRG fra Østrig tiltrak megen opmærksomhed med sin fembladede propel.

Fra Tjekkiet kom et fly med registreringen OK-EUR-07 og betegnelsen Eurostar. Det viste sig at den hed Evektor Eurostar og var i familie med Pottier

P.220S som fulgtes med den.

Der er nu over 70 Yak-50 og Yak-52 i England, men de fleste er registrerede i Rusland eller Letland.



A O P A
DANMARK

AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION

**Vi varetager
din interesse i at have størst
mulig adgang til luftrummet
og lufthavne**

BLIV MEDLEM!

Roskilde Lufthavn
Hangarvej H4 . 4000 Roskilde
Telefon 4619 1155 . Fax 4619 1156
E-mail: <http://www.aopa.dk>

Besøg vores hjemmeside (web)
<http://www.aopa.dk>



**25 års jubilæum
-tiden flyver i godt selskab...**

Den 1. november 1974 begyndte Hans Ingolf Nielsen officielt sin gang i Cimber Air og kan således i år fejre 25 års jubilæum.

I anledning af jubilæet afholdes reception i Cimber Air's administrationsbygning den 5. november 1999 kl. 11.00 - 14.00 for forretningsforbindelser, familie, venner og kolleger.



CIMBER

Lufthavnsvej 2 · Sønderborg · Tlf. 70 10 12 18
www.cimber.dk

Arnborg Åben 1999

Tekst: Agnete Olesen
Digitalfoto: Githa Hansen

Dette års AA var præget af regn, grå himmel og med den ene aflysning efter den anden til følge - typisk dansk sommervej, når det er værst. Men til trods herfor havde vi en ukuelig konkurrenceledelse, som bevarer optimismen. Kun én dag blev gyldig ud af de 11 mulige.

Til gengæld var der tid til at hygge sammen med familien og vennerne og gøre Arnborg mere familievenlig. Meget af tiden gik med at se på og misunde andres fly, se hvad der var af instrumenter i dem og frem for alt diskutere vejret.

Klasserne

I konkurrenceperioden flyves der om en del forskellige titler. Arnborg Åben havde 21 tilmeldte fly med undergrupperne Old boys (5 deltagere) og tosædet (4 deltagere), klubklasse DM (13 deltagere) og junior DM (9 deltagere).

Ligesom til DM i 15 m-klasse og standard-klasse er feltet delt således at Arnborg Åben klassen flyver een opgave, og

de to DM klasser flyver en anden.

I alt 40 fly var tilmeldt, hvor klubberne SG70, Herning, Fyn og Midtsjælland stod for over halvdelen. Dog var kun 18 klubber repræsenteret ud af de 38, som findes i Danmark.

Jeg selv kommer fra SG-70 og deltog i Arnborg Åben med en ASW-20, W4.

Noget helt specielt ved dette års konkurrence var, at vinderen i klubklassen ville få betalt en rejse til Australien til VM i klubklasse, og piloten på 2. pladsen ville få betalt en tur til EM i klubklassen.

En gulerod der nok var og er værd at gå efter, specielt inden for en sportsgren hvor der sjældent flyves om andet end æren. Samtaleemnet op til konkurrencen gik da også på hvilke seriøse kandidater der var.

Konkurrenceledelsen bestod af Per Winther som Arnborg Åben leder, Torben Østergård til at tømme loggere, Bertil Knudsen som meteorolog, Søren Rasmussen kontorchef, Henning Hansen og Palle Krantz Jensen delte posten som trafikleder, Niels „Kok“ Andersen som pointberegner og Githa Hansen, som stod for at lave AA avisen.

GPS som dokumentation

For 10 år siden deltog jeg i mit første Arnborg Åben. Dengang kendte jeg ikke mange mennesker på Arnborg, og jeg var noget usikker på, om jeg gjorde det rigtige, og om jeg havde forstået reglementet rigtigt. Dokumentation af flyvningerne skulle være med ti-

mer-kameraer, og selv om jeg var udstyret med to af slagsen, lavede jeg alligevel alle de typer fotofejl man kunne lave i en konkurrence.

Under dette års AA var GPS obligatorisk for første gang. Det gav nogen andre former for fejl - batterifejl, betjeningsfejl, o.l., men risikoen var kraftigt reduceret, og vi kunne få de endelige resultater langt tidligere. I 1989 var den endelige resultatliste sjældent færdig før sent på aftenen, eller næste dags morgen. Efter at have prøvet fotodokumentation, føler jeg, at det er det en ren luksus med GPS.

Dette AA markerede sig også ved, at deltagerne selv skulle tømme deres loggere, så konkurrenceledelsen kunne få den kodede fil sammen med IGC filen på en diskette.

Nu fik vi kun få dage til rådighed, så det var begrænset, hvor meget erfaring vi fik inden for det område. Vi regner dog med, at vi på grund af GPS fremover vil kunne se konkurrenceledelsen i selskabelighed tidligt på aftenen, hvor de for 10 år siden sad på kontoret til kl. 2 om natten.

Jeg er vældig glad for, at det i dag er GPS, som anvendes til dokumentation; jeg blev aldrig helt god til at dokumentere flyvningen med kamera, så hurra for den nye teknologi!

Mandag den 12. juli

Den første dag i konkurrenceperioden skulle vise sig at blive den ene dag, der blev gyldig.

Den startede med, at formanden for Dansk Svævefly-

veunion, Jan Schmelz Pedersen, bød deltagerne velkommen. Herefter havde Per Wintner, AA-chef og formand for unionens konkurrencudvalg et par ord til velkomst, og alle piloterne blev præsenteret og fik deres navn nævnt.

Det er lidt spændende den første dag. Hvem er deltagerne, og hvem er alle disse nye navne, som ikke tidligere har optrådt på nogen deltagerliste? Kan de flyve overhovedet, eller banker de mig flad som en rødspætte, inden konkurrencen er forbi?

Briefing fulgte kort efter, og Per ville ikke lægge for hårdt ud den første dag, så vi fik en opgave på ca. 200 km op og ned i Vestjylland. Arnborg Åben klassens lød på Skarrild - Bækmarksbro - Brejning - Holstebro - Ulfborg - Skarrild og hjem, mens DM klasserne skulle flyve Fasterholt - Vemb - Rind K. - Holstebro - Skarrild og hjem.

Det var brølevarmt, og man skulle have meget vand med i cockpittet, men vejret var ellers fint nok med et par meter i boblerne og base op til 1.700 m. Søbrisens voldte lidt problemer for nogen, og det gav en del udelandinger, men med de 700 - 900 m skybase, man havde gået og vænnet sig til de forudgående uger, var det til at blive helt svimmel af.

Niels Erik Skærlund fra Herning vandt AA-klassen med godt 100 km/t med Christian Skov og Mogens Hoelgaard på 2. og 3. pladsen.

Peter Toft fra Herning, som både er junior og flyver Std. Libelle uden vand, dvs. klubklasse, var med 74 km/t den hurtigste på DM-klassernes tur, og han vandt således dagen i dem begge. Nr. 2 og 3 i klubklassen blev Jens Peter Jensen og Jens Binderup, mens det i junior blev Peter Rasmussen og Jan Fahlgren.

Ole Arndt i Std. Cirrus P7, en af favoritterne til klubklassens mesterskabet, måtte meget overraskende lande ude, og det gav håb og Australiens-



drømme til resten af feltet. På det tidspunkt tog mange det for givet, at vejret for resten af perioden ville være varmt og højt, og at vi ville få et kanont Arnborg Åben.

Hjælperflyvning, volleyball og etablering af legeplads

Tirsdag den 13. juli var endnu varmere, men et frontopræk fra syd truede med voldsom torden- og kraftige vindstød, så dagen blev aflyst.

Det gik nu slet ikke så galt i Jylland, og derfor var der mulighed for lidt hjælperflyvning, eller for at prøve den ASH-25 som Tom og John fra Midtsjællands Svæveflyveklub velvilligt gav ture i. Det store fly med 25 m spændvidde har en elegance i luften, som alle på jorden kan beundre, og som gjorde det spændende for tilskuerne at se på. Et fly af en helt anden klasse og kaliber, og som de fleste deltagere ikke ville kunne hamle op med i konkurrencen, hvis vi ikke havde handicap i pointberegningen.

IAA var det Std. Libelle som havde det laveste handicap, 98, mod det højeste på 124 for ASH-25'eren - nok den største forskel i handicap nogensinde.

Nu skulle det jo vise sig, at der kom flere dage som tirsdag den 13. juli, dage med plads til hjælperflyvning, turneringer i volleyball og bowling. Et af de helt store projekter, som blev sat i gang på en dag som denne, var etablering af en legeplads til de små. Nu kan det være svært at få nogen til at give en hånd med til gravearbejde, så da der skulle graves



1,5 m dybe huller til en stor gyng, blev dagens konkurrence en gravekonkurrence. Jyder mod øboerne, og sjællænderne vandt.

P7's kamp

Ude mod vest stod der en mur af store byger. På trods af det skræmmende indtryk, disse mastodonter udgjorde, var piloterne optimistiske, og mange havde samlet. Måske var det håbløs optimisme efter de seneste to dage uden konkurrenceflyvning.

Ledelsen havde åbenbart ladet sig smitte af optimismen for kl. 9.30 blev der afholdt briefing - 226 km for klubklassen.

Jeg satte mig nu på terrassen med sindsro og drak kaffe sammen med et par andre piloter - jeg skulle jo ikke ud at flyve så ingen bekymring med at skulle af med vandet igen i et fly. Lidt senere besluttede vi os at se efter om de snart aflyste dagens konkurrence, for at vi kunne tage af sted på en tur, men nej, da jeg kom op på startstedet, var slæbeflyene ved at varme op. Så vi kom op

i omdrejninger, fik samlet flyene og startede ud som de sidste i hver klasse.

Ledelsen havde klogt nok holdt på, at vejret ville blive bedre. Jeg blev nødt til at starte sidst, da jeg ikke kunne nå at være på startstedet til første start. Da det endelig blev min tur, havde en kæmpe regnbygge bygget op i dropzonen, og selvom jeg blev koblet af i solsiden af bygen, var der ikke skyggen af termik. Jeg måtte

lande igen 11 minutter efter, at jeg var startet.

Men nu skal jeg love for, at jeg blev lidt nervøs over vejrudviklingen, for de, som startede før mig, blev hængende, og jeg kunne høre over radioen, at tærskellinien blev åbnet. Ikke nok med det - flere tærsklede ud på opgaven, dog hovedsagelig klubklassedeltagere. Jeg havde fået min chance. Heldigvis for mig åbnede startlinien slet ikke for AA-klassen.

50 år med UNICEF-kort!



Hjælp børn i nød

unicef
DANMARK

Køb UNICEF-kort

Bestil gratis brochure

35 27 38 00

Årets danske julekort

af Søren Thaae



Se udvalget på: www.unicef.dk

UNICEF Danmark, UNICEF Plads, 2100 København Ø

Briefing.





Konkurrenceledelsen.

Vejret var for dårligt, da vi blev slæbt op, og der kom ingen bedring.

DM-klasserne blev slæbt op på et tidspunkt, hvor vejret var mindre ringe, men de fik heller ingen gyldig dag. Ole Arndt, P7, blev dog stædigt ved og kom 126 km ud på opgaven, før han måtte sætte flyet på en mark, lang tid efter at alle andre var udelandet. Præstationen blev også belønnet med et par arbejdshandsker, overrakt af AA-lederen, Per Winther.

Det var en af de dage under konkurrencen som jeg ikke glemmer, selv om jeg kun fik en ganske kort tur.

Flyvningens historie

På 30-årsdagen for starten til den første månelanding og Neil Armstrongs „small step for man“, var det heller ikke flyvevejr, og det bedste dagen kunne bruges til, var indkøb, familien og at se filmen The Right Stuff. Så lugtede det da lidt af fugl.

Filmen baserer sig på Tom Woolfs bog og Chuck Yeagers selvbiografi, og den handler om udvælgelsen af de første astronauter. Den kan nok betragtes som en klassiker inden for den genre, og den satte flyvestemning og humør et højt op.

Arnborgkulleren var begyndt at melde sig, og bedre saltvandsindsprøjtning kan ikke fås. Det var fredag den 16. juli - 30 år efter at det amerikanske forsvars- og rumprogram fik det kick, som vi svæveflyvepiloter stadig kan blive opstemt over.

Dagen som kunne være blevet gyldig

Varm maritim luft strømmede ind over landet, og konkurrenceledelsen var optimistisk i forhold til, hvad jeg mente var flyvbart. Sniffere blev sendt op og landede igen.

Vejret var tyndt, sigtbarheden var tyk, og basen lå i et par tusind fod. Det kunne lade sig gøre at blive hængende, men der var også mange omstarter.

Efterhånden åbnede startlinierne, og folk begyndte at tærskle ud, og de nåede sandelig også adskillige km ud på opgaven. Det virkede håbløst, og jeg landede ret hurtigt på en mark ved Fasterholt; en beskedne distance fra Skarrild. Andre stod på Christianshede, andre igen lidt længere ude mod Laven, som var første vendepunkt, og en del var slet ikke kommet afsted overhovedet.

Ikke mange troede på, at dagen ville blive gyldig, men efterhånden som landingsmeldingerne begyndte at ebbe ud igen, kunne man se, at det måske alligevel var muligt at få 25% af AA-klassen over 100 km.

Det var også lige før, men der kom altså til at mangle to, og det var lidt uhyggeligt at følge med i, når man selv var landet ude og kun havde en distance på 12 km. En af dem, der ikke nåede over de 100 km, var en Ventus med handicap 116, som stod 108 km ude. Det svarer til en handicappet distance på 93 km, og det er den, der tæller, men det var vi mange, der ikke tænkte på, og det var med til at gøre det hele endnu mere spændende.

Endnu engang skulle Ole Arndt i klubklassen vise sig at blive dagens samtaleemne, og igen blev hans flyvning nøje overvåget af hjælpeholdet og tilhørere i kantinen, fordi han som en af de få ikke gav så let op. Han kom nu ikke rundt på opgaven, men opgav, da han hørte, at dagen ikke blev gyldig og fløj hjem. Da han endelig kom ind på Arnborg, fik han spontane klapsalver for præstationen.

Mogens Hoelgaard i LS8'er EC kom helt rundt på opgaven i AA-klassen. Han havde ifølge GPS track'et ikke været over 900 m. Han udtalte til Arnborg Åben avisen, at „i den svage termik og det disede vejr var taktikken forsigtig flyvning og pinden i maven“. Selv om Mo-

gens ikke fik point den dag, var det en fantastisk præstation, som er al ære værd. Det er hårdt arbejde at flyve sådan en tur mutters alene i noget elendigt vejr.

Det er nok den mest spændende afslutning på en flyvedag, jeg har haft, og jeg må tilstå, at jeg åndede lettet op, da jeg hørte afgørelsen: Dagen er ikke gyldig.

Næste år

Det blev til dette års Arnborg Åben ikke afgjort, hvem der skulle sendes til Australien år 2000. Afgørelsen udsættes til næste år, så det kan forventes, at det bliver meget spændende til den tid. Nu har alle da en mulighed for at forberede sig, træne og planlægge.

I forhold til de næsten ikke-eksisterende udelandingsmuligheder var det dejligt, at der ingen skader var i år. Næste år vil konkurrencen nok ligge en uge senere, og det skulle gerne give nogen flere marker at vælge imellem.

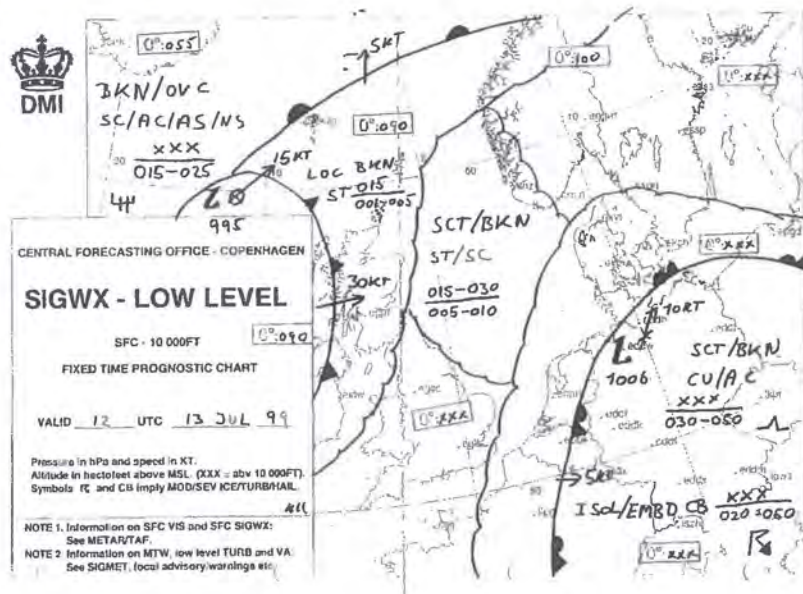
Jeg har i min beskrivelse af Arnborg Åben 1999 kun medtaget de hovedindtryk jeg har fået - der skete meget på flyvepladsen, ved kantinen og på campingpladsen som var værd at skrive hjem om.

Blandt andet blev forholdene for familiecampisterne på Arnborg forbedret væsentligt i år, da legepladsen for de yngste blev etableret. Og den blev og bliver stadig brugt i stor omfang. Så hvorfor tage familien til Vesterhavet for at cam-

pere i ferien, når Arnborg har Søby Sø indenfor rækkevidde, legeplads og volleyball bane.

Jeg benyttede selv tiden til at lære min nyerhvervede hund, Besley på halvandet år, bedre at kende. Jeg fik en meget velopdragen hund med hjem, og den fik sig et par gode hundelegekammerater, Sussie og Fesser.

Vi ses til næste år.



LUFTFARTSSKOLEN

Forventet godkendt JAR MCC kursus.

Multi-Crew Co-Operation kurser i henhold til JAR-FCL 1.250(a)(3), JAR-FCL 1.261(d) og tilsvarende krav i JAR-OPS. Kurset er fremover et krav for at kunne påbegynde den første typeuddannelse på flermandsbetjente fly.

Kurserne omfatter 34 teorilektioner og 20 timers flyvning på DC 10 full-flight simulator.

Kurset har en varighed på ca. tre uger. Pris pr. deltager inklusive alle materialer kr. 35.000,00.

JAR FCL kurser:

Onsdag	d. 17. november 1999	kl. 0900-1600 i Roskilde
Onsdag	d. 24. november 1999	kl. 0900-1600 i Billund

JAR-OPS kurser:

Lørdag	d. 20. november 1999	kl. 0900-1600 i Roskilde
Lørdag	d. 27. november 1999	kl. 0900-1600 i Billund

Forventet godkendt JAR integreret ATPL-kursus.

Kurset dækker alle krav i henhold til JAR-FCL 1.160(c) og JAR-FCL 1.165(a)(1) og opfylder dermed uden videre kravene til første typeomskoling til flermandsbetjente fly.

Uddannelsen varer ca. 22 måneder og omfatter minimum 1000 lektioner teori afsluttende med eksamen til Airline Transport Pilot License (ATPL), 170 flyvetimer på enmotoret fly, 15 flyvetimer på tomotoret fly afsluttende med opnåelse af Commercial Pilot License med Instrument Rating (CPL/IR) og Multi-Crew Co-Operation (MCC) kursus på 15 timer i DC 10 simulator.

Prisen for hele uddannelsen inklusive alle materialer og skoleuniform er kr. 445.000,00, hertil kommer en udgift på kr. 25.000,00 for indkvartering på kollegiet i tomandsværelser under uddannelsen.

Psykotekniske optagelsesprøver den 5.-6., 12.-13., 19-20. og 26.-27. november i år.

Første kursus starter den 7. februar 2000 og de to næste 8. maj og 31. juli 2000.

ATPL for indehavere af nationalt eller JAA A-certifikat:

Afdeling	Egnedhedsprøve (pris kr. 500,-)	Start:	Tilmeldingsfrist:	Eksamen:
Billund	d. 11.12.99 eller d. 08.01.2000	7. februar	21. januar	Primo december 2000

Du skal have bestået medical på Flyvemedicinsk klinik inden kursusstart.

Rekvirering af yderligere materiale og information om ovenstående kurser kan fås ved henvendelse til:



LUFTFARTSSKOLEN

Lufthavnsvej 60 . 4000 Roskilde . Tlf 32 82 80 62



Tekst og foto: Ole Steen Hansen

En af de første rigtige Cubs, der blev bygget, flyver i dag fra en lille flyveplads på Als. Den kan tilmed – i det mindste så længe de Havilland Hornet Moth'en holder sig på jorden i Stauning – smykke sig med titlen "Danmarks ældste flyvende maskine".

Jeg har altid syntes, at en Cub osede så herligt langt væk af begrebet frihed. Hverken teknisk eller finansielt er flyet så indviklet at den giver piloten behov for psykologisk krisehjælp. En Cub er noget med drømmen om at kunne flyve, når man har lyst, og hvorhen man har lyst, og duften af frihed blive bestemt ikke mindre, når Cub'en ejes og flyves af flymekaniker Gert Sørensens fra Als.

Gert bruger OY-AFW til at nyde den klare luft og de åbne landskaber i vores nordlige brødrelande. Gert har eksempelvis været på en 14-dages tur til Nordkap, hvor den samlede flyvetid blev på 46 timer.

Tyskland er på sin vis også OK, men så alligevel ikke, for – som Gert pointerer – man bliver så let rodet ind i al mulig selskabelighed, der selvfølgelig arrangeres i den bedste mening, men som kan være anstrengende, når man nu vil være måske endda mere lykkelig, dersom man sad alene med sit lille telt og et stormkøkken bag Cub'en i et diskret hjørne af en flyveplads.

Nej, Gert er mere til ødemarken. Han nyder også at opleve den på lange ture til fods med alle de til livets ophold nødvendige remedier transporteret i en rygsæk. Så bestemmer han selv hvor og hvornår, der skal spises og soves.

Erfaringen med at prioritere, hvad der skal med i rygsækken, er nyttig balast i forbindelse med planlægningen af flyveturene, for der er trods alt grænser for, hvor mange vilatelte, cykler, havemøbler, tandbørster m.m., der kan være i en Cub.

Barn af depressionen

Cub'en blev oprindeligt designet af C.G. Taylor, der havde startet en ikke specielt succesrig flyfabrik i byen Bradford i staten Pennsylvania. I 1930 gik

fabrikken konkurs, da det mager marked for private fly blev helt håbløst i kølvandet på det store børskrak i Wall Street. Et af firmaets bestyrelsesmedlemmer, William Thomas Piper, skød nu penge i Taylor Aircraft Company og foreslog, at Taylor skulle blive som designer og konstruere et lille og frem for alt billigt fly, der kunne sælges i det depressionsramte USA.

Et sådant flystel var snart konstrueret, men det var ikke ubetinget let at finde en motor til det. Den første, flyet kom vingerne med, gav det en tje-nestetophøjde på en enkelt

fod og en maksimal rækkevidde på ca. fem meter. 20 hk var altså for lidt!

Men motoren gav inspiration til flyets navn. Den hed Tiger Kitten (tiger killing), og hvad var så mere naturligt end at kalde flyet for Cub, der som bekendt betyder dyreunge. Man arbejdede videre på motorproblemet, men først året efter i 1931 kunne Cub'en certificeres med en Continental A40 på 37 hk.

Redesignet

Heller ikke Continental-motoren var dog uden problemer,

Danmarks p.t. ældste flyvende maskine måtte naturligvis foreviges over et nationalt mindesmærke, når det nu lå så tæt på. Det er muligt, at Dybbøl Mølle maler helt ad helved' til, men flyver OY-AFW til gengæld meget fint!



Gert opererer OY-AFW fra Ketting Skov i Als, som ligger praktisk ved hans hus, og hvis bane på 362 meter er mere end rigeligt til den lille Cub. Flyet ses her syd for Sønderborg.

og Taylor lavede flere forsøg med motorer af forskellige fabrikater, herunder også stjernemotorer.

Frem til 1936 blev der i alt bygget 348 Cubs i flere udgaver, hvoraf flere blot var forsøg. Den mest producerede model var E-2. Disse tidlige Cubs var meget enkle og på mange punkter forskellige fra det vi i dag forbinder med navnet Cub.

Forretningsmanden Piper mente at typen trængte til gennemgribende forbedring. Han og Taylor var efterhånden ikke på allerbedste talefod, og det benyttede Piper sig af, da Taylor var sygmeldt i en periode. Piper satte den underordnede – men talentfulde – Walter C. Jamouneau til at redesigne flyet.

Jamouneau gav den bl.a. nyt vingeprofil, afrundede vingetipper, nye linjer omkring næsen så motoren blev kølet bedre, ny halefinne/sideror og et bredere landingsstel. Med J-2 modellen er vi derhenne, hvor flyet havde fundet den form, der skulle blive kendt og elsket over hele verden.

Taylor blev rasende, da han opdagede at flyet var redesignet bag hans ryg. Opgøret endte med at Piper købte Taylors del af virksomheden, og at Taylor forlod den for på ny at starte sin egen.

J-2

Det første J-2 produktionsfly, der fik serienummeret 500, rullede ud fra fabrikken i december 1935. J-2 blev leveret i sølvmalet, og frem til 1938 blev der bygget 1.158 fly af denne model. OY-AFW har serienummer 559 og må derfor være fly nummer 60 af J-2 modellen.

Flyet kom på svensk register som SE-AEW i 1936. Det

Ikke alle ekspeditionerne går helt til Nordkap. Her ses OY-AFW med sin pilot sovende i teltet under vingen en tidlig sommermorgen på Pøl.



fik i tidens løb flere svenske ejere, bl.a. en Grev Diedric Cronstedt – en fin mand, må naturligvis have en fin flyvemaskine. Flyet var ikke luftdygtigt mellem 1939 og 1947. Det havarerede i 1948 og dele fra SE-AGX blev benyttet ved genopbygningen. Dette var også en J-2, og da den havde byggenummer 987, må den have stået lidt længere nede på samlebåndet end SE-AEW.

Flyet fik den danske registrering OY-AFW i 1961, fløj en tid i Frederikshavn-området og blev siden brugt af Nordals Flyveklub. Her glemte man at tøjle den i et stormvejr, og det var et sørgeligt udseende vrag Gert købte af forsikringen midt i 60'erne. Kort efter overtog han også vraget af OY-FAB, der var fløjet ind i en traktor. Denne Cub var en af de Lundtoftebyggede J-3, som overlevede krigen, sikkert fordi den endnu ikke havde nogen registrering på det tidspunkt og derfor ikke stod opført på de lister, som tyskerne samlede danske privatfly ind efter.

Gert byggede nu sammen med sin kollega Ove Solvang

OY-AFW op ved at bruge stumper fra OY-FAB. Et tydeligt J-3 tegn på OY-AFW er i dag halen, der har aerodynamisk afbalanceret sideror, hvad J-2'eren ikke havde. OY-AFWs bremses er også et J-3 element. Cockpittet er ligeledes ændret i forhold til den oprindelige maskine. Umiddelbart kan man faktisk slet ikke se, at OY-AFW er en J-2 Cub, men det er flyet altså, og lad os lige slå fast, hvorfor den er en sjælden Cub variant.

Taylor Cub

Pipers fabrik i Bradford brændte natten mellem den 16. og 17. marts 1937. Arbejderne var allerede i gang dagen efter med at bygge flydele med værktøj, der var reddet fra flammerne, men Piper indså at han havde brug for mere plads og fandt den i Lock Haven.

Her byggede man Cubs i årene der fulgte, og langt de fleste eksemplarer af den lille flyvemaskine blev bygget her. I forbindelsen med flytningen skiftede fabrikken også navn til Piper og solgte herefter Pi-

Taylor J-2 Cub

Continental A65 65 hk

Spændvidde: 10,74 m
Længde: 6,83 m
Tomvægt: 360 kg
Max startvægt: 553 kg
Rejsehastighed: . 125 km/t
Max hastighed: ... 145 km/t
Stallhastighed: 48 km/t
Max flyvehøjde: .. 12.000 ft
Rækkevidde: 500 km

per Cubs. Derfor er OY-AFW på alle måder en sjælden maskine. Den er bygget i den oprindelige Bradford-fabrik, den er fra dengang fabrikken leverede Taylor Cubs, og at den så har indbygget stumper fra en anden Taylor Cub og en dansk Lundtofte Cub gør den for så vidt ikke mindre interessant. Al denne Cub-historie er spændende nok, men for Gert er det allervigtigste naturligvis at han ude i sin baghave har et fornuftigt privatfly på standardluftdygtighedsbevis, der gør det muligt for ham at komme ud i verden og opleve både de store vidder og de små flyvepladser! ■



Flyvningens Dag



Tekst og foto: Knud Larsen

Hawker Hunter (ex. Swiss Air Force), nu på svensk register.



Denne de Havilland Vampire er også på svensk register. I baggrunden tv. ses halen af Danish Air Transport's Lockheed T-33.

Denne flot bemalede Jet Provost var på static display.

For tredje gang med to års mellemrum afholdt Roskilde Flyveklub, KZ & Veteranflyklubben og Dansk Veteranflysamling dette arrangement i Københavns Lufthavn Roskilde.

Noget tyder på at der ikke er lavet kontrakt med vejrguderne om garanti for godt vejr for igen i år var det overskyet fra morgenstunden og over middag begyndte det at regne.

Trods dette lykkedes det alligevel at gennemføre næsten hele opvisningsprogrammet.

Og der var gensyn med mange herlige fly, bl.a. alle KZ-flyene, men også North American P-51



Mustang, Hawker Hunter, BAe Jet Provost, Lockheed T-33 og Holger Danske (Lockheed F-16 i jubilæumsbemaling).

Arrangørerne anslår, at der var ca. 10.000 besøgende, heraf ca. 6.000 betalende (personer over 14 år).

Arrangørerne var ikke heldige med vejret.



En CD-ROM for svæveflyvere -og andre flyvernørder



Af Olle Thorup
47 år og svæveflyver i FFF siden 95.
Hyggeflagstangssvæveflyver i FFF på 3 år.
1.477 minutter i logbogen fordelt på 166 starter
(8,9 min gensn.).
Leder af Grafix hvor CD-Rom'en blev produceret.
Redaktør af Klubbladet FFF-Nyt.

PR-seminar på Arnborg

Engang for meget længe siden, det var vist på PR seminaret i Arnborg 96, kom jeg til at foreslå at unionen lavede en CD-ROM om svæveflyvning. Et år før havde DC3'ernes Venner sagt nej tak til en CD-ROM om deres dejlige gamle Dakota, men det er en anden historie. Ideen faldt i god jord, og en gruppe af medlemmer fra FFF gik straks i gang med opgaven sammen med Grafix (en digital kursus/tegnestue under Kbh.kommune), som stod for det tekniske og det grafiske. CD'en skulle være for svæveflyvere af svæveflyvere, men målet var osse at oplyse om svæveflyvning for ikke svæveflyvere og dermed øge interessen for denne sport.

Vinterarbejde

Det første var at finde ud af hvad der skulle med, eller måske rettere, hvad der ikke skulle med. Det eneste (af det vi ville ha' med) vi ikke fik med, er en ordentlig svæveflyversimulator. Men når store amerikanske softwarefirmaer ikke kan, mente vi det var ok at gi' op. Mange møder, middage med årgangsvine, øller og dårlig ånde senere, var vi blevet enige om indholdet.

Nu var det bare at komme igang. Vi opdagede hurtigt at det var svært at få andre (og os selv) til at lave noget i hele flyvesæsonen, så det meste er lavet i vinterhalvårene. Sådan er det bare, det er sjovere at svæve end at sidde foran skærmen.

Teknik, æstetik og knofedt

Selve arbejdet med at samle, strukturere, layoute og alt det tekniske, blev lavet af 3 grafikere/multimedia kyndige fra Grafix. 3D animatoren Renato designede og konstruerede en komplet 3D svæveflyvemodel, med flyveteknisk hjælp af FFF'erne. Modellen er samlet i programmet 3D StudioMax, så mekanikken virker. "Svæveflyver"

programmet er lavet på Mac i Macromind Director af grafikkerne Beatrice og Preben, der har sørget for det flotte layout og at alt virker. De lavede faktisk det sidste efter at de var holdt op hos Grafix.

Stig og synk

Der har selvfølgelig været både stig og synk undervejs. Heldigvis mest stig, og boblerne har til tider været af næsten fysik karakter. Det er altid lækkert at se når ideer blir til virkelighed. Dele af Svævehåndbogen og S-teorien fløj ind i noget svært synk over



Arnborg, men vi gled ud mod øst til en god bobbel og kom op igen.

CD'en består af 2 hoveddele: "Svæveflyver" og Svævehåndbogen

Det er nu endt med at der er produceret 3000 CD-ROM'er til svæveflyvere og andre interesserede.

CD-ROM'en, ligger på de fleste biblioteker og den Norske Svæveflyverunion har spurgt om de må lave en norsk udgave. Vi håber den må blive benyttet flittigt!

Du kan gratis få din CD-ROM ved at henvende dig til din klub. Er du ikke svæveflyver kan du ringe eller maile til:
Dansk Svæveflyver Union på
Tlf. 97 14 91 25
E-mail arnborg@dsvu.dk



SvæveflyveHåndbogen

Her er så en kort beskrivelse af hvad du bl.a. kan finde på CD'en

SvæveflyveHåndbogen

Alle S-Teori relevante afsnit af håndbogen er med på CD'en. (Små 500 s.)

Den har fået et nyt layout, men har beholdt TYR's unikke streg i illustrationerne.

Det er faktisk det eneste sted hvor du kan få en samlet opdateret svævehåndbog, idet tillæg og hele Love og bestemmelser kompendiet er lagt med.

Bogen er lavet i PDF format som muliggør søgning og brug af bl.a. QuickTime film.

Se f.eks. s. 71 + 80.

Bruges sammen med S-Teorien på "Svæveflyver".

Endelig er der en mappe med 3D modellen, som folk der har programmet 3D Studio/Max, kan arbejde videre med, og alle filmene fra cd'en er samlet i mappen Film.



MYB

Engelsk: Human Performance and Limitations in Aviation (HPL).

Menneskelig ydeevne og begrænsninger ved flyvning (MYB) omfatter 2 sider af samme sag.

1. Fysiske og fysiologiske faktorer ved vores sanser og organs funktion, der medfører begrænsninger i vor udførelse i relation til flyvning.
2. Mentale faktorer om vor dømmekraft og beslutningssevne. Kæber under belasting.

Undersøgelser af bl.a. hjælp, ring, læse, og at udvise su slægtningsevne re stress og det er aktuelt, og gæverne på (KRM, cockpit i men)

FLYVELÆRE

Bemærk - især med henblik på flyvning i urolig luft at flyets hastighed direkte hænger sammen med næsens stilling i forhold til horisonten. Bestræb dig for at holde den rigtig i forhold til denne. Pinden betjenes med ganske små håndbevægelser. Hold i begyndelsen blot på den med fingrene og bestræb dig for at slappe af.

flyvning på kurs

Forsiden af holde den rette glidestil skal man læve at flyve på ret kurs. Det foregår først lettest med og med vinden. Hvis man under ligeudflyvning pga luft-uro må give krængningsudslag, vil man på mange typer svævefly mærke krængningens sekundære virkning (se kap. 1), der er en tendens til at dreje i modsat retning af den, krængningen får udslag til. Giver man fx krængning til venstre, vil næsen gå til højre, og der må korrigeres ved samtidigt siderors-udslag til venstre for at hindre næsens heri. Altså, ethvert krængningsudslag må følges af et siderorsudslag.

Kursen holdes lavt fortrinnsvis med sideroret. Ret blæk langt frem og vælg et markant terrænpunkt.

Hold øje med næsens stilling i forhold til dette punkt. Flyet kan kun flyves på bestemt kurs, hvis vingene holdes vandret (med neutral sideror). En drejning vil ofte skyldes en begyndende krængning, der medfører en siderogslidning og derpå en rettings-ændring. Hold derfor eventuelt øje med vingetippernes stilling i forhold til horisonten af og til, indtil du har vænnet dig til - simpelthen ved at sidde fast spændt som en del af flyet - at føle, når vingene ikke ligger rigtig. (For megen kikkelse på vingetipper kan dog gå ud over andre sider af flyvningen). En nemmere måde at sikre sig mod at slænge med en vinge eller på anden måde at flyve urent er at holde øje med udsnoren, der omgænger »sladder« om uren flyvning (figur 3.16).

KOMPENDIUM

R D

ender sig til den kommende agel Love og iføat. Også for ilionflyvere inde-nadvedige emner, lufttrafikregler, egier m.m. Dog er udelukkende glide- og ballonfly

yn til overskuelig- it, et afsnit for »tiser og et for »sterielle.

estemmelser er i 5 kompendier bar væsentligt stiel er er daktet ind. til Love og

Bestemmelser er som hidtil: Uddrag af relevante BL'er Uddrag af AIP og VFG (Visual Flight Guide) Uddrag af Unionshåndbog Rækkeløgen af stoffet til Instrument- Materielle er: Uddrag af relevante BL'er Uddrag af Unionshåndbogen

Det er vanskeligt at beslutte hvilke oplysninger kompendiet skal indeholde men intentionen er, at det nødvendige stof er med uden at være gemt blandt en masse uvæsentligt og irrelevant sto

Unionen modtager fortsat gerne forslag og kommentarer til indhold og form fr lærere og elever.

Dansk Svæveflyver Unio- S teoriudvalg November 19



Hovedmenu

Her navigerer du mellem de 12 underafsnit + credits.

Hovedmenu

FR. SUND FR. VÆRK FLYVEKLUB

flyveklub, E. Sundevej 14 - 3600 Fredenborg - Telen 44040 - 47 31 37 87

Kontaktperson: Arne Nørgaard Hansen - 42 33 39 87 (priv.)

Homepage: <http://www.flyveklub.dk>

E-mail: flyveklub@flyveklub.dk

Svæveflyver Unionscenter på Arnborg i Lyngby, hvor de tekniske forhold er optimale.

Vi mødes på flyveklubben ugentligt kl. 19.00, hvor der bliver holdt foredrag om flyvning, og der bliver holdt flyvning. Der bliver holdt flyvning, og der bliver holdt flyvning. Der bliver holdt flyvning, og der bliver holdt flyvning.

Der flyves normalt til kl. 18.00, og der bliver holdt flyvning. Der bliver holdt flyvning, og der bliver holdt flyvning. Der bliver holdt flyvning, og der bliver holdt flyvning.

Placat: Svæveflyver Unionscenter på Arnborg i Lyngby, hvor de tekniske forhold er optimale.

Der flyves normalt til kl. 18.00, og der bliver holdt flyvning. Der bliver holdt flyvning, og der bliver holdt flyvning. Der bliver holdt flyvning, og der bliver holdt flyvning.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Svæveflyvercenter Arnborg - 2400 Herning.

Svæveflyvercenter Arnborg

Tak for alle de mange flyvere, der har været med til at gøre det muligt at holde flyvning på Arnborg. Det er en stor succes, og det er en stor succes.

Svæveflyvercenter Arnborg

Bliden om et dansk svæveflyvercenter i Arnborg. Det er en stor succes, og det er en stor succes.

Svæveflyvercenter Arnborg

Bliden om et dansk svæveflyvercenter i Arnborg. Det er en stor succes, og det er en stor succes.

Danske klubber

Danske klubber, Arnborg og DSVU.

Oplysninger om de enkelte klubber + Tour de Danmark og Rekorder.

Her er hvad de forskellige klubber har afleveret om sig selv.

Afsnit om Arnborgs historie og lidt om DSVU.



Danske klubber

Hvordan? Teori/Termik
Gennemgang af hvordan
det hele kan lade sig
gøre.

Hvordan? Teori/Termik



Drømmetrekanten
Video illustreret
fortælling af Ib Braes
rekord flyvning fra 1975
som stadig holder!

Drømmetrekanten



Flyvedag
Sådan er en svæveflyvedag nogle
gange. Masser af gode billeder fra
en flyvedag i Gørlose og FFF.

Flyverdag

COCKPIT / INSTRUMENTER

Styregrebet sidder i midten og pedallerne kan ses der hvor fødderne kommer til at være, når du sætter dig ind.
Der blå håndtag til venstre er til at skyde luftbremserne ud og ind med under landing. (Alltid blå!).
Der gule håndtag er udløseren til den store, der trækker svæveflyet i luften. Det kan gøres med et spid, så sidder krogen til wiren på undersiden af flyets krop, eller ved flyslæb og så er der oftest monteret en krog i næsen af flyet. Begge kroker!
Kølingsforbindelser betjenes med et enkelt gult håndtag. (Alltid gult!).
Der røde håndtag er til nedlukning af hood'en. Der kan være flere små håndtag til at lukke og låse hood'en med, men det røde får hood'en til at gå helt løs og falde af. (Alltid rødt).



Disse styregrejer og håndtag er på alle svævefly.
I modellens hvide side ses derudover et håndtag til at trække hullet op med og sætte det ud igen.
Kølingssystemet er monteret i krogen.

3D model

3D model

Her kan du se hvordan en svæveflyver virker.
Højderor, sideror, krængor og hvad det nu alt sammen hedder.

Lavet i 3D studio/MAX.
De forskellige animationer er lavet med 3D modellen.
Har du et 3D programmet kun du selv arbejde videre med modellen.



Uddannelsen

Uddannelse

Øv dig i opgaver til S-teorien inden for alle emnerne og gå til eksamen når du tror du er god nok!

Dette er et oplagt sted at bruge lidt/MEGET tid om vinteren til at opfriske S-teorien.
Kan du bestå?



DANSKE SVÆVEFLYVE-HISTORIER

Fønixs Posten

Medlemsblad for Dansk Svæveflyverhistorisk Klub



1. udgave: 1997 Nr. 10

HISTORIE

Svæveflyvningens historie

Historie

Danske svæveflyverhistorier



Det lyder jo meget godt, men der er mere, der kunne blive interessant i fremtiden.

Winglets versus Winggrids?

En Dr. U. Le Roche fra Schweiz, har fundet ud af, hvordan fugle som gråbe, store eller ærte, hvis vinger har et forholdsvis lavt sideforhold, kan opnå et lige så højt glidetal som høvfluge som i øks. albatrossen.



altså grib "gyss ryddet" har fingeringsflyet, et sideforhold på et glidetal på ca. 20, hvilket er forholdsvis lavt sideforhold, sammenlignet med sideforhold på 20 og glidetal omkring de 25.

DANSKE SVÆVEFLYVE-HISTORIER

Fønixs Posten

Medlemsblad for Dansk Svæveflyverhistorisk Klub

HISTORIE

Indledning

Turen med den latetende

Startmetoder

Jeg lever skader

I Rhøn 1927

En anden fra

Raketen

skapledere

Flykatalog

Dansk register over alle svævefly(og motorsvævere) i Danmark pr. forår 99 og hvor de hører hjemme. Du kan lede under flytype, reg. nr., klub eller fabrikant. Hvor mange LS 4'ere er der i DK?18!

Internationalt katalog

over alverdens svæveflyvere med foto, data mm. Her kan du få dage til at gå med at sidde og savle og grine. Masser af søgemuligheder fx: over 25m vingefang!



COMP DIS

CASIMO: Ny kontrolcentral og 80 meter højt kontroltårn i Københavns Lufthavn Kastrup

Af Hans Kofoed

I 1988 blev Copenhagen Air Traffic Control Automated System (CATCAS) og Radar Simulator (SIMU) sat i drift.

Da man i 1986 planlagde systemet, var der på årsbasis 263.100 operationer i København FIR, og antallet af operationer på Københavns Lufthavn Kastrup var 180.900.

I 1996 – bare 10 år senere – var tallene næsten fordoblet!

Og de stiger fortsat. I 2002 venter man være oppe på 650.000 operationer om året i København FIR og 345.000 i lufthavnen.

For lille og for gammel

Men CATCAS systemet nærmer sig ydergrænsen for sin formåen. En kapacitetsudvidelse af det nuværende system vil kræve nye arbejdspositioner og derved flere flyveledere.

Teknologien, der stammer fra midten af 1980'erne, er forældet. Det betyder dyrere driftsomkostninger, og der er problemer med fremskaffelse af reservedele.

Endvidere har Danmark og en række andre lande forpligtet sig på at etablere et harmoniseret og integreret lufttrafiktnestystem, European Air Traffic Management System, EATM.

Statens Luftfartsvæsen er derfor i gang med en omfattende modernisering af lufttrafiktnestystemet. Projektet kaldes CASIMO et kunstord, dannet af forkortelserne CATCAS og SIMU samt ordet modernisering.

Levetidsforlængelse

CASIMO består af en lang række projekter, hvoraf en del

allerede er bestilt og enkelte sat i operationel drift.

Nogle klassificeres som levetidsforlængende, fx udskiftningen af Plan View Display (PVD), fordi de oprindelige har nået grænsen for deres tegnekapacitet.

De eksisterende DADAC terminaler kan kun holdes i drift med stort besvær, da reservedele ikke længere kan skaffes, så der er anskaffet nye terminaler.

Der er også etableret et RMSDE-anlæg. Det står for Radar Message Conversion and Distribution Equipment og er anskaffet for tilpasning mellem den nye Eurocontrol standard Asterix og CATCAS 87.

DATMAS

En stor del af de danske flyvekontrollsystemer skal udskiftes, dels af tekniske årsager, dels for at få en bedre udnyttelse af luftrummet, og man har derfor etableret DATMAS, (Danish Air Traffic Management System) med det formål at foretage en samlet anskaffelse af flyvekontrollsystemer til Statens Luftfartsvæsen, Flyvevåbnet og Billund Lufthavn A/S.

DATMAS indebærer en komplet udskiftning af det eksisterende udstyr i kontrolcentralen i Maglebylille. Det er et totalsystem, der integrerer civile og militære systemer.

Kapacitetsforøgelsen opnås ved hjælp af en forbedret Human Machine Interface for flyvelederne samt automatisering af visse flyvelederrutiner.

Ved Flyvesikringstjenesten København etableres et nyt flyvekontrollsystem til støtte for områdeflyvekontrollen for København FIR, ind- og udflyvningskontrollen for Københavns Lufthavn Kastrup og for tårnkontrol, forpladskontrol og briefing samme steder.

Ved Københavns Lufthavn Roskilde, Billund Lufthavn samt flyvestationerne Karup, Skrydstrup og Værløse etableres nye flyvekontrollsystemer for tårn- og ind/udflyvningskontrol.

DATMAS ventes sat i drift i november 2004 i Maglebylille, Roskilde og Billund. Flyvevåbnetts enheder tilsluttes året efter.

Højt til vejrs

Kernen i moderniseringen er en komplet udskiftning af kontrolcentralen i Maglebylille, hvilket strækker sig frem til 2005

Den mest synlige del bliver imidlertid opførelsen af et nyt kontroltårn, 80 meter højt. Det placeres i hangarområdet ved Dragør ("Kastrup Syd"), ved siden af Maersk Airs kontorhus.

- Der er to årsager til at det er nødvendigt at opføre et nyt tårn, siger direktør Ole Asmusen, Statens Luftfartsvæsen. De udvidelser, der nu finder sted i lufthavnen, vil betyde at flyvelederassistenterne i det nuværende rampetårn ikke vil kunne se de fly, der skal dirigeres ind til gates'ene i den nye terminal. Samtidig vil den nye terminal forhindre flyvelederne i det nuværende kontroltårn at se tærskelområdet for bane 22.

Opførelsen af det nye tårn giver som sidegevinst mulighed for gennemførelse af moderniseringsprogrammet uden at skulle skille og flytte eksisterende tårnudsstyr, med deraf følgende trafikrestriktioner.

Det nuværende tårn i Maglebylille, der blev taget i brug i 1971, bevares som "nødtårn" med begrænset kapacitet og



skal desuden rumme kontorer. Tårnkabinen fra dets forgænger i lufthavnens nordøstlige hjørne, er i øvrigt blevet overdraget til Danmarks Flyvemuseum.

Arkitektkonkurrence

Der har været afholdt arkitektkonkurrence om udformningen af det nye tårn, der altså skal varetage både indflyvnings- og forpladskontrol. Den blev vundet af arkitektfirmaet KHR A/S med ingeniørfirma ISC

Byggeomkostningerne anslås til 57 mio. kr. - uden teknisk udstyr. Tårnet forventes færdigt i efteråret 2001 og koster 57 mio. kr. ■

FLYFORSIKRING

Tryg-Baltica

Klausdalsbrovej 601, DK 2750 Ballerup
Fax +45 44 20 66 55
e-mail: fly.industri@tryg.dk

Kontaktpersoner:

Henriette Olsen +45 44 20 38 54
Jesper Knudsen +45 44 20 38 57

Medlem af Nordisk
Flyforsikringsgruppe (NFFG)



VFR til Molde

- med tungen lige i munden

Dengang man ikke havde opfundet VFR kort i Norge



Klods-Hans fortsætter her fortællingen om sine flyveoplevelser

Hvilken pilot har ikke glædet sig til at lufte sit certifikat under ægte bjergflyvning? Jeg havde og lejligheden bød sig i sommeren 1979.

Vi, mor og jeg, planlagde en ferie i *rosernes by* Molde i Vestnorge syd for Trondheim ude i kystområdet mod Atlanten. Tilnavnet *rosernes by* viste sig at holde stik.

Turen skulle foregå i vor gamle og veltjente Piper Cherokee 180 og med kun 2 personer og bagage er det et rummeligt og kraftigt fly.

Turen blev planlagt efter aktuelle, såkaldte VFR-kort, men ikke af den type vi kender i Danmark og omegn. De indeholdt absolut ingen informationer udover bjerge, søer, byer og veje. Flyvepladser, VOR'er NDB'er, localizers, skydeområder og den slags fandtes ikke, det skulle jeg selv indføre, så kunne myndighederne jo også vaske deres

hænder, hvis noget var forkert indtegnet.

Det var et stort og ubehageligt arbejde at rette kortet til så det kunne bruges forsvarligt. Så jeg svedte ude i Kastrups Briefing en rum tid for at klare denne opgave. Flyvningen fandt sted i sommeren 1979, men kortet var dateret 6/72, så det var en gammel sag. Senere kunne jeg konstatere at alt lå, hvor jeg havde indtegnet det.

Uvante forhold for en dansker

Vær beredt til hurtige vejrskift under bjergflyvning. En anden faktor gælder radioen, den slipper kontakten med omverdenen, når man kommer ned i de dybe dale. Endeligt kan der være ubehageligt langt mellem landingsmulighederne. De norske kort var dog forsynede med højdeangivelser, men de var i METER,

så også her skulle der passes på.

En dansker kan normalt bare checke sin højdemåler, og viser den f.x. 1.400 ft., så har han overalt sikker frihøjde i de åbne landskab (bortset fra master og storebæltsbroer). Det gælder bestemt ikke under bjergflyvning i dale, for selv i dalene kan sikker frihøjde kræve en anelig højdemålervisning.

Hold dig fri af svævebaner - det står nemlig ikke på kortet, og flyver du ind i sådan én, kan bonden ikke få høet og mælken ned fra fjeldet, bortset fra...

Pas på op- og nedvinde langs bjergsider. Det skal overvejes at flyve tidligt på dagen, inden der opbygges cumulus-skyer med tilhørende op- nedvinde. Disse vinde påstås at kunne være kraftigere end en flymotor kan overvinde.

Ruten skulle være Skovlunde - Landvetter - Gardermoen - Hamar - Molde.

Dagen før afrejse bad en ung dame i familien om at blive sat af i Kiel, når vi nu alligevel skulle ud at flyve. Selvfølgelig, hvad gør man ikke for det smukke køn. Så blev turen ændret; Skovlunde - Langeland - Kiel - Læsø - Landvetter - Gardermoen - Hamar.

Så førstedagen loggede jeg 6:05 time og var flyvemæt den dag.

Turen forløb som ren rutine indtil Oslo-fjorden. Det viste sig meget svært at skelne de forskellige vige og bugter fra hinanden. Det hele var nærmest ens, så da jeg kom tæt på Gardermoen, fik jeg støtte af deres radar. Efter indtoldning gik turen straks videre til Hamar, som viste sig at være ret speciel, fordi man næsten lander på taget af byens huse.

Indtil nu var turen ikke egentlig bjergflyvning, men den grundige planlægning hjemmefra var en stor hjælp, og det skal bemærkes, at GPS var slet ikke kendt dengang.

Købmanden bestemmer flyvevejret.

Om morgenen skulle vi så tidligt videre, og jeg skulle have min bjergflyvningsdåb. Jeg indhentede VFR briefing, og den stod blandt andet Købmanden i Dovre (eller var det Lesja) for, det var også en oplevelse. Man havde simpelt hen ikke anden observatør på min rute end at ringe til ham og få at vide om skyer og sigt.

Hans oplysninger gav ingen tvivl, vi kunne tage af sted, men hvad vi ikke vidste, var at han ikke kunne se ned i dalene. Tankene var fulde, kamerateksten var forsynet med frisk film, og lillemer skulle filme løs, mens jeg fløj.

Turen gik gennem Gudbrandsdalen forbi Lillehammer, som ligger ca. 500 m.o. h., til Dombås som ligger næsten 1.000 m oppe, herfra NV-kurs videre gennem dalen mod Åndalsnæs gennem en meget smal dal, hvor et fly ikke kan vende om. Helt derude er der ca. 2.000 m lodrette fjeldvægge.

Fra disse vægge sprang man tidligere med faldskærm direkte ud, men det blev til for mange dyre redningsaktioner, så det er nu forbudt. Flyvetiden var beregnet til to timer til Molde.

Hvad Dovre-købmanden ikke vidste

Vi kom godt af sted fra Hamar og begyndelsen var ganske smuk og uddramatisk, mens dalbunden steg og steg til ca. 3.000 ft. Jeg passede omhyggeligt på at holde navigationen ajour. Efterhånden dukkede en masse hvide fjeldtoppe op i horisonten, og kursen blev sat ud vestpå i den lange og efterhånden smalle og stejle dal.

Så pludseligt ret forude var der tæt af skyer, så dalen foran os næsten forsvandt. Vor højde var svarende til de nærmeste fjeldtoppe og i bunden af skylaget inde i dalen, som var vor kurs, var sigten klar og rigelig.

Da jeg vidste at ved at dykke ned under skylaget ville jeg antageligt tabe muligheden for at få kontakt over radioen, blev jeg oppe og kaldte Trondheim for at høre om vejret fremme i Molde.

Dér var sigten god med 8/8 overdækket, så en tur på toppen kunne ikke gennemføres. Så var der valget: vende om eller gå under skydækket uden mulighed for at vende.

Et svært, men vigtigt valg

Jeg tog højden af på et sted, hvor pladsen tillod det, for at vurdere situationen fra lav højde. Og kiggede ind i *nøglehullet mellem fjeldvægge og skylaget* og fandt at den kunne jeg da godt klare, men at jeg skulle holde ekstra godt øje med svævebaner og den slags. Indtil nu havde vor mor ta-

get en del billede af de fantastiske panoramaer der hele tiden skiftede for vore øjne. Og da jeg nu var klar over, at det herfra var en ret "spændende" tur, bad jeg fotografen om at tage flere billeder, for nu ville der være flotte muligheder for næroptagelser af bare fjeldvægge og vandfald.

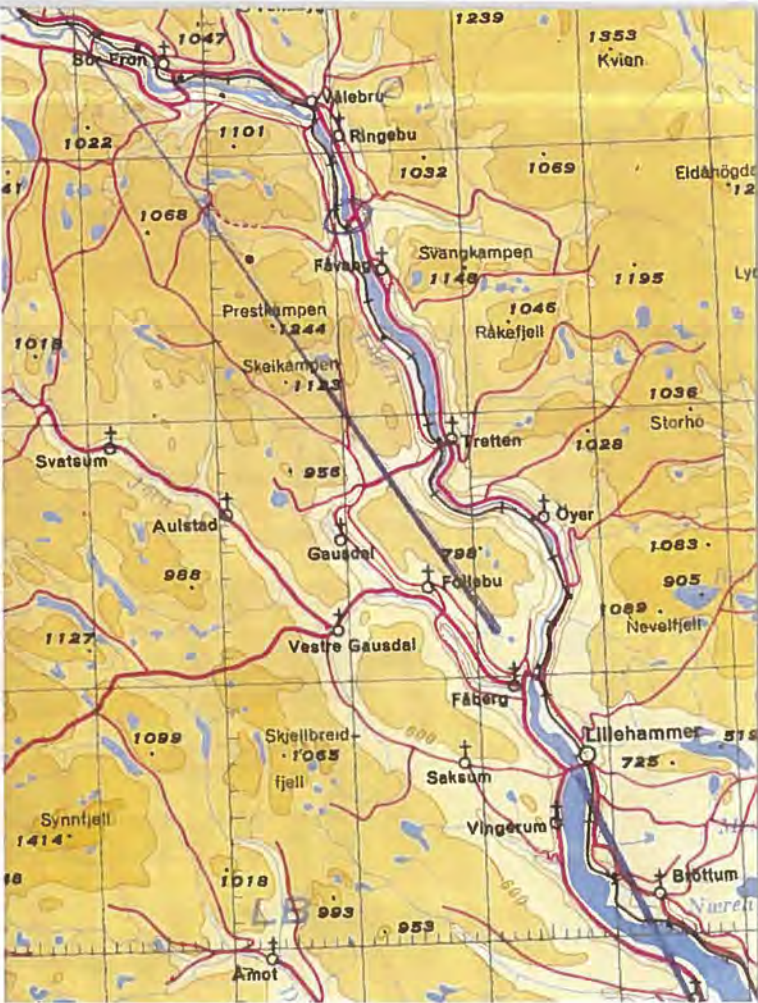
Men hun havde lugtet lunt og bad flere gang om at jeg skulle holde større afstand til klipperne. Og billeder blev der ikke så mange af herfra. Men selvom solen jo af gode grunde pludseligt forsvandt og der var ret mørkt i dalen forløb turen helt fint.

Pludseligt drønedes vi fri af den snævre spændetrøje, da vi smuttede ud over fjorden forbi Åndalsnæs og turen fortsatte til Molde, som har flyvepladsen liggende ret nede på stranden. Vi landede i Molde og kunne konstatere at begge vingers strobeler var intakte, så helt så tæt havde det ikke været. Vi oplevede Molde som en meget seværdig by med et rart klima og en masse roser.

Hjemturen bød på nye oplevelser

Da hjemturen stod for døren var vejret perfekt, og jeg ville passe på at ramme den rigtige dal, når fastlandet var ret forude, for at flyve ind i forkerte dale kan være farligt, hvis de stiger stærkere end motoren kan bringe flyet opad.

Hvad skete ? - rigtigt gættet, jeg kom til at tage den forkerte dal, som heldigvis var ret



venlig, alt for grøn og uden vej og jernbane.

Jeg havde dog haft mulighed for at vende, men det blev ikke nødvendigt, så jeg satte mine 180 heste på arbejde et par minutter og vandt tilpas højde. Jeg udsøgte en tilpas sadel i fjeldrækken på bagbords side og tog springet ud over den næsten lodrette fjeldvæg.

Det gav et sug i mellemgulvet at smutte ud over en næsten 2.000 m fjeldvæg med ca. 200 km/t.

Nu var vi på ret kurs og resten af turen var ren rutine, og vi skulle derefter klarere ud i Gardermoen.

Udklarering uden boarding pas

Der var på det tidspunkt, hvor vi agtede at flyve ud, ingen trafik på pladsen og stort set mennesketomt, så vi fandt en venlig sjæl der viste os vej til det toldfri indkøb, selvom en tjenstvig toldermand havde fortalt at vi ikke kunne købe, når vi fløj uden boarding pas.

Så med favnen fuld af toldfri varer på vej ud til flyet blev vi mødt af den tjenstvige

embedsmand igen. Han gentog, at vi ikke kunne købe toldfri, hvilket jeg jo kunne modbevise.

Men han var helt uden sans for humor, så jeg måtte tale med hans chef. Det var ikke spor bedre. Han var ligeså vanskelig og forlangte, at vi solgte vore varer til den toldfri igen, hvis vi ville ud. Vi diskuterede en del men uden held.

Jeg har endnu ikke fundet ud af hvorfor småfly ikke må udføre toldfri, når alle andre må. Jeg spurgte om man troede vi ville lande undervejs eller smide godset ud under flyvningen for det burde jo kunne ses på deres radarer. Jeg fløj hjem uden at få svar.

Planlægning er vigtig

En sådan ferie giver oplevelser man aldrig glemmer, men som kræver masser af forberedelser. Man skal have forudset alt hvad der kan gå skævt, når man er dykket ned i en fjelddal, og radioen derfor er blevet stum og der ingen vej er tilbage...

Mit råd er: prøv det, men vær beredt.

Klods-Hans



NATO's 50 års jubilæum

Personlige oplevelser og refleksioner



Af generalløjtnant B.E. Amled

1949

Nyudnævnt militærflyver, Spitfire-pilot ved Jydske Flyverafdelings 5. eskadrille på Karup.

Hvad kan sådan en ung fyr overhovedet ha' fornemmet ved Danmarks tilslutning til NATO og hvilke overvejelser herom har han mon gjort sig?

Til det sidste kan der uden tøven svares: Ingen. Selvom tilværelsen bestemt ikke var uden fantasi, ideer og spekulationer, så var den dog stort set alene "en dans på flyvervinger" og tankevirkksomhed på et højere plan i almindelig forstand var ikke fremherskende.

Det var mere noget med fornemmelser og følelser. Fornemmelsen af at NATO var

noget helt usædvanligt og følelsen af at være med i en større kreds og være det fra starten, den unge mands glæde derved og en vis stolthed derved.

50-erne

Erindringen, der har fæstnet sig om den spæde start, var det lysende, det enestående lederskab.

Eisenhower som NATO's allierede chef i Europa og Montgomery som stedfortræder. Man måtte knibe sig i armen.

Med to så store soldater i spidsen for Vesteuropas militære styrker fik vi sub-subalterne et sådant løft og en særlig

tiltro, der fik det til at gibbe vildt i et ungt menneske. Det har det givetvis også gjort i de ældre officerer - omend med større ærbødighed med tanke på de krav, der ville følge den skelsættende forandring.

Meget tidligt i 50-erne mærkedes det, at NATO også betød "kød og blod" (isenkram og lærdom). Trods en krævende og kostbar indsats for FN i Korea påbegyndte USA under NATO's paraply en storstilet våbenhjælp med den dertil hørende personltræning. Begge områder fik afgørende indflydelse især, og i alt fald særlig hurtigt på mit eget værn, det nye flyvevåben.

Allerede i august 1951 blev modtagelsen af de første fly (6

stk. F-84E) markeret ved en parade i Kastrup Lufthavn. General Eisenhower forestod personligt den officielle overdragelse. Ved den lejlighed sås enkelte eksemplarer af den nye værnslå uniform - med guldstriber! De blev dog ret hurtigt - og med tilladelse fra RAF er det blevet mig fortalt - erstattet af de nuværende diskrete (og kønne) distinktionsbånd.

En god månedstid senere deltog Flyvevåbnet i dets første NATO-Exercise. Counter-Thrust hed den. Eskadrille 723, som jeg hørte til, blev for en halv snes dage forlagt til en RAF station (Celle) i Tyskland. Vi fløj Meteor Mark 4. De tre britiske eskadriller fløj alle Vampire. Og hvem mon besøgte os flyvere fra 723? Såmænd general Eisenhower! At være med på Celle var en utrolig oplevelse i sig selv, men også betydningsfuld, fordi den udgjorde starten på den mangfoldighed af NATO-øvelser, som skulle komme til proceduremæssigt, professionelt og menneskeligt at sammenbinde os danske med vore allierede. Ikke bare på det laveste, det taktiske plan, men efterhånden på alle trin inklusive det højeste.

Vi var sat godt i gang med at blive internationale, og vi stræbte hårdt efter at blive "a band of brothers". Jeg bruger med forsæt ikke ordet våbenbrødre, som klinger nok så højtideligt og ret beset ikke dækkende for processen præget af

uformel og ligefrem entusiasme.

I den sidste halvdel af tiåret havde Flyvevåbnet nok at gøre med at skærpe viden og evne, luftdisciplin og luftmandskab (stærkt hjulpet af allierede officerer), men havde dog tid til at blive foruroliget over Sovjetmagts afstraffelse af Ungarn, dens hurtigt voksende atom- og brintvåbenstyrke og tydelige højteknologiske forspring i rummet.

Samtidigt så vi de tre store NATO-lande i et ikke helt lydfrit samspil ved og om Suez. Var det kimen til en separation?

Den frie verden var hårdt presset. Den behøvede og ønskede, at Vesttyskland blev medlem af NATO. Det skete i 1955 og skulle vise sig at blive en klar styrkelse - militært og sikkerhedspolitisk. Ikke mindst til gavn for dansk forsvar.

60-erne

Det andet tiår startede med nye mentale upper-cuts. Gagarin, Berlin-mur og mordet på Kennedy.

Modsætningsvis lå der styrke i den kendsgerning, at vesttyske militære bidrag til NATO efterhånden var vokset til anseelig størrelse. Tiden var inde til en forandring af NATO-strukturen i Europa. Nordkommandoen (HQ AFNORTH på Kolsås/Oslo) blev væsentligt ændret i 1962. BALTAP blev oprettet på Karup med 4 underlagte kommandoer (LANDJUT, NAVBALTAP, AIRBALTAP og LANDZEALAND). En tysk flyveroberst og jeg selv mødte som de to første stabsofficerer ved AIRBALTAP på Karup. På bareste bund.

Det blev til tre gode arbejdsår som huskes med særlig glæde, fordi det fra starten viste sig helt ubesværet at samarbejde med de vesttyske flyenheder i Schleswig-Holstein. Traf man-



Republic F-84E Thunderjet.



Sikorsky S-55.

ge og især unge tyskere, som det var let at komme ind på livet af, og som i alt hvad de foretog sig viste åbenhed og iver, vilje og dedikation. Sådan var det faktisk overalt iblandt og imellem allierede flyvere; men jeg følte, at det dansk-tyske fællesskab hurtigt blev specielt. Det skulle da også vise sig at holde karat og udvikle sig tillidsfuldt og gnidningsfrit. På alle trin og i øvrigt for alle værn.

Sovjets kærnevåbenarsenal havde i midten af ti-året nået så anelig en størrelse, at NATO's oprindelige strategi (den massive gengældelse) ikke længere var troværdig, og i slutningen af 1967 godkendtes så strategien om det frem-skudte forsvar og den flexible reaktion (respons).

De deraf afledte ændringer og nyskabelser oplevede jeg i en national stilling med vægten lagt på opstarten af arbejdet med aftaler og planer for modtagelsen af flyforstærkninger fra UK og USA og på opdatering af materiel og uddannelse sigtende imod større konventionel kampkraft.

Og våbenhjælpen fortsatte - gud ske lov. Først med NIKE og senere med HAWK missil-systemer. Så udskiftning til 2. generations (våbenhjælp) fly (F-86D, F-100 og F-104 i en lind strøm). Alene af jettfly modtog Flyvevåbnet mere end 400. Våbenhjælpen var generøs og storstilet og af største betydning for de modtagende nationer og dermed for NATO.

På det seneste af 60-erne kom tillige det hidtil største

NATO infrastrukturprogram på benene: NATO AIR DEFENCE GROUND ENVIRONMENT (NADGE) dækkende fra Nordkap til det østlige Tyrkiet. Husker det som et tydeligt og glædeligt bevis på, at alliancen blev kittet tættere sammen.

Men tiden var bestemt ikke idel glæde. Frankrig meldte sig ud af det militære fællesskab. Personligt anså jeg separationen for ulykkelig. Et forsvar af Europa uden fransk medspil fandt jeg dybt nedslående. Det var det også at opleve, at russisk panser så til at foråret i Prag blev fortabt. Det andet tiår var krisefyldt, men set i bakspejlet var det som om NATO's evne og vilje skærpedes i perioden. Og så var det jo skønt, især for en flyveroberst at se Armstrong på månen.

70-erne

De begyndte for mig med aktiv deltagelse i alliancens liv. NATO Defense College (NDC) nu med hjemsted i Rom. Kursus Nr. 35 var en broget flok af midaldrende officerer og civ-

ile fra alle hjørner og kroge af alliancen. Godt et halvt hundrede i alt. En værdiladet forsamling af erfarne mennesker. Klar fornemmelse af at være blandt venner, som var åbne for både at gi' og ta'. NDC er toppen af den allianceskabte pyramide af undervisning og skoling, træning og øvelser, som udgør NATO's pulsslag i hverdagen.

Resten af årtiet var jeg i nationale stillinger, men med stærke bindinger til vigtige NATO-projekter. Først og fremmest til flyforstærkningsarbejdet. Når det nu ikke var politisk muligt at stationere allierede troppeenheder i Danmark, så var det næstbedste at sikre tilgang af forstærkninger, når Danmark bad derom og i så fald at have alting i orden til hurtig modtagelse og klargøring til operativ status. Flyforstærkninger kunne selv sagt komme hurtigt, og det var da selvfølgelig også her, at man kom hurtigst fra start.

Tanke- og idéstadiet var ovre, og mulighederne skulle undersøges før aftaler og pla-

ner kunne konkretiseres. I Flyvevåbnet mødte vi mange folk fra USAF og RAF. De var naturligvis interesserede i alle forhold med henblik på endeligt at kunne udpege flytype og enheder og fastlægge lokal støttekapacitet, hvad der skulle bringes med ved deployeringen, og hvad der skulle opmagasineres og hvor.

Det var et inspirerende arbejdsområde, som endte med et antal "øremærkede" eskadriller for hvem det efterhånden blev rutine at forlægge fra USA eller UK til Tirstrup eller Vandel eller hvor det nu var. Flyvevåbnets offensive kapacitet kunne i løbet af få dage fordobles. Herudover blev der planlagt mere groft for yderligere flyforstærkninger og for støtte til fly tilhørende US Marine Corps. De sidste var indstillet på at "ta' alt med i rygsækken" og stillede ikke mange krav.

Også for ACE MOBILE FORCE forelå der planer for en mulig indsættelse i Danmark. Flyvevåbnets opgave var (på Værlose) at håndtere den nødvendige lufttransport.



Lockheed F-104G.



North American F-100D Super Sabre.



Oberst Amled blev chef for FSN Ålborg i 1973. Her er han netop gået solo i F-104 fra ESK 723.

80-erne

80-erne skulle blive mit NATO-årti. Stunned by surprise blev jeg på dens første møde i januar 1981 valgt som Chairman of the Steering Committee for EURO/NATO Joint Jet Pilots Training. Programmet var besluttet af en kreds af forsvarsministre i efteråret 1980. Målet var - på Sheppard AFB i det nordlige Texas - årligt at uddanne 300 piloter kommende fra de 11 deltagende NATO lande. Senere kom Italien også med. Uddannelsen skulle starte i oktober 1981.

Det var et rask "lille" job ved siden af havende tjeneste i Flyverstabten. Men det gik. De nationale repræsentanter mødte op med iver, inspiration og ikke at forglemme fornøden prokura. Vi fik overført ca. 100 jettfly, aftalt forhold og priser for støtte fra basen, udliciteret vedligeholdelsen og etableret en træningssyllabus.

Nationerne medvirkede til opstilling af instruktørkorpset og tilmeldte elever til det første års berammede kurser. Budgettet på ca. 800 mio. kr. pr. år og tilhørende fordelingsnøgler blev godkendt. Det var kun nødvendigt at afholde tre (ugelange) møder. Og så startede programmet. Til tiden. Oktober 1981. Enkel og tillidsfuld løsning af en opgave, som

det (måske kun?) kan gøres af soldater og her altså af NATO-airmen i en mangekantet international ramme.

Husker, at jeg havde en enkelt, men stor hjerteplage, nemlig sikkerheden i luften. Dengang var kravet, at den enkelte (elev og instruktør) skulle bestå en prøve i engelsk med mindst 80 % rigtige besvarelser. Spurgte mig selv, hvordan f.eks. en tyrkisk instruktør og en græsk elev, der tilsammen kun havde 2/3 evne til at tale med hinanden, ville kunne klare alle flyvesikkerhedsmæssige forhold, der fulgte med uddannelsen i et to-sædet cockpit. Men også det gik. Endskønt intensiteten var endog meget høj, skete der ingen større uheld i de fire år, jeg var chairman.

Den daværende operationsstab i FKO var bl.a. ansvarlig for at holde forbindelse mellem forsvarschefen og dennes faste repræsentant (DAMI-REP) i Militærkomiteen.

Som CH/O i et par år betød det for mig mødet med et mere bureaukratisk NATO. Mit praktiske arbejde i vingården var forbi. Nu var der mange papirer og megen langsommelighed. Det skulle følge mig resten af min tid som tjenstgørende. Men jeg vænnede mig til det og fandt i øvrigt ud af dels, at bureaukratiet i NATO var mindre end det var i andre store internationale grupperinger, dels, at praktiske folk i NATO havde taget højde for "ulykkerne" simpelthen ved at begynde drøftelser, planlægning o.s.v. noget før. Det førte godt nok en vis langsommelighed med sig, men betød til gengæld, at ting blev sat på plads til tiden - og det var jo ikke særligt ineffektivt.

I virkeligheden er det et godt billede af NATO i 80-erne. Langt det meste af det grove var gjort. Det var et konsolideringsår. Sådan fornemmede jeg også klart min tid som Deputy CINCNORTH (1984-87). Meget kunne selvfølgelig gøres en smule bedre, og det prøvede vi på. Procedurer og andet godt kunne øves endnu en gang, og det gjorde vi så - også og ikke mindst af hensyn til den relativt hurtige udskiftning af personel.

Fortsættes i næste nummer!

Planen var at lande et stort fly hvert 3. minut og gøre det flere døgn i træk. Max. 15 minutter lossetid og så afsted igen. I min tid som chef for Flyvestation Værløse afprøvede vi det et par gange. Med planlagt kadance selvfølgelig, men dog kun i et par halve døgn ad gangen. Det var herligt at arbejde med alt, hvad der havde med forstærkninger at gøre. Lydefrit NATO-samspil.

I 70-erne blev to store og pengekrævende projekter sat i gang på basis af fællesfinansiering. Det var først shelter-programmet, som i øvrigt også blev færdigt i perioden. Alene i Danmark ca. 100 betonhangarer. Dernæst blev det sidst i 70-erne besluttet at anskaffe en lille snes E-3A fly, senere benævnt AWACS. En

betydningsfuld styrkelse af NATO's jordbaserede radardækning mod øst og i særlig grad imod lavtflyvende luftfartøjer. Sammen med førnævnte NADGE var der tale om en særlig type af fællesindsats. Ikke fordi de alle var "flyverblå", men fordi de dækkede hele det europæiske NATO-område. De var udelukkende defensive, og de var alle meget synlige og derved overfor rette vedkommende demonstrerede de vilje, også offervilje, til at forsvare.

Det gjaldt også den meget vanskelige beslutning om at deployere de atombevæbnede "Pershings" på europæisk jord. Her udviste alliancen virkeligt mod og mandskraft - og det kunne Danmark så ikke bekende sig til.

Finansiering af privat- eller virksomhedsfly

Ringkøbing Landbobank tilbyder total- eller delfinansiering af fly på fordelagtige vilkår efter normal kreditvurdering:

- Fast lav rente
- Finansiering kan ske alene mod sikkerhed i flyet
- Effektiv sagsbehandling - mulighed for hurtig beslutningstagen

- Dit sædvanlige pengeinstitut holdes helt uden for sagen

Ring eller skriv - så finder vi en løsning, der passer dig.



Ringkøbing Landbobank

Torvet 1 · Ringkøbing · Tlf.: 9732 1166 · Fax: 9732 1800 · e-mail: post@landbobanken.dk
www.landbobanken.dk

Døde

Luftkaptajn Hans Venningbo

En legendarisk flyverskikkelse er ikke mere. Luftkaptajn Hans Venningbo døde den 6. oktober, 85 år gammel.

Venningbo, der var militærflyver fra 1938, huskes især for sin indsats som pilot i Zone-Redningskorpsets Flyveambulancetjeneste. Han gennemførte mange ambulance- og undsætningsflyvninger under vanskelige vejrforhold med fly, der havde langt lavere præstationer end nutidens. Fx ville flag-skibet KZ IV i dag ikke kunne godkendes til IFR-flyvning, og hjælpemidler som VOR, end-sige GPS fandtes ikke.

Men Venningbo og hans kolleger fløj alligevel.

Senere fløj Venningbo free-lance indtil han i 1965 fik ind-draget sit D-certifikat af medi-cinske grunde. Han proteste-rede uden resultat, og da han derefter søgte om at få A-cer-tifikat, fik han blankt afslag.

Men det ville Venningbo ik-ke acceptere. Han var en ild-sjæl, og når han havde sat sig noget i hovedet, så gennem-førte han det! Han klagede der-for over afgørelsen, fik nyt af-slag, klagede til en ny myndig-hed, og sådan blev det ved, ind-til ombudsmanden fik standset dette bureaukratiske cirkus, og i 1970 fik Venningbo lov til at gå op til A-certifikatprøve. Ifølge hans eneflyvningsbevis var hans flyvetid da 8.671:45 timer – til gengæld brugte han kun tre timer til A-certifikatet. Instruktør var i øvrigt hans søn Finn.

Da ambulanceflyet KZ IV OY-DZU sidst i 1970'erne var i fare for at blive solgt til udlan-det, greb Venningbo ind og organiserede en indsamling, så Danmarks Flyvemuseum kunne overtage det.

Restaureringsarbejdet på flyet nærmer sig sin afslutning, men desværre fik Venningbo ikke set det udstillet på Sjæl-land, sådan som han havde kæmpet så ihærdigt for.

Men han fik skrevet sine erindringer og nåede lige ak-kurat at se dem færdigtrykt. Læs dem!

H.K.

Oberstløjtnant P. Lilholm

Poul Lilholm, der døde den 9. oktober, blev kun 60 år. Han var intendanturofficer i Hæren til 1989, da han blev forsat til Flyvevåbnet. I 1992 blev han oberstløjtnant og chef for Flyvematerielkommandoens øko-nomialdeling.

60 år

Direktør Ole Brinckmeyer



Ole Brinckmeyer, der er inde-haver af firmaet Thermo-Nord (fjernvarmekomponenter) er af en flyvende familie. Faderen begyndte at flyve i Sportsfly-veklubben i Skovlunde i 1953, en bror var SAS-kaptajn (nu pensioneret), en anden er kaptajn i Maersk Air. Og Ole Brinckmeyers kone er pilot – og det er hans søn også.

Selv begyndte han at flyve i 1965 hos Copenhagen Air Taxi, som dengang holdt til i Skovlunde, og året efter fik han certifikat. Han købte sit første fly i 1979, eller rettere sine, for det var to, begge af typen PA-28-151 og beregnet på udlej-ning. Oprindeligt fra Skovlun-de, men allerede i 1980 flytte-de han dem til Allerød, og det endte med, at han i 1984 over-tog både flyvepladsen og Møl-mosegård.

Der var også et værksted på pladsen. Det var ikke med i den oprindelige handel, men også der endte det med, at Brinckmeyer overtog det og ansatte den legendariske, nu afdøde flytekniker Sven E. Bryde som leder.

Da Bryde hørte at Brinck-meyer havde svendebrev som

automekaniker, fik han sendt sin chef på Flyskolen, og i 1987 fik Brinckmeyer M-certi-fikat, så nu er han selv teknisk chef.

Organisationsarbejde er der også blevet tid til; siden 1982 har han været medlem af bestyrelsen for Foreningen Danske Flyvere.

Den 30. november bliver han 60 år.

25-års jubilæum

Direktør Finn Bluhme



Direktør Finn Bluhme har den 1. november 25-års jubilæum som chef for Kenya Airways Norden.

Umiddelbart efter realeksa-men i 1957 blev han trafikelev i SAS, hvor han fortsatte efter endt militærtjeneste i Flyve-våbnet. I 1963 blev han reser-vationsassistent i Canadian Pacific, som han tre år senere forlod for at blive sælger og siden salgschef i Air France.

I 1974 tog han springet til daværende East African Air-ways som direktør for Norden. Her var han med til den gen-nemgribende reorganisering, som resulterede i etableringen af Kenya Airways i 1977.

Selskabet skønner at Finn Bluhme i sine 25 år som direk-tør har sendt omkring en kvart million nordiske turister til Ke-nya. Selv har han besøgt lan-det mindst 150 gange.

Finn Bluhme har gennem de sidste 10 år fungeret som formand for BARD, Board of Airline Representatives in Den-mark.

To sjældne jubilæer

Et fast indslag i Foreningen Dan-ske Flyveres årsfest er talen for foreningens jubilare, og da det er en forening med trofaste medlemmer, er der altid et rigtig pænt antal, der har været med i 25 år.

50-års jubilare er heller ikke u-sædvanlige, men i år kan man by-de på noget, som ikke mange andre foreninger kan hamle op med: en 70-års jubilant!

Det er forhenværende maskin-inspektør Thorkild Juul-Nyholm, der nu er 92 år. Han kunne endda have fejret jubilæum i fjor, for han fik privat-flyvercertifikat i 1928, men meldte sig nu først ind i foreningen året efter, da han var blevet militærflyver.

Juul-Nyholm, der er uddannet som maskinmester, forrettede tje-neste i Flyverkorpsen til 1931. Han sejlede derefter et par år og virkede som maskinmester "til lands", men vendte i 1947 tilbage til flyvningen – ikke som pilot, men som tekniker i Københavns Lufthavn Kastrup, og to år senere blev han chef for luft-havnens tekniske tjeneste. Han blev pensioneret i 1974.

Foreningen har i år også en 65-års jubilant. Det er et af foreningens æresmedlemmer, oberstløjtnant P.N. Brandt-Møller, men han er kun er 91 år og blev først medlem i 1934. Han kom nemlig lidt sent i gang med at flyve, idet han havde afsluttet et universitetsstudium (cand. mag. i matematik, fysik og kemi) og havde været gymnasieleærer, inden han i 1934 kom på Hærens Flyveskole, på det første Værløse-hold. Senere gennemgik han Hærens Officers-skole og blev linjeofficer.

Under sidste del af Anden Ver-denskrig var Brandt-Møller i Sveri-ge, hvor han gjorde tjeneste ved Flygvapnet og i Den danske Bri-gades flyverstyrker.

Brandt-Møller var fra 1947 til 1951 chef for Flyvemekanikersko-len og derefter for Flyvevåbnets Of-ficersskole i 10 år. Han sluttede sin militære karriere som chef for Fly-vestation Vedbæk og gik på pensi-on i 1967.

Ved siden af sin officersgerning var han i en snes år lektor i aero-planlære ved Danmarks Tekniske Universitet. Han har skrevet en læ-rebog om jetmotorer og i 1997 ud-sendte han en bog om sine unge år i Hærens Flyvertropper.

Den flyver som en jet

Tekst: Fritz Krag

De fleste i flyverdenen blev meget forbavsede, da det amerikanske flyvevåben (USAF) og flåden (USN) i 1995 valgte det schweiziske turbopfly Pilatus PC-9 som udgangspunkt for det nye fælles elementære skolefly i Joint Primary Aircraft Training System (JPATS)konkurrencen.

Alle kunne selvfølgelig se det fornuftige i at vælge et turboprop-drevet fly på grund af dens motortypes betydeligt bedre brændstoføkonomi sammenholdt med en turbofanmotor. Dette passede godt set i lyset af de stigende brændstofpriser og indskrænkningen i de fremtidige militære budgetter.

Men kraftige propeldrevne fly har den ulempe at de under start, når der gives fuld gas, trækker voldsomt ud til siden indtil halefinne og sideror bliver effektive. Og en turbopropmotor yder trækraft langt hurtigere end en turbofan.

Resultatet af disse egenskaber er normalt at en pilot-elev skal lære at behandle gashåndtaget roligt og huske (helst i rygmarven) at træde kraftigt på højre siderorspedal under start. Og dette er helt unødvendig lærdom, der blot skal aflæres, når han/hun senere kommer over i rene jettfly, hvor man bare giver fuld gas og kører lige derudad under start.

Beech MkII prototypen var i Københavns Lufthavn Roskilde den 17. september 1996 kort tid efter at den var præsenteret på Farnborough udstillingen. (Foto: Knud Larsen)



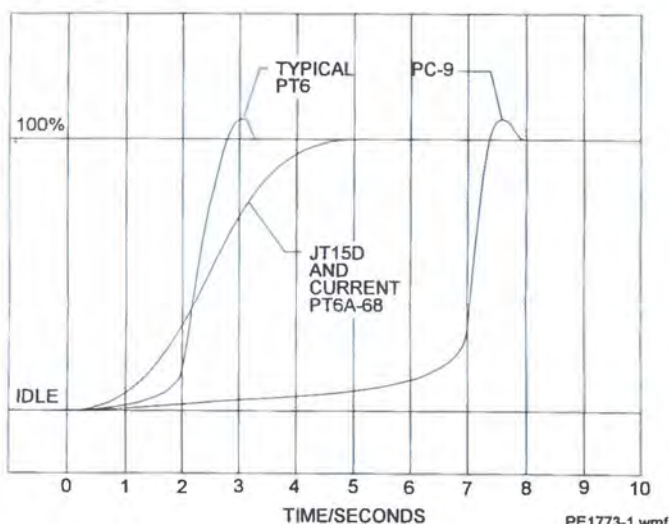
Den første serieproducerede T-6A Texan II er nu leveret til Randolph AFB i Texas. Farveskemaet på USAF's og US Navy's fly bliver det samme bortset teksten U.S AIR FORCE alternativt NAVY på næsen.

Elektronikken til hjælp

Beech klarede problemet i deres Beech MkII (der nu er omdøbt til Raytheon T-6A Texan II) ved bl. a. at installere et Trim Aid Device i siderorsystemet. Det er en elektronikbox på størrelse med en bog.

Efter en række prøveflyvninger blev et computerprogram installeret til kompenserende for propellens rotation af slipstrømmen. Systemet blev atter prøveflyjet, men det fungerede stadig ikke tilfredsstillende under aerobatics, især looping, fordi der ikke var kompenseret for gyroeffekten. Da

Power Spool-Up



25 år med Cimber Air

Som søn af Cimber Airs legendariske stifter Ingolf Nielsen var det oplagt, at Hans Ingolf Nielsen skulle være pilot, og den 1. november er det 25 år siden han begyndte i Cimber Air.

Luftkaptajn Hans Ingolf Nielsen fortæller



Efter at have lugtet lidt til svæveflyvning begyndte jeg som pilotaspirant i Flyvevåbnet den 1. november 1968. Jeg fik pilotnavnnet GOL og kom efter grunduddannelse på Avnø på flyveskole ved det amerikanske flyvevåben på Columbus Air Force Base, Mississippi. Jeg gennemførte og afsluttede med USAF Training Command Flying Training Award og UPT Outstanding Graduate Award.

Det var en enestående oplevelse, det ypperste, der efter min opfattelse kan opleves, når man er 20 år gammel.

722 og Avnø

Efter at være omskølet til danske forhold på T-33 tiltrådte jeg i 1971 tjeneste i redningseskadrillen, ESK 722. At deltage i opgaverne sammen med disse gode og professionelle mennesker i et teamwork, ikke på øvelse, men i aktiv indsats i "the real world" står som en uforglemmelig oplevelse.

I 1973 blev jeg instruktør på Avnø. FSN Avnø er gemt i min hukommelse som noget fra en anden tid. At køre gennem Køng og opleve en tidsforskydning 25 år baglæns har sin virkning. 13 Chipmunks, to hangarer, OB in tower på taget af hangaren, elever der vil give det hele for at komme med, et arnested for gode tanker og holdninger, 31. oktober var der afslutning på seks fantastiske år i det danske flyvevåben. Vermodigt – og dog, Cimber Air var den naturlige vej videre.

Trafikflyver

Den 1. november 1974 tiltrådte jeg i Cimber Air som "til

rådighed, når Nord 262 kursus skal afholdes".

Den 4. februar 1973 var jeg til styrmandscheck på Nord 262 efter en spændende og intens træning med min egen far som instruktør. Jeg tror der blev ødslet hele fire timer på skoling.

Cimber Air går nu med senior i teten ind i jetalderen; jeg bliver checket ud på VFW614 den 19. august. 1975.

Samme år fejrer selskabet 25-års jubilæum og flyver nu indenrigs i Danair.

Kaptajns-check 26. marts 1976 på VFW614 og ny udfordring som chefpilot med ansvar for driftsbetingelserne for typen.

1979 tiltrådte jeg som næstkommanderende – midt i oliekrisen.

Afslutning på 614 æraen og start på Fokker F. 28 æraen.

For få passagerer og for store omkostninger, men senior gør det igen: kontrakt med Saudi Arabian Airlines for de to Fokker F. 28, som derefter flyver indenrigs – i Saudi Arabien.

1980 til 1988 er lederrotation på skift til og fra en tung, men dog spændende opgave. Mange gode mennesker kommer og går i den periode, og flyene gnaver mere end 6.000 timer af pr. år.

I den varme stol

1985 fejres selskabets 35-års jubilæum med en god og gedigen hangarfest. Alle husets venner er med, og jeg får den varme stol som chef for Cimber Air, mens senior tager sædet som arbejdende bestyrelsesformand.

Der gøres tiltag til etablering af et selvstændigt tysk selskab, der skal flyve bæredyg-

tige ruter ud af Kiel. De tyske myndigheder er ikke uvillige, men stiller dog krav som ikke kan indfries. Der etableres i stedet et samarbejde med Lufthansa, og det har udviklet sig til et nært venskab i dag.

Cimber Air har gennem en lang årrække samarbejdet med SAS. Denne relation har udviklet sig, således at SAS i dag er medejer af Cimber Air.

1994 bød på ændringer, således at jeg gik tilbage til linietjeneste.

Cimber Air's grundlægger Ingolf Nielsen afgik ved døden den 30. september 1995. En innovator og pioner var væk.

Selskabet skulle bevise sin eksistens på nye vilkår. Min bror Jørgen Nielsen bar den "gule trøje" og holdt stand og kurs og videreudviklede samarbejdet med SAS og Lufthansa.

Nye udfordringer

Selv er jeg nu direktør for Cimber Data, men flyver fortsat som liniekaptajn.

Cimber Data kom på scenen som en udfordring, og når man kun er 49 år ung, er det en god udfordring at prøve kræfter med et nyt felt. Et godt produkt, gode medarbejdere og en hel verden som arbejdsplads - et godt udgangspunkt for en ny tid.

Jette blev rettet i softwaren fløj T-6A Texan II så den opfyldte JPATS specifikationen også på dette punkt.

Udover Trim Aid Device er der på T-6A indført en elektrisk Power Management Unit på Pratt & Whitney PT6A-68 motoren, som styret af gasnåndtaget, får turbopropmotoren til at accelerere som en JT15D turbofan (se fig. 1). Endelig er der en elektromekanisk Propeller Interface Unit monteret på propellens reduktionsgear som i realiteten fungerer som en governor.

T-6A Texan II opfylder nu alle JPATS-specifikationens krav til flyveegenskaber, men typen har også fået indført andre modifikationer i forhold til den oprindelige PC-9. Den har fået trykkabine, Martin Baker katapultsæder, en frontrude og canopy, der kan tåle kollision med en fugl ved 270 knob samt et cockpit, der kan bruges af 95 procent af alle pilotaspiranter. Man må huske at nu kommer der også ganske små og tynde piger på flyveskole, og kraftige høje mænd er der desuden blevet flere af.

For nylig fik Texan II civil typecertifikat i henhold til FAR Part 23.

Interesse for Danmark

Udover de 711 T-6A, som USAF og USN har behov for, er der solgt 24 T-6A til NATO Flying Training in Canada (NFTC), og Grækenland har besluttet at købe 45 fly. I Canada vil typen få betegnelsen Harvard II.

Af særlig interesse herhjemme er at Danmark i september 1998 skrev kontrakt på uddannelse af jetpiloter hos NFTC. I fremtiden vil således danske piloter flyve i et klima og over et mere repræsentativt landskab under flyvetræningen end hvad Texas bød på. De skal flyve 123 timer basic training (grundskole) på Harvard II på Moose Jaw basen før de går over til avanceret træning på British Aerospace Hawk Mk 115.

En nordamerikansk tornado

De første jetmotorer var ikke særlig kraftige, og jetbombeflyet XB-45 med tilnavnet Tornado fra den amerikanske flyfabrik North American havde derfor fire jetmotorer.

Aarbejdet på flyet begyndte allerede i slutningen af Anden Verdenskrig, og regeringen bestilte tre prototyper i slutningen af 1945.

Den første Tornado fløj første gang den 17. marts 1947 fra Muroc testbasen i den californiske ørken med testpilot George Krebs alene i flyet. På det tidspunkt var der allerede afgivet bestilling på 96 B-45A.

B-45B var en projekteret udgave med ny radar.

B-45C havde forstærket struktur, men blev kun bygget i 10 eksemplarer plus 33 af en rekognosceringsudgave, RB-45C.

Den sidste RB-45C blev leveret i oktober 1951.

Af Wilhelm Willersted

Selv om den firemotorede North American B-45 Tornado i virkeligheden var ret konventionelt konstrueret med sine lige vinger og traditionelt haleparti og kom til - så at sige - at leve tilværelsen i skyggen af Boeings mere avancerede, seksmotorede B-47 Stratojet, fik B-45 muligheden for at mar-

kere sig under udviklingen af USAF's første jetbomber-styrker. Den blev således USAF's første operationelle jetbomber, der kom i tjeneste i marts 1949 og gjorde eskadrille-tjeneste i de kommende otte år.

B-45 Tornado var i begyndelsen udstyret med fire Allison J35, der senere blev ud-

skiftet med den noget kraftigere J47.

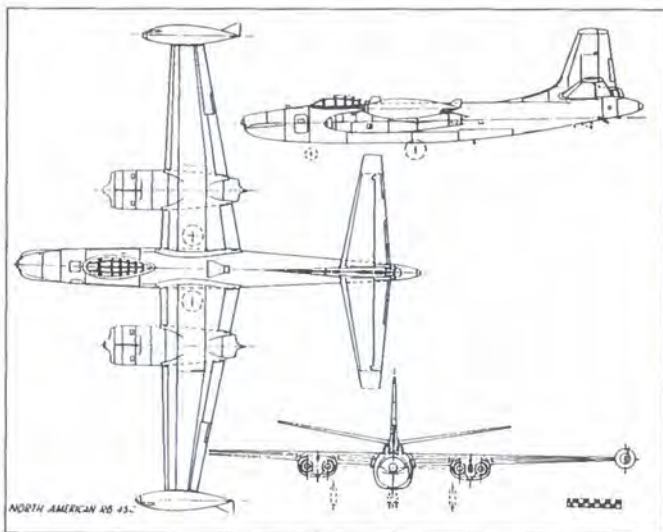
B-45 var det første amerikanske bombefly, der blev tanket op i luften. Det skete i 1947 fra en Boeing KB-29B - altså den specialbyggede tankerudgave af Superfæstning. Det skete i luften over Edwards Air Force Base i Californien.

Tornado blev det første amerikanske jetbombefly, der nedkastede en „atomic device“ under en A-bombe-afprøvelse i Nevada. Flyet kunne medføre en intern bombelast på godt 10 tons - såvel atom-

våben som almindelige bomber.

Bombningerne skete fra en højde af 40.000 fod, og B-45 fik - som det første amerikanske jetbombefly - pålagt en hastighedsbegrænsning på 76 procent af lydens hastighed, det svarer altså til omkring 850 km/t.

Besætningen på B-45 i bomberversionen bestod af to piloter i tandem i cockpittet, en bombekaster i næsen og en skytte agter. Fotoversionen droppede agterskytten og „bombemanden“ betjente nu



B-45A Tornado fotograferet i Kastrup Lufthavn i begyndelsen af halvtredserne.



North American RB-45C

Spændvidde: 27,3 m
Længde: 22,6 m
Højde: 7,6 m
Fuldvægt: 37.500 kg
Max. hastighed: 880 km/t
Operationshøjde: 12.200 m

kameraerne og spionudstyret. I bomberummet kunne RB-45C medføre 25 flash-bomber. Desuden var fotoversionen udstyret med tiptanke til forlængelse af rækkevidden. Under motornacellerne kunne flyet medføre to kastbare 1.000 liter vandtanke, der blev brugt til at sprøjte væske ind i motorene for at øge kraften under starten.

USAF udviklede Tornado som rekognosceringsfly og i 1951 sendte USAF en håndfuld RB-45C til Korea for at få kamperfaring med typen.

Desværre var det langsomme jetfly et godt mål for angribende, nordkoreanske MiG-15 med et par tragiske følger, og B-45 besætningerne måtte lide den tort at de kun måtte operere i Korea med jagereskorte. Til sidst blev disse restriktioner fulgt op af et generelt forbud mod at flyve operationer i dagslys.

Trods disse restriktive besværligheder benyttede amerikanerne B-45 Tornado i første linie, både som bombemaskiner og som rekognoscerings- og fotofly fra baser i Europa for NATO.

For nylig var der en artikel i Flyvehistorisk Tidsskrift om „mystiske fly over København i april 1954“ skrevet af Fritz Krag. Heri blev oplyst, at der netop i denne måned skete særdeles hemmelige overflyvninger af dansk luftrum af RB-45C fly, som opererede fra baser i England - og var udstyret med rundeller som de ordinære RAF-maskiner. Flyene skulle tage billeder af flyvepladser, missilbaser og andre hemmelige mål i Sovjetunionen!

Ikke flyinteresserede kunne i øvrigt midt i halvtredserne med fare for at få buksebagen flænget af vagtsoldaternes dobberman'ere over hegnet i Kastrup Lufthavn få et glimt af både B-45A atombombemaskinen og fotoversionen RB-45C - desværre kun i amerikansk bemaling.



RB-45C i skala 1:72 fra Mach-2

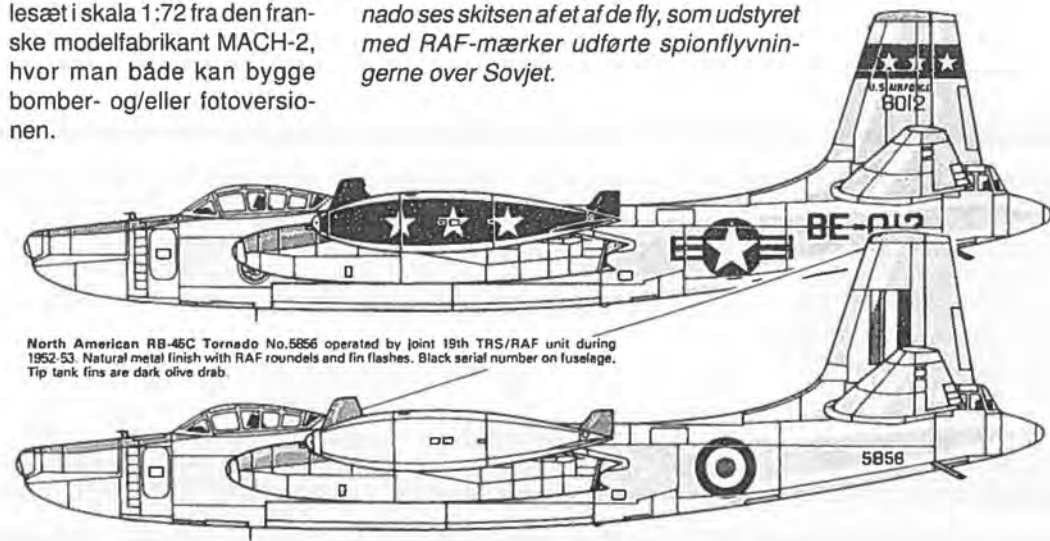


B-45 Tornado kunne med direkte vandindsprøjtning i motorene forbedre startegenskaberne betydeligt.

Modellen:

Der er netop udsendt et samlesæt i skala 1:72 fra den franske modellfabrikant MACH-2, hvor man både kan bygge bomber- og/eller fotoversionen.

Under den øverste tegning af RB-45C Tornado ses skitsen af et af de fly, som udstyret med RAF-mærker udførte spionflyvninger over Sovjet.



North American RB-45C Tornado No.5856 operated by joint 19th TRS/RAF unit during 1952-53. Natural metal finish with RAF roundels and fin flashes. Black serial number on fuselage. Tip tank fins are dark olive drab.

Kommentarer

Byggeår og seneste udenland-
ske registreringsbetegnelse for
flyene i rubrikken tilgang:

Champion OY-ALA	1946	N9120U
Cessna 172 L OY-CHD	1970	N1003M
Fokker 50 OY-EBD	1988	EI-FKB
Mooney M-20R OY-ELW	1995	G-BVZY
Tomahawk OY-FLI	1978	G-BOEC
Beech OY-GEP	1992	N31YV
Reims Hawk XP OY-IPI	1977	D-EIPI
Blanik OY-NIX	1964	OE-0697
ASW-24 OY-RLX	1990	SE-UIC
Ab 180A OY-SOB	1991	SE-ZFK

Saratoga IITC OY-JAH, Let
L410 OY-PBH og Duo Discus
OY-RMX er alle fabriksnye.

OY-GEP flyver på det holland-
ske selskab Trans Travel Airli-
nes nyligt åbnede rute Ham-
burg-Göteborg. Den har tidli-
gere fløjet hos det amerikanske
regionalselskab Mesa Airlines.

Du behøver ikke være ked af
det, hvis du ikke kender typen
Viking Ab 180A (OY-SOB). Det
gjorde vi heller ikke i redaktio-
nen! Vi delagtiggør gerne læ-
serne i vor nyhvervede viden
- det er en ballon.

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dat	Ejer/bruger
ALA	Aeronca 7AC	7AC-1024	23.8.	Bent Esbensen, Esbjerg
CHD	Cessna 172L	17259403	9.9.	Karsten Jepsen, Billund
EBD	Fokker 50	20119	18.8.	Newair A/S, Billund
ELW	Mooney M-20R	29-0045	1.10.	Hansengroup A/S, Lem
FLI	Piper PA-38-112	78A0138	8.9.	Northwest Air Service, Thisted
GEP	Beech 1900D	UE-31	13.8.	Aviation Assistance, Roskilde
IPI	Cessna FR 172K	1720616	22.9.	Carsten Ullerup, Vodskov +
JAH	Piper PA-32R-301T	3257103	23.9.	Air Alpha, Odense
NIX	L13 Blanik	173004	11.8.	Blanik Gruppen, Kirke Eskilstrup
PBH	Let L410UVP-E20	992736	9.9.	Alebco Corporation, Sdr. Felding
RLX	Schleicher ASW-24	24083	3.9.	Midtsjællands Svæveflyveklub
RMX	Schempp-Hirth Duo-Discus	208	31.8.	Midtsjællands Svæveflyveklub
SOB	Viking Ab 180A	SLB020	1.7.	Marianne Sjøgren, Rødovre

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
BFN	Cessna F 172M	14.9.	Vamdrup Flyveskole	Ophugget
DSE	PA-28-140	1.10.	Boss Aero, Lystrup	Hav. 31.5.1999 ved Egebjerg
FIN	Commander 114	1.10.	Finn Skjoldborg, Kolding	Solgt til Sverige
HGH	Bell 407	30.8.	Grønlandsfly	Solgt til England
HEL	AS 350B2	9.9.	Grønlandsfly	Solgt til Sverige
HMJ	AS 332L	9.9.	Maersk Helikopters	Lejemål ophørt
INI	Cessna 501	23.9.	Jet Plane Corp., Billund	Solgt til USA
JRA	Cessna 172N	24.8.	Thule Aero Club	Solgt til Ungarn
MMG	Fokker 50	21.9.	Maersk Air	Lejemål ophørt
XGZ	Sie 3	8.9.	Sie 3 Gruppen, Hjørring	Solgt til Tyskland

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dat	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
AGH	Cessna F 172H	17.9.	Lars Krause, Trige	Jens Østergaard, Grenå
AUN	PA-28-181	29.9.	Chr. Lyngholm Christensen, Egtved	P. Christensen, Kolding
BRI	PA-28-181	17.9.	Lars Henrik Nøhr Nielsen, Ryomgård	Elsmark Air, Nordborg
CGB	Cessna F 172M	28.9.	Tholstrup Luftfoto, København	Bel-Air, Sønderød
EFA	Stinson 10A	16.9.	Orla Graversen, Silkeborg	Ole Larsen, Odense
XGJ	SF-25B	6.9.	Falkegruppen, Lindtorp	Niels Schurmann Jakobsen, Skive
XHT	PIK-20D	6.9.	Bent Daugaard Pedersen, Kalundborg	Poul Olsen, Kalundborg
YAC	Yak-52	28.9.	Søren Dolris, Helsingør	Allan Banke, Nyborg

Beech 1900D OY-GEP anvendes af Transtravel Airlines på ruten Hamburg-Göteborg.

Foto: Tavs Mortensen





Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenberg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	86 44 11 33	
Jan Schmeltz Pedersen	48 17 50 58	Teknik
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdirageflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstofflyver Union
Poul Erik Nielsen
Ellesletten 12, Trørød
2950 Vedbæk
Telefon 45 66 12 21

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Smålodssvej 43
4100 Ringsted
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatservice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Tom Oxager
Månebakken 5, Dalby, 4690 Haslev
Telefon 53 69 85 95
E-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Linestyrings-Unionen
Jens Geschwendtner
Lundeager 28, 2791 Dragør
Telefon 32 94 74 47

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

Referat af Kongelig Dansk Aeroklubs ekstraordinære repræsentantskabsmøde

Lørdag den 25. september 1999 kl. 09.30 i Aarhus Idrætspark, Stadion Alle, Aarhus

Til stede var KDA's bestyrelse samt repræsentanter fra følgende unioner samt direkte medlemmer: Dansk Ballonunion, Dansk Drageflyver Union, Dansk Faldskærms Union, Dansk Motorflyver Union, Dansk Svæveflyver Union, Fritflyvnings-Unionen og et direkte medlem.

Der var ikke repræsentanter fra Dansk Kunstofflyver Union, Linestyrings-Unionen og RC Sport Danmark.

1. Valg af dirigent

Bestyrelsen foreslog æresmedlem i KDA Bent Holgersen, der valgtes som dirigent.

Bent Holgersen konstaterede, at det ekstraordinære repræsentantskabsmøde var rettidigt og lovligt indvarslet og at mødet således var beslutningsdygtigt. 76 stemmer ud af 79 mulige var repræsenteret.

2. Bestyrelsens forslag til differentieret kontingent.

Formanden redegjorde for baggrunden for dette forslag. DULFU samt RC modellflyverne har forladt KDA med den

motivering, at KDA ikke kunne yde tilstrækkelig service og der derfor ikke er grund til at betale fuldt kontingent.

DFU har meddelt, at da de har en meget stor gennemgang af medlemmer - ca. 2000 er kun medlem i 3 til 6 måneder - føler DFU ikke der er behov for at betale fuldt kontingent for alle - alle andre unioner betaler heller ikke fuldt kontingent. På denne baggrund har DFU meddelt at de vil forlade KDA pr. 31.12.99, hvis ikke de kunne opnå en anden ordning som f.eks. differentieret kontingent.

Formanden kunne meddele at forslaget om differentieret kontingent var fremsat af en enig bestyrelse.

Hans Carøe (DFU) meddelte at kontingentet til KDA er en uforholdsmæssig stor post på budgettet som har givet anledning til mange spørgsmål fra medlemmerne hvad man egentlig får for pengene. Finn Larsen (DFU) meddelte at hvis forslaget blev vedtaget ville DFU forblive i KDA.

Der blev stillet spørgsmål til hvorledes stemmefordelingen skulle være i fald man vedtog

forslaget - skulle et lavere kontingent for nogle give ret til fuld stemmeret ?

Formanden meddelte at dette havde man ikke taget stilling til på nuværende tidspunkt.

Repræsentantskabsmødet mente at forslaget kunne vedtages hvis de sidste tre linier i forslaget :

"Bestyrelsen bemyndiges til at optage forhandlinger med modellflyveorganisationer m. fl., der i overvejende grad har unge medlemmer, om medlemskab af Kongelig Dansk Aeroklub på grundlag af et tilpasset kontingent", bortfaldt og blev udskudt til det ordinære repræsentantskabsmøde den 15. april 2000.

Det ekstraordinære repræsentantskab vedtog herefter enstemmigt følgende :

"For unionsmedlemmer indføres to kontingentkategorier :

- a. medlemmer, der er certifikatindehavere : fuld kontingent
- b. medlemmer, der ikke har certifikat : reduceret kontingent.

Vedtagelsen vil være gældende fra 1. januar 2000 såle-

des at medlemmer med certifikat betaler kr. 46,- og medlemmer uden certifikat betaler kr. 30,- for året 2000.

3. Bestyrelsens forslag til ændring af love for KDA.

Dirigenten gennemgik det fremsendte forslag til ændring af KDA's love - paragraf for paragraf - hvorefter det ekstraordinære repræsentantskabsmøde enstemmigt vedtog de nye vedtægter for KDA.

Repræsentantskabet bemyndigede bestyrelsen til ved næste ordinære repræsentantskabsmøde den 15. april 2000 at fremsætte forslag til en ændring af § 9.3 - stemmeret og afstemninger - jf. det under pkt. 2 vedtagne.

4. Eventuelt

Der var intet under dette punkt.

Henrik N. Knudtzon
Generalsekretær og referent

Bent Holgersen
Dirigent

Aksel C. Nielsen
Formand

KDA efter år 2000

Dette seminar blev afholdt efter den ekstraordinære generalforsamling med følgende deltagere fra bestyrelsen :
 Aksel C. Nielsen
 Vagn Jensen
 Palle C. Christensen
 Finn Larsen
 Jan Schmeltz Pedersen

fra unionerne:
 DFU - Hans Carøe
 DSVU - Jørgen Ærenlund
 Olsen og Per Wistisen
 DMU - Ricard Matzen og
 Peter Andersen
 DDU - Michael Fog
 DBU - Jørn Vinther

Fra sekretariatet:
 Knud Larsen - redaktør - FLYV
 Henrik N. Knudtzon - generalsekretær.

Grundet det ekstraordinære repræsentantskabsmødes længere varighed var programmet ændret for seminaret.

Formanden Aksel C. Nielsen redegjorde for KDA's engagement i det løbende forhandlinger omkring det af Trafikministeren fremsatte forslag til ændring af luftfartsloven.

Det er nu lykkedes efter flere møder og deltagelse i høringer dels i Folketingets Trafikudvalg, dels i Statens Luftfartsvæsen og til slut et møde med trafikministeren i Trafikministeriet at få nogle af de værste tiltag taget ud af lovforslaget. Der resterer stadig et par efter KDA's mening misforståelser som bør ændres inden lovforslaget fremsættes.

Efterfølgende er KDA af SLV blevet inviteret til at deltage i en arbejdsgruppe vedr. indholdet af de BL der vil blive udsendt som en følge af lovforslaget under forudsætning af at lovforslaget endeligt vedtages i Folketinget maj 2000.

Seminaret startede kl. 13.00 og deltagerne blev efter en kort introduktion ved formanden Aksel C. Nielsen delt op i to grupper således :

Det første gruppemøde havde følgende emne :

Hvilke fremtidige opgaver ønsker vi KDA skal løse ?

Resultatet af gruppearbejdet fra de to grupper kan sammenfattes således :

- Det er væsentligt at KDA har en bedre forståelse for synliggørelse både internt men også eksternt.
- Ved optagelse af nye medlemmer kunne man tilsende dem en velkomstpakke (i lighed med FDM)
- KDA's bibliotek burde lægges på KDA's hjemmeside således at man herigennem kan se nye bøger eller hvad biblioteket indeholder og bestille udlån direkte på hjemmesiden.
- KDA bør være mere synlig overfor myndigheder og embedsmænd - mange ved ikke hvad KDA står for.
- KDA bør have en koordinerende funktion overfor myndighederne således at vore aktiviteter ved sagsbehandling der evt. vedr. flere unioner kan foregå samlet og koordineret.
- KDA butikken bør have et bredere varesortiment - initiere fællesindkøb f.eks. af GPS udstyr.
- KDA bør foretage en bedre PR-koordination således at der bliver en bedre synliggørelse af begivenhederne og så overfor pressen.
- Det er vigtigt at KDA fremdeles er repræsenteret internationalt overfor FAI
- KDA må forsøge at finde sponsorer til de store begivenheder.
- Det er vigtigt at KDA arbejder på internationalt niveau - på nordisk plan - overfor FAI og med deltagelse i WAG.
- Fælles for alle er miljøproblemerne og KDA har bidraget væsentligt med etablerin-

gen af amtsmiljørepræsentant organisationen.

- Drageflyverunionen og faldskærmsunionen har fået meget hjælp ved behandling af miljøsager fra DIF/Team DK, men ikke meget fra KDA.
- Motorflyveunionen er ikke medlem af DIF og har derfor kun KDA at trække på. Mange mindre pladser trues af store og forhøjede afgifter til behandling af miljøgodkendelser etc. samt krav om at helbredsundersøgelser kun kan finde sted ved godkendte flyvelæger. DMU har behov for juridisk bistand i lighed med hvad andre unioner også har fra tid til anden. Det ville være ønskeligt om vi kunne etablere et advokat udvalg på frivillig basis.
- KDA bør udvikle og etablere et netværk af specialister der på frivillig basis kan yde råd og vejledning samt sagsbehandling inden for områder som miljø - jura - flyveteknik etc.

Herefter behandlede de to grupper emnet:

Hvorledes tilvejebringes KDA's økonomiske og personalemæssige ressourcer ?

Resultatet heraf kan sammenfattes således :

- Flere medlemmer - højere kontingent - måske burde det overvejes at forhøje kontingentet til kr. 100.- pr. medlem
- Indførelse af brugerbetaling
- Ansættelse af en fuldtidsansat generalsekretær
- Der kunne måske opnås et højere salg ved at flytte KDA butikken til et område med flere "strøgekunder" f.eks. ind på "strøget" i København.
- Annoncesalget i FLYV bør forøges således at alle trykkeomkostninger dækkes af annonceindtægten. Annoncer for biler - annoncer fra landsdækkende virksomheder.
- Unionerne har ikke noget mod at betale mere hvis man så får noget for pengene.
- KDA butikken bør hvile i sig selv.
- KDA's udvalg skal spille en samlende rolle således at

ekspertisen bibeholdes i udvalgene. Udvalgene skal kunne rådgive, men de der har behovet må selv finde pengene. Der må tages stilling fra sag til sag.

Seminaret sluttede kl. 16.30 efter en opsummering således:

KDA's mål :
 indflydelse hos myndigheder
 international organisation
 jura
 øgede ressourcer
 intern information

KDA's metoder :
 synliggørelse
 koordinering
 netværk
 lobby

Med baggrund i ovenstående referat vil bestyrelsen i KDA arbejde videre med strukturproblemerne og kommunikere resultaterne til unionerne/klubberne.

Henrik N. Knudtzon
 Generalsekretær

Hydro Texaco's Uddannelseslegat 1999

Uddannelseslegatet, som blev indstiftet i 1976, har i år en beløbsramme på kr. 120.000. I lighed med tidligere år indkaldes begrundede ansøgninger til legatet.

Legatet er personligt og kan erhverves af unge idrætsudøvere til videreuddannelse inden for det specifikke område han eller hun virker med. Legatportionerne er på henholdsvis kr. 10.000 og kr. 15.000.

Aflæveringsfristen er den 1. november 1999 og ansøgningerne sendes til

Legatkomitén for
 Hydro Texaco A/S's
 Uddannelseslegat
 Strandvejen 70
 2900 Hellerup

- | | |
|---|---|
| 1. Vagn Jensen,
Jørn Vinther
Per Wistisen
Finn Larsen
Jørgen Æ. Olsen | 2. Jan Schmeltz Pedersen
Palle J. Christensen
Ricard Matzen
Peter Andersen
Michael Fog
Hans Carøe
Knud Larsen |
|---|---|



Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt
Generalsekretær: Luftkaptajn Erik Thrane
Sekretariat: Vester Farimagsgade 7.4.,
1606 København V, Tlf. 33 13 06 43

15.15 Afslutning.
Tilmelding på fax nr. 33 13 06
58 eller på E-mail kf@nalg.dk

Fly til salg!

1999 Fabrikssny Piper Seneca V klar til levering primo november.

1999 Fabrikssny Piper Saratoga II TC med co-pilot instrumentering og meget andet ekstraudstyr.

1962 Piper Colt TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., nyt lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.

1967 Piper Cherokee 160 TT 4400, Eng. 400 hrs., SMOH, IFR avionics, GPS, autopilot w/altitudehold, new interior.

1976 Piper Archer II TT 7200 hrs., Eng. 1200 hrs., King IFR avionics, 4-place intercom.

1967 Piper Cherokee 235 TT 5000 hrs., Eng. 1266 hrs., Full King IFR incl. GPS og autopilot.

1969 Piper Cherokee Six TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King Avionics, dual controls, cargo door.

1982 Piper Navajo TT 3970 hrs., Eng. 1900/1900 hrs., King avionics, copilot intruments, HSI, Radar, Stormscope.

1977 Piper Chieftain TT 6750 hrs., Eng. 325/1300 Props 115/1225 hrs., new interior 1998, King/Collins avionics, Full de-ice, strike finder, Vortex Generators, Crew/Cargo Door.

1989 King Air B200 TT 6000 hrs., Eng. 2500/2500 hrs., 4 bladed raisbeck props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Avcon Aerial Photohatch, Raisbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.

1986 King Air B200 TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S
Odense Lufthavn . 5270 Odense N
Tlf. +45 65 954 954 . Fax +45 65 954 955
www.airalpha.com

Til salg

**Auster 5J4 Archer
OY-ECG**

Henvendelse til
Peer Skøtt - Nordborg
Tlf. 7445 6453

Til salg KZ II T OY-FAK

Henvendelse til
Simon Moos, Sydals
Tlf. 7441 5051 (i kontortiden)

Til salg Cessna 172 OY-AKH

Henvendelse til
Gravers Graversen
Nordborg
Tlf. 7449 0222 (aften)

Sælges

PA-28-140/160 hk
Motor 1200 timer, 5500 TT,
årgang 1972, pæn. Kr. 155.000,-
Tlf. 9849 1612

Til salg KZ III OY-AAC

Motor defekt
Henvendelse til Peter
Thomsen, Nordborg
Tlf. 7445 3797 (aften)

Seneca Turbo II udlejes

Velholdt privatfly udlejes til
privat- og forretningsflyvning til
vinterpris dkk. 1980,- pr.
airborne time incl. fuel og excl.
lufthavnsafgifter. Pilotkrav min.
A - Twin - I og 250 timer.
Club Air - tlf. 38 74 11 81

Sælges

Andel i flot/velholdt PA-28-161.
Fra 1977. Næsten ny motor.
Flyet er stationeret i hangar på
Gørlev Flyveplads. Pris kr.
30.000,-. Finansiering kan
tilbydes.
Henv. Jens Nielsen
Tlf. 5853 2269 / 4025 8130

PA 28-180 sælges

Årg. 1965, TT 4000, digital
Bendix King 760 kanal's
radio + ADF. Motor 2150
timer, derfor pris kr. 175.000.
**Kontakt Tord, tlf. 2812 5780
el. aften 3828 1201**

DH-Chipmunk

Årgang 1952 sælges.
Henv. dag: Tlf. 7562 2818
Aften: tlf. 7565 7360

Piper Cherokee Cruiser 1973

Extremely nice aircraft - new paint -
new interior (8/99). JAR 145 main-
tained - King IFR, Century 3 autopi-
lot - engine only 370 hrs on T.W.
Schmith OH. Prop 370 SOH. Ask-
ing 265.000 Dkk.
We buy Cessna & Pipers and take
in commissions for sale. Contact:
40362277. E-mail: airline@sol.dk

1/3 part i OY-BLA

Piper PA 28-180 Cherokee sæl-
ges. TT 1099, årg. 1975, trans-
ponder, 2 radio, ILS, GPS, autopi-
lot. Flyet har altid stået i hangar.
Hangar medfølger. Stationeret
Herning Flyveplads.
Sylvester Mejer Ikast
Tlf. 9715 2911

1/10 eller mere i C172

Velholdt og veludstyret - IFR.
Hangar på EKAK.
Flyver ca. 120 timer pr. år.
Godt partnerskab!
Henv. Jens Larsen
E-mail: bebjes@greenet.gl

Piper Seneca II Turbo sælges

Velholdt og fuldt udstyret erhvervsfly PA 34-200 T årgang 1975 med
digital instrumentering, 2 x 760 radiokanaler, autopilot, intercom,
komplet afisningssystem, termostatstyret varmeanlæg. Pæn stand over-
alt. Resttid på motorer hhv 1000 og 700 airborne timer + evt. gang-
tidsforlængelse 360 a.t. på hver motor. Pris 610.000 dkk.
Yderligere informationer AVIATECH, Steen Larsen, tlf. 46 19 01 03

JETAIR Flight Academy

Vi ønsker vore elever held og lykke
med eksamen den 9. november.

GEN radiokursus begynder tirsdag den 16. november.

NYHED - Distance Learning ring 9710 0155
og hør om dette er noget for dig.

JAR OPS CRM for small operators - ring for tilbud!

Roskilde - Tlf. 46 19 15 55
Karup - Tlf. 97 10 01 55
www.jetair.dk

Til salg/leje - Klubhus/kontor

Havnefronten i lufthavnen i Roskil-
de. Frilliggende træhus på 93 kvm.
Indeholdende entré, 4 rum og toilet
med brusebad. Huset er i meget god
stand - er pt. udlejet til flyveskole
(Airgate), men ledigt pr. 01.12.99.
Henv. Privatflyveklubben v/Carsten
Elgård Andersen, tlf. 3641 0241

Sponsorer søges

til Danmarks største
modelfly - 4-motors
DC 7.
Henv. 5493 5339

TEGN EN
Individuel
CERTIFIKATTABSFORSIKRING
(Loss of Licence)
og evt. LIVSFORSIKRING

Er du som pilot, pilotelev eller
flyveleder ikke (længere) dækket
af en obligatorisk ordning via
din arbejdsgiver/flyveskole,
eller ønsker du at supplere den
obl. ordning - så kontakt DAA
med det samme for et tilbud/
introduktionsmateriale på
ovennævnte forsikringer.

Dansk Assurance Agentur I/S

Højagervej 19
DK-2942 Skodsborg
Tel 45 66 38 78 - Fax 45 66 38 76
E-mail: daa@pip.dknet.dk

"Vort forsikringsprogram giver
mulighed for tegning af individuelle
og gruppebaserede forsikringer
og afvikles af anerkendte
internationale forsikringselskaber"

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures, Inc (HAI)
San Francisco - California

- Verdens største og ledende helikopterskole
- Godkendt også som britisk helikopterskole i marts 1999
- Uddannelse til både amerikanske og britiske certifikater
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat Pilot - ATPL helikopter
- Høj kvalitet på uddannelsen
- Fordelagtige priser
- Ingen forudbetaling
- Mange skandinaviske elever
- Meget gode jobmuligheder
- Internet: www.heli.com

Comair Aviation Academy, Inc
Orlando - Florida

- Ejers og drives af Comair Airlines en "Delta Air Lines Connection"
- En af USA's største og ledende flyskoler
- "Airline" baseret uddannelse
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat pilot - ATPL fly
- Skolen har lejligheder til eleverne
- "Internship" programmer med instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- 1.500 og 700 flytimers "Internship" programmer
- Internet: www.comairacademy.com

Scandinavisk repræsentant for
HAI og Comair:

Tom Seglænd, Skytebaneveien 7 A
4309 Sandnes, Norge
Tlf & Fax: + 47 - 51 62 08 96
E-mail: seglend@online.no

50 år med UNICEF-kort!



Hjælp
børn
i nød



REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT
Skovvej 40 · 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09



Annonce-
telefon

7580 1018

Hvordan opnår De den bedste forsikring?

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De automatisk professionelle rådgivere og konsulenter med i lasten.

Hertil kommer en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner!

Codan
Sådan!

Luftfartsafdelingen · Gammel Kongevej 60 · 1790 København V
Telefon 33 21 21 21 · www.codan.dk

SUN-AIR of Scandinavia A/S søger kaptajner

SUN-AIR of Scandinavia A/S opererer som British Airways franchise partner i Scandinavien. SUN-AIR of Scandinavia A/S ekspanderer og søger derfor kaptajner til vores rute- og taxaflývninger i Scandinavien.

Vi søger kaptajner til Jetstream 31, Jetstream 41 og BAe ATP. Du vil få base i Billund eller Århus.

Kvalifikationer: APTL

Vi tilbyder: Et afvekslende og spændende job.

Ansøgningen: Skriftlig ansøgning med curriculum vitae samt kopier af relevante papirer bedes sendt til:



SUN-AIR of Scandinavia A/S
Lufthavnsvej 33, Postbox 40, 7190 Billund
Att. Flyvechef

BRITISH AIRWAYS

SUN-AIR of Scandinavia A/S opererer som British Airways franchise partner i Scandinavien på følgende ruter:
Fra Århus til henholdsvis Oslo, Stockholm, Torp/Sandefjord og Göteborg. Fra Billund til Oslo, Haugesund, Stavanger, Torp/Sandefjord, Göteborg og Manchester. Fra København til Dagali/Geilo, Fagernes/Valdres samt indenrigs fra Thisted til København. SUN-AIR of Scandinavia A/S har hovedsæde i Billund og afdelinger i Århus, Thisted og Kastrup. SUN-AIR of Scandinavia A/S beskæftiger 130 medarbejdere indenfor rute- og taxaflývninger, internationalt flysalg og leasing samt fly- og motor værksted.

TRAFIKFLYVERSKOLING



MCC KURSUS

Opstart medio oktober 1999

Instruktørkursus

Opstart november 1999

Tilmelding NU!

Tlf. 4619 1919



Hangarvej A4, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19 · www.centerair.dk

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.

D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.

IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilladelse til at flyve i mørke.

GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist.

AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på twin.

INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-

LING=typeomskoling



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn

4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22

Bornholms Lufthavn, Rønne

Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannertæb.

Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.

Teori: ANVHF / IVHF / GEN Individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød

Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48

Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I, Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN, Morse.

CENTER AIR ApS

Hangarvej A4, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19, fax 46 19 08 37

Internet: www.centerair.dk

E-mail: bosjef@post9.tele.dk

PPL, CPL, I-Rating (SE/ME), Flight Instructor, MCC

Teori: Center Air Ground School ApS

PPL, CPL, IR, ATP, Communication

COPENHAGEN AIR TAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde

Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, Instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-

A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby

Tlf. 53 90 82 37, fax 53 90 66 72

A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Lufthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11

A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling

jethelikopter, PFT - A,B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn

4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter, omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY ApS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn

4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A, B/I + D gennem Skolen for Civil Pilotudd. (CPU)

Skole/PFT: A, B, I, D, twin, turboprop, instruktør, N-BEG-

VFR, omskoling, simulator, bannertæb. Speciale: US-

konverteringer. Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse.

JETAIR FLIGHT ACADEMY

Lufthavnsvej 50, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 15 55, fax 46 19 16 50

Internet: www.jetair.dk

E-mail: jetair@jetair.dk

Karup, tlf. 97 10 01 55, fax 97 10 01 56

Teori: PPL, CPL, I-rating, ATPL - communication + diverse andre kurser efter behov

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: A/I, B/I, D. (koncessionshaver B/I og D-CAT)

Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine

Fundamentals, Konverteringskurser i forb. m. udenlandske

certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teori.

Human factors and limitations, PFT-kurser samt alle former

for Iagkurser. Undervisning primært klasseundervisning.

Enkelt hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Lufthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn

4000 Roskilde

Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 95

Ellehammers Allé, 2. sal

7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarere, flyveinstruktør- og

konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter

aftale ATS-, AFIS- og radar kurser m.v.

Terminer og betingelser som angivet i skolens undervisnings-

program.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Lufthavnsvej 136, 5270 Odense N,

Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, I-motors omskoling

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Lufthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,

Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, Instruktør

PFT, omskolinger, Teori A, N-BEG/BEG-VHF

US konverteringer

Omskoling til bannertæb/flyslæb

Basic Aerobatic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn

6400 Sønderborg

Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85

Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85

Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse, Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,

9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Lufthavn, 8560 Kolind. Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.

Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.

Teori: A, N-BEG/BEG VHF

benair a/s

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern, tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN

Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)

PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

FLYV

DECEMBER 1999

12



- vi flyver videre ...

Den ultimative håndholdte GPS

*Glædelig jul
og godt nytår!*

Garmin GPSMAP 295 (med farvedisplay)



skulle nu langt om længe
være til levering medio
december, så den kan nå at
fylde under juletræet!

Vi har udover Garmin's øvrige program, GPS 92, GPS-III
Pilot, GPSMAP-195 og tilbehør også head-set fra
David Clark, Peltor og Goodwood for enhver
pengepung til levering fra lager.

SLUTSPURT:

Vi tilbyder ICOM ICA-3E VHF håndradio
til specialpris Kr. 2.295.- så længe lager haves!

Besøg også vores hjemmeside:
www.avia-radio.dk

Husk chek altid prisen med Avia - inden du handler!

AVIA RADIO AS

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 32 45 08 00 • Fax 32 45 73 75 • E-mail: sales@avia-radio.dk



FLYUDLEJNING

AYF	AA-1	IFR/GPS	PR.	TACHO	510,-
BSV	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
PEW	C172	IFR/GPS	PR.	TACHO	645,-
RPJ	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BIU	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
CLA	C172	IFR	PR.	TACHO	645,-
BRT	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BLU	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BTJ	PA28-181	IFR	PR.	TACHO	810,-
BCL	PA28R	IFR/GPS	PR.	TACHO	835,-
BEI	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CRC	C177RG	IFR/GPS	PR.	TACHO	865,-
CFB	BELLANCA	AEROBATIC	PR.	AIRB.	1.100,-
BSI	PA34-200	IFR/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-
ASJ	BE95	IFR/GPS/TWIN	PR.	AIRB.	1.650,-

SKOLEFLYVNING

A, B, I & Twin skoling samt PFT.

Kom eller ring og få tilrettelagt din uddannelse til en fornuftig pris.

A-CERTIFIKAT

Vi kan tilbyde en virkelig fordelagtig pris på A-certifikat:

Cessna 172 - 1040 - incl. 25% moms pr. bloktime

Prisen er under forudsætning af kontant afregning efter flyvning,
eller forudbetaling.

Kontorets åbningstider: Perioden april-okt. 08.00-19.00
Perioden nov.-marts 08.00-17.00

IKAROS FLY - ROSKILDE LUFTHAVN - 46 19 10 10

Fax: 46 19 05 15 • E-mail: ikaros@ikaros.dk • www.ikaros.dk



Piper Malibu Meridian



Piper Malibu Mirage



Piper Seminole



Piper Saratoga II TC



Piper Arrow



Piper Warrior III



Piper Archer III



Air Alpha er Piper's distributør
i Danmark, Island, Grønland og på Færøerne.

Vi lægger stor vægt på at være vore kunder
behjælpelige med køb af nye Piper fly, køb af Piper reservedele
og vedligehold. I den forbindelse er det vort mål at yde vore kunder
den bedste service både med hensyn til kvalitet og hurtighed.

Vi glæder os til at høre fra dig!



Odense Lufthavn • 5270 Odense N

Tlf. 65 954 954 • Fax 65 954 955

www.airalpha.com



1999 fabriksny Piper Seneca V

med "full deicing system"
oxygen

altitude preselect

color radar

3 bladed props

copilot instruments

og meget andet ekstraudstyr

Netop hjemkommet fra
fabrikken i Vero Beach,
Florida

**Klar til levering nu
- Ring og få brochure og fuld
specifikation tilsendt.**

Piper Garanti:

Alle nye Piper fly bliver leveret med en udvidet to års "Spinner to Tail" garanti, som gives af henholdsvis PIPER,

Textron Lycoming, Teledyne Continental, Hartzell Propeller og Bendix/King.

Dit lokale Piper Service Center vil kunne løse ethvert problem, som måtte opstå. Så enkelt og så fuldstændigt er det.



Rubrikker

Artikler

72. årgang nr. 1
December 1999

Kort sagt	4	6	Tanker ved årtusindskiftet
I øvrigt	5	8	Kanaløernes lille gule fly
Oscar Yankee	26	12	Flybyggegruppen Østjylland
Bøger	28	14	VM i svæveflyvning i Bayreuth
Navne	34	20	Hærens nye fly har ingen pilot
Modelsiderne	36	22	Nye versioner af SOCATA's TB serie
Flymarkedet	42	23	SimTrans 5 år
		24	Nye procedurer for svæveflyverne
		30	NATO's 50 års jubilæum (2. del)
		33	Flyveraftaler
		38	Det går godt for Airbus Industries

Herover

Planlægger julemanden mon at udskifte kanen? - Nej, det er Vagn Stevnshoved's hjemmebyggede Hummelbird. Foto: Niels Bille.

Forsiden

»Ingen tvivl, vejrguderne flyver åben klasse«. (Cirrus sky under VM i svæveflyvning i Bayreuth). Foto: Tonny Henriksen

Abonnement og administration:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Redaktion:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1502, Telefax 4619 1316
E-mail: kda@post8.tele.dk

Redaktør:
Knud Larsen (ansvarshavende)
I redaktionen:
Hans Koføed

Annoncer:

Jakob Tornvig, Solfang 12, 7160 Tørring
Telefon 7580 1018, Telefax 7580 1321
E-mail: tornbrand@post4.tele.dk

Produktion:

Slagelsetryk A/S, Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon 5853 0011, Telefax 5850 0163
Layout: Ulla Petersen
E-mail: info@slagelsetryk.dk

Abonnementspris: 360 kr. pr. år.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatters egen regning og kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for alment flyvning.

Kopiering af artikler og billeder er kun tilladt efter forudgående aftale!

ISSN 0015-492X



Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.98 til 30.6.99: 5.327 ekspl.

Direktionssekretariatet, intern forkortelse DS, i Statens Luftfartsvæsen (SLV) er blevet omdannet – og styrket.

Dets rolle har traditionelt været at rådgive og understøtte luftfartsdirektøren indenfor det økonomiske, juridiske og internationale område. SLV's økonomi er nu så godt på skinner, at behovet for at DS bruger ressourcer på dette område er reduceret kraftigt. I stedet vil DS nu i højere grad koncentrere sig om kerneområderne: Tilsyn, flyvesikringstjeneste og den eksterne kommunikation, siger luftfartsdirektør Ole Asmussen til personalebladet SLV-Nyt.

Styrkelsen af DS skal også i høj grad ses i sammenhæng med at jeg for nyligt har påtaget mig formandsskabet for Eurocontrol's råd, fortsætter luftfartsdirektøren.

Sekretariatschef er nu Karsten Theil, der har stor erfaring fra det internationale luftfartssamarbejde med en fortid som leder af NORDICAO, de nordiske landes kontor ved ICAO-hovedsædet i Montreal og samtidig har en baggrund som operativ flyveleder og indenfor luftrumsstruktur og bestemmelser.

I DS indgår også den hidtidige leder af SLV's analysesektion, luftkaptajn Flemming Kirkegaard. Han har tidligere været administrativ pilot i SAS. Endvidere viceluftfartsinspektør Bent Martinsen, kontorfuldmægtig Birthe Simonsen (direktørens sekretær) samt informationschef Thorbjørn Ancker, grafisk tegner Jytte Sonne, sekretær/informationsmedarbejder Tina Larsen og elev Solveig Jordt.

Som omtalt i sidste nummer har SAS nedsat provisionen til rejsebureauerne til 4%, men af konkurrencemæssige grunde har selskabet været nødsaget til en forhøjelse, så provisionen atter ligger på linje med hvad de andre selskaber tilbyder.

Pr. 1. januar 2000 forhøjes grundprovisionen på billetter til europæiske og interkontinentale ruter solgt i Skandinavien til 7%. På indenrigs- og inter-skandinaviske ruter er provisionen fortsat 4%. Grænsen for maximumsprovision på 500 kr. fjernes, men der røres ikke ved minimumsprovisionen på 50 kr.

I Sverige har man for et par år siden installeret en Volvo-bilmotor i en Piper Pawnee, der bruges til at trække svævefly op, og nu prøver man også en sådan installation i en Cessna 172. Den begyndte prøveflyvningerne sidst i maj og er nu i gang med et prøveprogram på 75 timer.

Den nye motor i Cessna'en er en femcylindret fra 850-serien. Den yder 150 hk ved 5.000 o/m, og der er derfor et propelgear på 2:1.

Cimber Air afgav den 11. november ordre på to jettrafikfly af typen CRJ200 LR Canadair Regional Jet fra den canadiske flyfabrik Bombardier Aerospace. Det første skal leveres i juni 2000, det andet i august 2000. Samtidig tegnede Cimber option på fire fly. Ordren har en værdi, incl. reservedele og support, på ca. USD 40 mio.

CRJ200LR har to General Electric CF34-3B1 jetmotorer. Rejsehastigheden er 860 km/t, rækkevidden 3.700 km. I Cimberkonfiguration indrettes kabinen til 50 passagerer.

Man skal ikke vente at se flyene på Cimbers danske rutenet. De vil blive indsat på langruter, men hvilke forelår ikke ved redaktionens slutning.

Med Cimbers ordre er Regional Jet solgt til 35 luftfartsselskaber og andre operatører over hele verden. Alene i 1999 har Bombardier registreret syv nye kunder.

Urolige passagerer

I lighed med andre selskaber har SAS de seneste år oplevet en stigning i antallet af situationer med urolige passagerer og har derfor gennemgået sine rutiner.

Enhver situation af denne karakter er uacceptabel, både for kunderne og for SAS, siger Peter Lindahl, sikkerhedschef i SAS.

En uddannelse rettet mod både fly- og jordpersonale skal lære medarbejderne konflikt-håndtering, nye procedurer, legale aspekter og selvforsvar. Den varer en å to dage, afhængig af det job, den pågældende har.

Endvidere indføres to slags advarselsbreve.

Hvis en passager trods henstillinger ryger ombord, får denne et advarselsbrev fra kaptajnen, hvori det meddeles, at næste gang det bliver nødvendigt at bringe passageren til orden, vil der blive foretaget politianmeldelse.

Et generelt advarselsbrev vil blive anvendt til passagerer, som optræder truende eller på anden måde forstyrrer ordenen ombord. I brevet bliver passageren informeret om hvilke konsekvenser dennes opførsel kan få.

Desuden indføres en standardiseret formular til brug ved politianmeldelse og SAS interne rapportering.

SAS har også udarbejdet nye retningslinjer for hvordan alkohol skal håndteres i forhold til en kunde. Man kan således nægte en synligt beruset kunde at komme ombord i flyet, og man kan nægte at servere alkohol ombord til en kunde.

SAS har ca. 22 millioner passagerer om året. Antallet af rapporterede hændelser var i 1998 ca. 200, hvoraf ca. 10% var af alvorlig karakter.

UL definition



Joint Aviation Authorities (JAA) har i et "orange dokument" udsendt den 18. oktober, rettet Joint Aviation Requirements (JAR-1) definition af et ultralet, så de svarer til FAI's. Det skete trods massiv modstand fra nogle stater, der ønskede lavere grænser for vægt og maksimalt tilladte vingebelastning.

Definitionen på et UL-fly er nu et fly med et eller to sæder, en største Vso (stallhastighed med flaps) på 65 km/t og en maximal startmasse på 300 kg for et ensædet eller 450 kg for et tosædet, forhøjet med 10% for amfibier og pontonfly.

JAA har endvidere forpligtet sig til at se nærmere på et forslag fra FAI om at vægten af livredningsudstyr ikke skal medregnes i den maksimale startvægt.

Statens Luftfartsvæsens definition af UL-begrebet findes i BL 9-6 af 25. marts 1994, udgave 2. Ensædede UL-fly skal veje mindst 110 kg, tosædede 210 kg. Der er ikke fastsat nogen maximumvægt, men ved største opdriftsfaktor på indtil 1,6 m vingebelastningen ikke overstige 20 kg/m² for ensædede fly og 24 kg/m² for tosædede.

Læg afgift på færgebrændstof

Det foreslog professor ved Handelshøjskolen i København Søren Bo Nielsen ved en konference om persontransport i Danmark, som SAS afholdt den 26. oktober på Christiansborg.

Baggrunden for konferencen var en rapport udarbejdet af COWI for SAS.

Samtlige deltagere i debatten roste rapporten for dens grundighed og gennemsigtighed.

Søren Bo Nielsen konkluderede ud fra rapporten, at der er store samfundsmæssige ubalancer i prissætningen på transport, og at man, hvis man vælger at tage andet end samfundsmæssige hensyn, bør lægge det klart frem, så prisen i kroner og ører fremgår.

Af rapporten fremgik det også ifølge Søren Bo Nielsen, at der er eksempler på manglende koordinering mellem trafik, miljø, energi og skatteområderne, når der træffes trafikpolitiske beslutninger.

Af her og nu beslutninger foreslog Søren B. Nielsen

Læg afgift på færgebrændstof

Overvej justering af priserne på tog – eller præsenter et godt argument for at lade være.

Bjørn Wahlsteen, direktør for DSB Passagertog, besvarede konferencens hovedspørgsmål: Skal vi have indenrigsflyvning i Danmark? med et ja, når man ser på ruter hvor transporttiden med tog ligger over 2½ time.

Koncerndirektør Vagn Sørensen kunne i sin konklusion konstatere, at et af hovedformålene med at bestille rapporten var opnået: Transportpolitikken i Danmark kan nu diskuteres på baggrund af fakta.

Han advarede dog også om, at smertegrænsen for skatter og afgifter på indenrigsflyvning er nået.

- Vor billigste billet belastes i dag med skatter og afgifter der udgør 54% af forbrugers pris. Hvis den udvikling

fortsætter, truer man indenrigsflyvnings eksistens. Det vil have alvorlige følger for mange mennesker, der vælger indenrigsflyet, fordi det giver dem en nødvendig tidsmæssig fordel.

Denne konklusion kunne bekræftes af koncerndirektør Ole Steen Andersen, Danfoss, der slog fast at hvis der ikke fandtes indenrigsfly til København, ville virksomheden flytte sine transportopgaver ikke til tog, men til privatfly samt udenrigsfly fra henholdsvis Billund og Hamburg.

Redaktionen
ønsker alle
læsere
og annoncører
en rigtig
glædelig jul!

Billund bygger



Den 15. oktober tog Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Benedikte "det første spade-stik" til den nye terminal i Billund Lufthavn. Den bliver på 40.500 m² og får en kapacitet på 4 millioner passagerer årligt, dobbelt så mange som den nuværende.

Til terminalen bliver der et flyparkeringsområde på 100.000 m² med 10 faste standpladser og 16 standpladser til fjernparkerings.

Den nye terminal forventes taget i brug i maj 2002 og anslås at koste 850 mio. kr.

Sammen med den nye terminal anlægger Billund Lufthavn en rullebane på 3.000 m.

Der kommer også et nyt bilparkeringsområde, med plads til 3.000 biler under tag – og andre 3.000 i fri luft.

I ØVRIGT

Nordic Air A/S er det nye navn på Ålborg Airtaxi.

Avionics-Toulouse, en ny, renlivet avionics-udstilling afholdes 12. - 14. september i Toulouse. Den skal dække både civil og militær teknologi.

SAS har solgt halvdelen af sin 40% aktiepost i British Midland til Lufthansa for 91,4 mio. GBP, ca. 1,1 milliarder kr.

En Messerschmitt Bf 109 (spanskbygget) totalhavarerede den 25. sep. ved Barcelona. Piloten mistede livet.

FLS Aerospace har skrevet kontrakt om "rotatable component support" i syv år for Air Maltas ni Boeing 737 og to A320. En tilsvarende kontakt er indgået med AzzurAir.

Lithuanian Airlines har lejet to Saab 2000 fra fabrikken. De har tidligere fløjet for henholdsvis Deutsche BA og det franske Regional Airlines.

Stockholm-Skavsta lufthavn (Nyköping) udvider terminalen, så den kan klare 800.000 passagerer årligt mod nu 200.000.

En Saab 2000 fra SAS Comuter kørte den 8 oktober ind i en hangarport på Stockholm-Arlanda og blev så beskadiget, at den ikke kan repareres.

Ryanair åbnede sin rute London-Århus den 4. november med et kanontilbud, 95 kr. for enkeltbillet (plus skatter og afgifter på 135 kr.). Tilbudet gælder desværre kun til 4. december.

Maersk Air (UK) skal til foråret afgive nogle af de ruter, man beflyver for British Airways, til Brymon Airways, 100% datterselskab af British Airways.

Flying Enterprise, svensk regionalflyveselskab har købt to Fokker 50, ex Maersk Air.

Novair, svensk charterselskab ejet af rejsearrangøren Apollo, erstatter sine tre Lockheed TriStar 500 med tre indlejede Airbus A330-200. Den første blev leveret i november, og de to andre følger i april og oktober.

Tanker ved årtusindskiftet

Af generalsekretær Henrik N. Knudtzon

Efter fem år som jeres generalsekretær og her ved indgangen til det næste årtusinde føler jeg trang til at fremsætte nogle tanker og idéer som måske kan anvendes i fremtiden.

Den 25. september afholdt KDA et seminar "KDA i år 2000" med deltagelse af næsten alle unionerne ved deres formand, næstformand eller andre kompetente personer. Tanken var sammen med KDA's bestyrelse at få tanker og idéer på bordet der kunne kaste lidt lys over hvad unionerne og klubberne tænker og mener om vores fælles eje, Kongelig Dansk Aero-klub.

Der kom mange gode meninger frem fra de to grupper, som seminaret var blevet delt op i, samt også en del positiv kritik. Noget havde vi hørt før, andet var måske nyt, men de gennemgående signaler var klare. Hovedproblemerne er

- manglende tilgang af nye medlemmer
- manglende kendskab til KDA - hvad er det ?
- manglende ressourcer.

Jeg kan ikke være uenig i disse synspunkter, men jeg tror samtidig at det der kommer til at præge de næste ti år, og som vi som organisation er nød til at forholde os til er:

- miljøproblemer
- restriktioner i brugen af lufrummet
- manglende tilgang af nye medlemmer til klubberne og sidst men ikke mindst
- manglende økonomi

Mange tilbud

Når vi ser os om i sportens verden, såm vi jo også er en del af med de samme rettigheder og pligter som medlemmerne af DIF, ja så ser vi at der strømmer tilskud til mange idrætsgrene både til driften af de eksisterende klubber, men også til anlæg og bygninger.

Hvorfor? Jo, fordi samfundet anerkender at det er vigtigt at de unge mennesker får nogle gode tilbud i deres fritid således at de kan få en sund opvækst. Der sættes meget på de næste generationer, og der er mange tilbud til dem. Der er utroligt mange foreninger, organisationer og uddannelsesinstitutioner, der alle kæmper om at få del i den ungdom der i disse år vokser op.

Der er nemlig ikke så mange af dem! Ikke siden årene før krigen har vi haft så små årgange. Hvis vi skal have andel i disse årgange så må vi gøre noget nyt - vi må tænke nye tanker. Konkurrencen er hård.

Manglende tilgang

Når vi derfor ser på KDA's - unionernes og klubbernes organisationsstruktur kan det godt ærgre mig at ressourcerne er så dårligt fordelt og bruges så irrationelt som tilfældet er.

Rundt om i landet har vi ti unioner med hver sin bestyrelse, hver sin formand og hver sin kasserer der kræver de samme penge op fra diverse medlemmer, nogle gange fra de samme personer to gange hvis man er medlem af flere unioner.

Formålet med unionerne er at drive luftsport under en eller anden form og sikre at Danmark bliver godt placeret i den internationale verden og at der tilbydes gode forhold for luftsportsudøverne i Danmark.

Klubberne er det vigtigste led i hele organisationen - uden stærke klubber ingen nye medlemmer og dermed ingen nye talenter til at tage over fra de ældre. Medlemmerne i vore motorflyveklubber har en høj gennemsnitsalder, og gøres der ikke noget ved det så vil vi snart få The Flying Pensioners Club.

Manglende tilgang af medlemmer betyder også dårlig økonomi, og dårlig økonomi i klubberne betyder dårlig økonomi i unionerne og dermed manglende lyst til at betale til paraplyorganisationen som derved svækkes i takt med at hele organisationen svækkes.

Når vi er svage har vi ingen ressourcer til at tale vor sag hos

myndighederne, til at forsvare vor retmæssige adgang til lufrummet og dermed til at udøve det vi egentlig skulle nemlig vor luftsport.

Da vi heller ikke er kendt i offentligheden, hos amterne endsige hos bestemmende myndigheder i ministerierne etc. er vore chancer for at tiltrække midler ligeledes små.

Hvad kan vi så gøre ?

En tanke kunne være at finde et navn der i højere grad beskrev hvad det er vi egentlig gør, nemlig at drive luftsport. En nærliggende tanke var derfor at kalde os *Danmarks Luftsportsforbund*.

Vi kan stadig i parentes beholde det gamle navn Kongelig Dansk Aeroklub, men et forbund møder straks genkendelighed hos offentligheden - det ved man hvad er og altså her et forbund for dem der driver luftsport.

Mulighederne for at tiltrække midler hos diverse fonde er ligeledes bedre når man har et navn der beskriver det der foregår.

Luftsportsklubben

Til opbakning og som medlem kunne man så rundt om i landet have en række luftsportsklubber der opererede og samlede luftsportsudøverne i de enkelte byer eller områder. Der er jo ikke noget i vejen for at man på en plads (flyveplads) kunne have en luftsportsklub med måske tre luftsportsgrene repræsenteret. Nemlig dem der normalt bor på pladsen.

Fordelen ved luftsportsklubben er at der kun behøves en kasserer, en formand og en bestyrelse. Samarbejde vil være nødvendigt men ressourcerne bliver bedre udnyttet og mulighederne for klubbens trivsel i lokalsamfundet bliver større og med større gennemslagskraft overfor kommunalbestyrelse og andre bevilgende myndigheder. Altså en administrativ sammenlægning af luftsportsgrene som i det samfund vi skal leve i fremover kun vil bidrage til at styrke.

Jeg skal her erindre om at dette også er tilfældet i mange andre

idrætsgrene rundt om i landet. Her kan f.eks. nævnes AB - Akademisk Boldklub - hvor man under den samme administrative ledelse spiller både fodbold og tennis - men to afdelinger. Så forskellige sportsgrene som travsport og galopsport har også fundet det hensigtsmæssigt drevet af økonomien at lade de kendte baner galopbanen, travbanen samt en bane i Sydsjælland indgå i et fælles administrativt selskab - men man driver hver sin sport.

Med de ovennævnte trusler eller skal vi kalde dem udfordringer - medlemstilgang - miljøproblemer og økonomi er jeg overbevist om at en organisation der i højere grad er skruet sammen således at man ude i landet hjælper hinanden i en klub snarere end i tre eller fire små enheder, vil styrke os.

Unionsbestyrelserne skal selvfølgelig også fremover arrangere luftsportsbegivenhederne, træning og uddannelse af nye medlemmer, kontakten til FAI's tilsvarende sportscommissions etc., men kunne måske overlade noget af administrationen til Danmarks Luftsportsforbund (KDA).

Samarbejde

Vi har i dag en velfungerende miljøorganisation med en af KDA udnævnt miljørepræsentant i hvert amt. Organisationen opfanger og behandler problemer eller gør opmærksom på problemer før de måske bliver til egentlige sager, og miljørepræsentanterne sikrer at de kommende regionsplaner, der alle er under fornyelse og senest i 2001 vil være fornyede, også indeholder paragraffer om vore luftsportspladser og vor virksomhed.

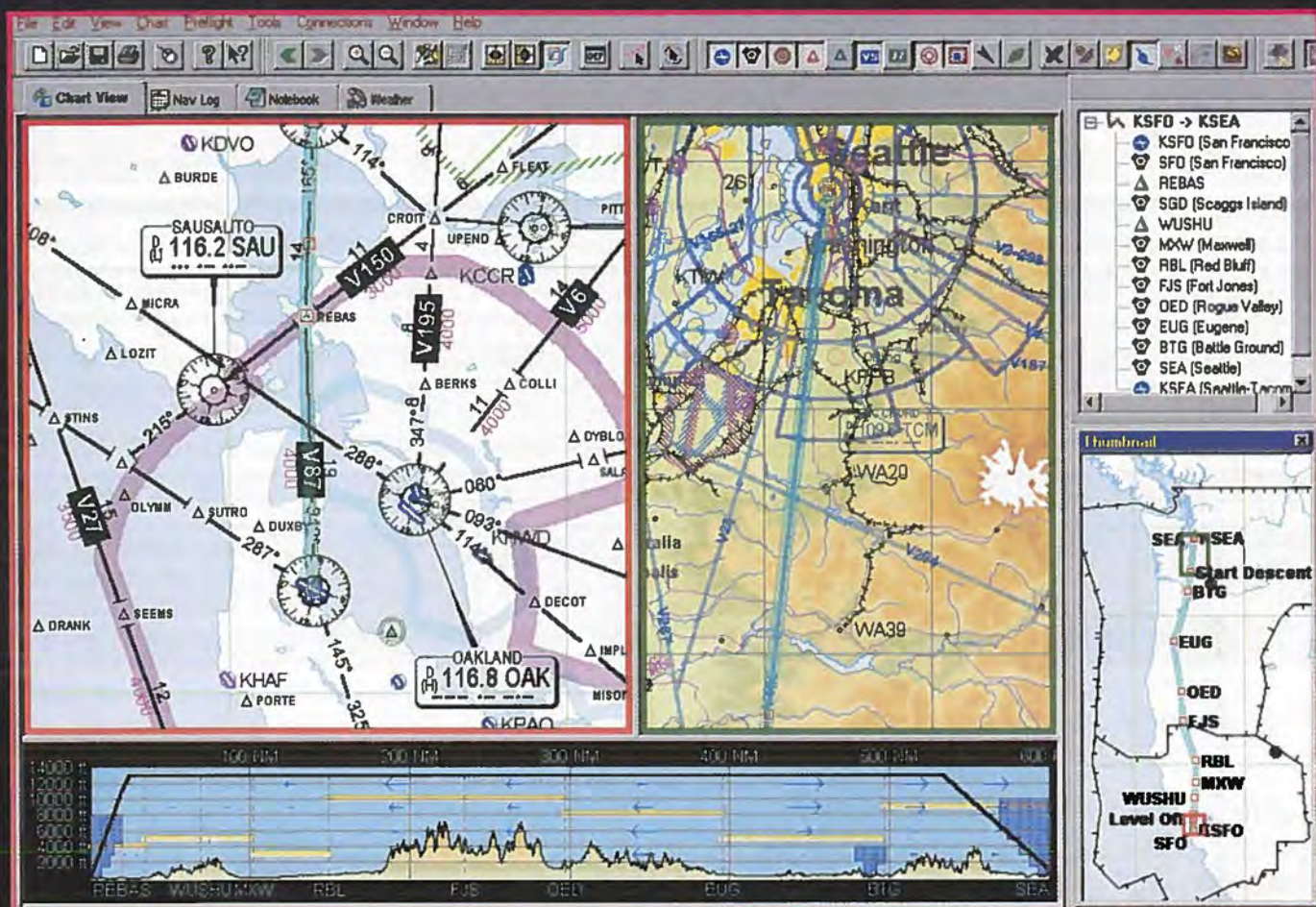
På tilsvarende måde vil der kunne samarbejdes på andre områder, som er af fælles interesse - som f.eks. de nyligt afholdte KDA jubilæumsudstillinger.

Tænk lidt over et luftsportsforbund med luftsportsklubber - hvis ikke vi fornyer os vil vi få det meget svært i det næste årtusinde - nogle vil ikke overleve. ■

NEW

FliteStar 8.0

Jeppesen's High Performance Flight Planning Software



FLITESTAR 8.0

WITH EXCLUSIVE VECTORPLUS MAPPING TECHNOLOGY

Introducing FliteStar 8.0 - the next generation of desktop flight planning from Jeppesen. This all-new version of FliteStar uses cutting-edge technology to outperform the competition in graphics, route generation speed, accuracy, terrain depiction, and more. Just a few of FliteStar 8.0's exciting features include:

- Jeppesen Enroute Chart Emulation • Terrain and Obstacle Data • Smart Chart Declutter To Minimize Label Overwrite • GPS Upload/Download For Popular GPS Handhelds • Unmatched Jeppesen Quality • Easy-To-Use Flight Planning Wizard • Advanced Flight Planning Algorithms which Ensure Accurate and Efficient Routing
- Integrated JeppGuide at No Extra Cost • Y2K Compliance

Other NavData Coverage Areas Available: Africa, Australasia, The Americas, and Worldwide. Are you already a FliteStar user? Easy upgrades to FliteStar 8.0 are available! FliteStar is easily upgradable to FliteMap 8.0, our flight planning AND moving map software!

**Jeppesen FliteStar -
It's Simply Better**

For further information please contact
KONGELIG DANSK AEROKLUB
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Denmark
Tel: +45 46 14 15 00
Fax: +45 46 19 13 16
E-Mail: kda@post8.tele.dk

Want more information?
Check out our website:
www.jeppesen.com

JEPPESEN
FliteStar



Kanaløernes lille gule fly

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Der losses kasser med brillestel fra G-JOEY i Guernseys lufthavn.

Det er vel umuligt at forestille sig det sydfynske øhav uden de utallige små færger, der hele tiden krydser rundt mellem øerne? På helt samme vis er det umuligt at forestille sig de engelske kanaløer uden den luftfart, der er hele grundlaget for det liv, øernes befolkning lever.

"Skal i med en "Joey"? spurgte taxachaufføren, da han kørte os mod lufthavnen i Jersey. Vi bekræftede, at vi skulle med Aurigny Air Services, og at flyet ville være en Trislander, men det var ikke sikkert, at vi ville komme med selve G-JOEY.

"Vi kalder dem alle for "Joey's", kommenterede han og fortsatte begejstret med at omtale Trislanderne, der er hovedhjørnestenen i luftfarten mellem øerne Alderney, Guernsey og Jersey.

Trislanderne opereres som single-crew fly. Her drejer G-JOEY ind på finale til Guernseys lufthavn.

Familien var under et sommerophold på Guernsey taget på en flyvende dagsudflugt til Jersey for at få et førstehånds-

indtryk af, hvorledes operationerne med Aurignys små Trislanders, som vi dagligt så i luften, foregik.

Det er en fascinerende tanke at disse øer, der sammenlagt har en befolkning på størrelse med Odense, har så utroligt mange flyafgange.

Guernsey, som vi altså selv boede på, er befolkningsmæssigt på størrelse med Randers, og den alene har eksempelvis på en almindelig mandag over

60 afgange med rutefly, hvortil kommer charter, taxi, fragt og anden GA flyvning.

Trislanderne tegner sig for knapt halvdelen af ruteflyvningerne, og de fleste af de øvrige flyves med turbopropfly som Fokker F.27, Short 360, BAe ATP, ATR42 og SAAB 340. Den firemotorede jet BAe 146 er det eneste jetfly, der lander på Guernsey.

Det fortæller noget om lufttransportens rolle i dette lokal-



samfund, at den lokale avis har en fast rubrik på bagsiden, hvor ruteflyenes afgang- og ankomsttider fylder langt mere end oplysningerne om bl.a. det over 6 m høje tidevand, vejarbejder og færgernes ankomst og afgangstider.

Starten

Aurigny Air Services begyndte sin virksomhed i 1968. Ordet "Aurigny" er det gamle franske ord for Alderney - den tredje største og lidt afsidesliggende af Kanaløerne med en befolkning på kun 2.400.

British United Airlines Channel Islands indstillede det år sin rute fra Alderney til Guernsey. Den blev fløjet med firemotorede Herons, og var altså ikke lukrativ nok for selskabet. Set fra lokalbefolkningens synspunkt, var ruten dog selve grundlaget for Alderneys fortsatte eksistens som et levende og bæredygtigt samfund.

Tidligere var Kanaløerne først og fremmest kendt for deres leverancer af tomater, kartofler og andet grønt, men et stigende antal forfaldne drivhuse vidner i dag om, at konkurrencen fra Holland og Sydeuropa har været hård ved øernes gartnerier. Til gengæld har de smukke øer tiltrukket et stigende antal turister og internationale finansfolk - sidstnævnte ikke mindst takket været attraktive told- og skatteregler.

Nok hører øerne under den engelske krone, men de er så selvstændige, at man stadig kan købe toldfrit, når man rejser til dem! I denne verden af turister og finans spiller luftfart en hel central rolle, og selvom Alderney er væsentligt mindre end både Guernsey og Jersey, anså beboerne det også her for altafgørende, at det skulle være praktisk og let både at kunne komme til og fra øen - og det ville det ikke være, hvis man skulle nøjes med færgetrafik.

De lokale myndigheder tog derfor straks i 1968 initiativ til at finde folk, der havde mod på

at starte et luftfartselskab. Det lykkedes, og resultatet blev Aurigny Air Services, der startede med at flyve med en enkelt Britten Norman Islander, som på det tidspunkt var en temmelig ny flytype.

Aurignys administration, operationer og billetsalg blev styret fra et skur i den lille lufthavn på Alderney. Dengang havde det mest karakter af taxaflvning, for flyet afgik, når der var behov for det. Man vejede passagererne sammen med bagagen for at finde den helt korrekte take-off vægt. Denne praksis har man (uden tvivl til mange passagers store lettelse) ikke længere!

Aurigny var en succes fra starten. Selskabet begyndte snart at udvide sine operationer, og det blev nødvendigt at finde en større flytype end Islanderen. Aurigny blev således i 1971 det første selskab, der fløj med Trislander. Groft sagt er denne type en forlængelse af Islander, hvor man har skaffet sig ekstra kræfter ved at montere en tredje motor på halen.

Man kan diskutere om denne flytype er køn, men ikke om den er særpræget eller praktisk på Kanaløerne. Faktisk har Trislander vist sig så ideel til Aurigny, at selskabet i dag er den største operatør af typen. Man flyver med otte fly, hvilket er ca. 11% af de fly, der nogensinde er bygget af denne type. Generelt er den nemlig aldrig blevet så populær som Islanderen.

Aurignys har for nylig åbnet ruter til London Stansted og Amsterdam. Her flyves med indlejede SAAB 340, der, fordi de ikke ejes af selskabet, kun har fået malet den gule farve på hale og motorer. KLM UK (det tidligere Air UK, som KLM helt overtog i 1997) trak sig ud fra disse ruter i foråret, hvilket var et hårdt slag for flere hoteller og bread n' breakfast-steder på øerne, da mange turister som følge heraf aflyste deres ferier.

Så selv om mange andre selskaber også flyver ruter til øerne, kan man alligevel drage en parallel og sige at Aurigny er trådt til i stedet, næsten på samme måde, som selskabet i 1968 sørgede for at Alderneys befolkning ikke kom til at stå uden luftforbindelser.

Effektive operationer

Mens mange af øernes luftruter går til og fra dem, er Trislandernes hovedarbejdsområde trafikken mellem Kanaløerne. Vores tur til Jersey havde ikke taget lang tid. Check ind foregik hurtigt og effektivt i Aurignys egen afdeling af afgangshallen. Her blev selskabet oprindeligt placeret, fordi få regnede med, at det ville leve længe. Hvorfor så give det plads blandt de "rigtige" luftfartselskaber.

Placeringen "for sig selv/sådan lidt til en side", er nu nærmest en fordel. Bagage og passagerer kommer gennem lufthavnen på et minimum af

tid. Al boarding og baggage handles af selskabets egne folk. Passagererne på de første sæder border først, da man ellers risikerer at flyet sætter sig på halen. For en sikkerheds skyld stilles der altid en bom under halen, så længe flyet står på jorden. Uheldet kunne nemlig også ske, hvis alle passagererne stiger ud før bagagen i det agterste fragtrum er losset.

Piloten - Trislanderne opereres som single-crew fly - vender sig i kabinen, byder velkommen, giver sikkerhedsinstruktioner og ordner mange af sine check og kommunikation med tårnet, mens han kvik tæxier ud til "bane i brug".

Som alle andre selskaber har Aurigny både gamle erfaringer og yngre knapt så erfaringer. De unge flyver typisk som styrmænd på de større turbopropfly, som selskabet nu også opererer, men det kræver erfaringer piloter at flyve single-crew. Vores pilot på turen til Jersey havde en fortid i RAF, hvor han havde fløjet fly som Hunter, Lightning og Canberra PR9. Andre piloter i selskabet har fløjet verden rundt i store jettfly.

Vores flyvning til Jersey varede omkring 10 minutter. Flyvning med Trislander kan kun kaldes "rigtig" flyvning. Motorer og propeller laver et støjniveau, der vel svarer til et almindeligt et-motoret GA-fly. Man savnede næsten et head-set.

Udsigten fra de store vinduer var fremragende. Vores fart



Short 360 gøres klar til en tidlig morgenflyvning fra Guernsey til Jersey. Typen anvendes også til postflyvning fra øerne.

til Jersey var 130 kts og flyvehøjden 1.000 fod, indtil vi gik ned langs vestkysten af Jersey og vor pilot betænksom gik ned til en meget udsigtsvenlig flyvehøjde. Flyet steg en smule, mens det drejede ind på finale til Jerseys lufthavn, som vi snart var nede på.

Trislanderen er hverken hurtig eller støjsvag sammen lignet med nyere fly, men på de meget korte ruter - der nær-

mest kan kaldes indenrigsflyvning på Kanaløerne - er det helt afgørende, at man kommer hurtigt gennem lufthavnen og hurtigt i luften, når man først sidder i flyet. Trislanderne klarer dette på bedste vis, og ruterne fungerer næsten så enkelt som busruter.

Trislanderne er efterhånden gamle fly, og Aurigny har været på udgik efter afløsere. Men der findes ingen. Turbo-propfly ville ikke være økono-

miske på de korte ruter mellem øerne, og der findes ingen andre fly med støjmotorer i Trislanderens størrelse.

Passagererne

Nogle mennesker pendler dagligt mellem øerne. Da mange virksomheder har afdelinger på både Guernsey og Jersey - der i øvrigt er uafhængige af hinanden og har hvert sit lokalstyre - er der også jævnlig behov for at rejse frem og tilbage i løbet af ugen. De tidlige morgenflyvninger er derfor normalt helt udsolgt til forretningsfolk. Der flyves med 39 personers Short 360 på nogle afgang, men Trislanders på de fleste andre i løbet af dagen.

Netop den 16 personers Trislander gør det muligt at tilbyde mange afgang i løbet af en dag - og ekstraafgange, skulle et akut behov opstå. Aurigny har været oppe på at flyve ialt 132 afgang på en enkelt stresset dag! I weekenden ses flere turister og lokale privatrejsende i Aurignys fly. Bølgene kan gå højt i den Engelske Kanal, så selvom sørejsen kan være billigere, vælger mange den hurtigere flyvetur som en behageligere måde at komme frem på.

På ugebasis sælges 55% af billetterne til forretningsfolk og 45% til private.

JOEY

Efter en dejlig dag på Jersey var vi nu igen i lufthavnen for at flyve tilbage til Guernsey. Under et besøg i selskabets administrationsbygning og værksteder havde jeg af operationsafdelingen fået at vide, at Trislander G-JOEY på det tidspunkt mest opererede ud fra Jersey.

Aurigny har otte Trislanders, men kun én JOEY. G-JOEY er kendt og elsket af alle børn på Kanaløerne, siden Peter Seabourne fra Alderney tegnede og skrev en serie bøger om "The Little Yellow Aeroplane" først i 1980'erne.

I en bog fløj det lille gule fly G-JOEY medicin gennem et frygteligt stormvejr til en syg tyr, i en anden hjalp flyet med at redde et barn, der var drevet til havs med en badering, i en

tredje bog fandt G-JOEY et skib der på skammeligste vis tømte spildolie i vandet uden for øernes badestrande osv....

Undertegnede købte en af bøgerne tilfældigt under mit første besøg på øerne tilbage i 80'erne. Historien gik i den grad rent ind hos familiens førstefødte, at jeg senere på året måtte ringe til Aurigny og bestille resten af serien - efter mindst 500 genemlæsninger orkede jeg simpelthen ikke længere at komme igennem flyvningen i den mørke og stormfulde nat.

Aurigny havde sans nok for PR til snart at male deres G-JOEY med næse og mund som flyet i bøgerne. Det er tilfældigt, hvilke ruter G-JOEY flyver på en given dag, så der kan ikke bestilles billet til maskinen. Kommer man med den, kan der dog udstedes et særligt certifikat, der bekræfter, at man har fløjet med G-JOEY.

Og det er faktisk ikke kun børn, der hænger det op hjemme på værelset. Der findes også forretningsmænd, der lige så stolt udsmykker deres kontor med dette værdipapir!

Mens vi ventede i lufthavnen sendte en regnbyge vand ned over den i sådanne mængder, at vi næsten troede, at det sikreste ville være at checke ind på Noahs Ark. Men heldigvis viste det sig at være G-JOEY, som vi skulle med.

Den bagerste del af kabinen blev hurtigt konverteret til fragtrum, da vi skulle have en del kasser brillestel med. Aurigny flyver dagligt fire tons luftfragt ud over sine passager.

Flyveturen hjem til Guernsey foregik så hurtigt, effektivt og udsigtvenligt som udturen - og måske endda lidt bedre, for vi var jo ombord i JOEY, og når nu alle ved, at det er det venligste, modigste og dygtigste fly på øerne!

Der vil måske være selskaber, der ville finde det useriøst at male øjne og mund på et af sine fly. På kanaløerne har Aurigny Air Services dog intet imod at så mange børn - hvoraf nogle måske vokser op og blive vigtige forretningsmænd med mapper, slips og hele udstyret - gerne vil ud at flyve med selskabets fly!

Fakta

Den franske modelskaber Jean-Luc Ganivet har i samarbejde med Aurigny lavet en serie modelsæt i skala 1:72 af selskabets Trislanders og den første Islander. G-JOEY er naturligvis blandt dem, og det i hele to versioner, nemlig både med det gamle og nye farveskema. I begge tilfælde er grundfarven gul, men stafet-ringer, logo og bogstaver er blevet ændret.

Findes der i øvrigt luftfartselskaber, som ikke nu og da facelifter deres image ved at male deres gamle fly om? Jean-Lucs byggesæt er "collectors items" og derfor i materialet resin, der egner sig til produktioner i små serier. Der er gummi hjul og metaldele med, og det hele er i høj kvalitet. Sættene leveres i både "simplified" og "detailed" versioner, ligesom man kan få dem både umalede, malede og helt færdigbyggede. De malede modeller har en meget flot finish, selvom nogle modelbyggere nok ville foretrække lidt slid på dækkene, samt antydninger af olie og snavs på relevante steder. Jean-Luc har også lavet modeller af Islanders fra Loganair, og han har planer om at lave andre af Aurignys fly. Modellerne forhandles p.t. kun fra The Select Gallery på Guernsey. Stedet kan (fra Danmark) kontaktes på telefon 0044 1481 52 838, skulle nogen været interesseret.

Der er ikke tale om modeller, som sprøjtes ud i store serier fra veletablerede fabrikker af plastikbyggesæt. Priserne er naturligvis også derefter. De ligger fra ca. 32 pund for den enkleste usamlede model til ca. 95 pund for et helt færdigbygget eksemplar. De angivne priser er inkl. porto.



Noel Burnell fra Select Galleries med en model af G-JOEY i skala 1:72.

Vores taxachauffør omtalte også, som før nævnt, alle Trislanderne som "Joey'er". The Little Yellow Aeroplane har virkelig været med til at skabe Aurignys image på øerne. I anledning af årtusindskiftet er der på Guernsey blevet lavet malet 50 portrætter af folk, der har spillet en vigtig rolle for øernes liv i dette århundrede. Både Aurignys stifter og Peter Seabourne, der skabte historierne om G-JOEY, er med blandt de 50 honoratiore.

Godt rygte

Aurigny har et godt navn og ry på øerne, og på Alderney er man med rette stolt af at have taget det initiativ, der gav øerne selskabet.

Vores taxachauffør havde forklaret, at "Joey'erne" fløj, når vejret grounded alle andre fly, og at man fik lov til at prøve at styre, hvis man var heldig at sidde ved siden af piloten. Naturligvis flyver Aurigny under samme regler som alle andre selskaber, og selv om piloterne kender de korte ruter helt og aldeles er det ikke

Besøg Aurigny på www.aurigny.com



Ups! JOEY er lige ved at ramme kontroltårnet på Alderney, da han kommer ud af skyerne sidst på flyvningen

sikkert, at vores begejstrede chauffør havde helt ret i sin påstand med hensyn til vejret.

Han havde det helt sikkert ikke med hensyn til muligheden for at prøve at styre selv,

da Trislanderne ikke har styregrej i højre side! Men hans begejstring illustrerer selskabets rolle i lokalsamfundet. Samme begejstring oplevede vi, da vi vel hjemme på Guernsey gik

op på udsigtplatformen for at se ud over lufthavn og baner. "Se det er JOEY," hørte vi flere både børn og voksne udbryde, da vores lille gule fly taxiede ud til endnu en tur mellem øerne.

adf

Foreningen aut. danske flyværksteder . general aviation



**ønsker kunder og forretningsforbindelser
en rigtig glædelig jul samt et
godt nytår!**



Air Service Billund - Air Service Padborg - Air Service Vamdrup - Alice Aviation - AIO Instrument - Aviatech - Avionics Service Center
Business Flight Service - CAT Flyservice - Copenhagen Avionics - DAO Aviation A/S - Danish Aerotech
Dansk Fly Elektronik - Fly Møller - FO Flyservice - Hangar 5 Airservice - Kalundborg Aviation
Lite Flite - Midtsjællands Air Service - Klippefly - Newair - Nordic Aviation Contractor - North Flying A/S
Roskilde Aero Service - Scanaviation - Sun Air of Scandinavia - Scandinavian Avionics A/S.

Flybyggegruppen Østjylland

Tekst og foto: Torben Tastrup

Det går langsomt men sikkert fremad med Europa OY-RAF. Vi skriver september 1999, og det er blevet tid til endnu et besøg hos Europa-flybyggegruppen på Hadstenkanten.

Der er gået et år siden sidste besøg, og i mellemtiden er der sket det at et par af gruppens medlemmer ønsker at trække sig ud – den ene er Poul Jacobsen, der pga. helbredsproblemer ikke længere har sit certifikat. Den anden er Erik Østerby, der er flyttet til København. De to har i øvrigt været på samme byggehold sammen med Karsten Hansen, og deres samarbejde har fungeret rigtig godt – faktisk så godt at de rent timemæssigt er i overskud i forhold til de andre hold.

Gruppens formand Jens Ole Willumsen oplyser at der med andre ord er to ledige pladser til salg for personer med stor håndværksmæssig og ingeniørmæssig kunnen.

Der er også sket en udskiftning af kontrollanten. Tidligere var det Niels Chr. Jørgensen, nu er det Jørgen Skov Nielsen, der bor i Sunds og som i starten af 1999 indtrådte som formand for kontrollanterne i Veteranflyveklubben i Danmark.

Også i det forløbne år har

vejret grebet forstyrrende ind i byggeprocessen, men der er på trods heraf logget omkring 600 byggetimer, så man nu er oppe på ca. 2.700 timer.

Gruppen har arbejdet to aftener om ugen, og der er planer om også at inddrage weekenderne i vinterperioden for at få lavet noget mere.

De mekaniske forbindelser

Hovedparten af arbejdet har tidligere drejet sig om støbning af bæreplaner og rorflader, men nu er opgaverne gået mere i retning af at etablere en mekanisk forbindelse mellem de forskellige dele i flyet – rorflader, flaps osv.

En del af den forløbne tid er også blevet brugt på at spartle og slibe de nævnte rorflader og flaps, og de fremstår nu med glatte og jævne overflader. Fremgangsmåden i forbindelse hermed er, at man før spartling renser fladerne med acetone og derefter afvasker dem med alkalisk sæbe.

Man mangler stadig at pudse hovedplanet, og i forbindelse med fremtidigt slibe-arbejde er der planer om at bygge en slibe/malekabine i et hjørne af lokalet, da man har indset, at det ellers vil blive vanskeligt at holde rent i lokalet. Det er meningen at kabinen eller aflukket skal forsynes med en blæser, der kan sørge for tilstrækkelig udluftning.

Det man arbejder med nu er midterkonsollen, hvori bæ-



Christen Kristensen ser på midterkonsollen med de mekaniske trækstænger der er forbundet til rorfladerne ude i vingerne. I fordybningen ved hans højre hånd skal tanken anbringes. De to firkantede beslag i hver side er med til at sørge for, at den kommer til at sidde fast og ikke berører de bevægelige dele. Nederst i konsollen kan man igennem et hul se den venstre styrepind.

replanerne fastgøres til kroppen. Midterkonsollen er en løs enhed, der efter at der er mon-

teret fittings til bl.a. rorforbindelser sænkes ned i kroppens nederste halvdel. I samme

En gruppe tilfredse flybyggere. Fra venstre Michael Willumsen, Bjarne Jensen, Jens Ole Willumsen, Christen Kristensen og John Sørensen der står omkring vingerne der er monteret i midterkonsollen. Krængerorene er monteret, og man kan tydeligt se de tilhørende afbalanceringsenheder der rager ind i vingebagkanten. På bagvæggen har man opsat fittings til flyet, og der skulle så være en chance for, at man ikke glemmer noget.



sektion anbringes i øvrigt også flyets tank.

Trækstænger fra højderor, krængeror og flaps mødes i denne sektion, og de skal så selvfølgelig føres frem til de to styrepinde i cockpittet.

Haleplanets fastgørelse til kroppen er der også taget fat på. Ud over højderorets normale op ned bevægelse skal der i halepartiet monteres et trim, der i sin enkelthed består af en elektrisk servo, der ved et tryk på en knap kan rykke eller skubbe en arm i højderorsmekanismen til et ønsket punkt.

Krængerorene er afbalanceret således at der ikke kan opstå *flutter*. Afbalanceringen er foregået ved at indsætte vægt i en udbygning der sidder foran hængsellinien.

Modifikationer

I forbindelse med byggearbejdet følger gruppen løbende med i, hvilke modifikationer fabrikken lancerer, og undervejs besluttet det så, hvilke af disse der skal tages med. Ændringerne diskuteres i øvrigt også med kontrollanten.

Det er ikke uden omtanke at disse modifikationer indføres for der har i forbindelse med andre byggeprojekter været nogle havarier, som fabrikken mener skyldes uhenigtsmæssige ændringer i konstruktionen.

Der er selvfølgelig både store og mindre modifikationer. En af de mindre angår en forstærkning af vingen ved krængerorets yderste hængslingpunkt, hvor nogle har konstateret revner.

En anden angår halehjulets placering, da det har vist sig

at afstanden mellem halehjul og hovedhjul ikke har været stor nok, og dette har givet problemer ved start- og landingsløb med havarier til følge. Halehjulet skal ifølge modifikationen flyttes 25% længere ud mod bageste ende af flyet. De nye dele er anskaffet, og det vil ikke volde større problemer at anbringe halehjulet det nye sted.

En tredje modifikation angår en ændring i cockpittet, hvor man har besluttet at indsætte en ny "kardanbox" - eller midterkonsol, som man vælger at kalde den. Den nye midterkonsol er lidt smallere, og det giver så mere benplads i bredden.

Man har også besluttet at rykke sæderne 12 cm tilbage for at få mere plads i længden. Denne modifikation vil være med til at bestemme hvor brændstoftåfyldningshullet skal anbringes. Samtlige modifikationer er indført på nye byggesæt fra fabrikken, så de kan laves uden at det bør give anledning til bekymring.

Instrumentpanelet

Instrumentpanelet bliver også ændret. Panelet er en færdigstøbt enhed, hvori det er meningen at der blot skal laves huller til instrumenterne. Men gruppen har i stedet valgt en løsning, hvor alle instrumenterne monteres på en plade der så sættes fast i panelet - man laver altså en stor udskæring i panelet. Denne ændring gør det noget nemmere at servicere instrumenterne, og ikke mindst de installationer der kommer til at ligge bag dem.

Nu er der mange måder at anbringe instrumenterne på - nogle vil foretrække, at den



Jens Ole Willumsen og Bjarne Jensen med servotrim og tilhørende justeringsbeslag til højderoret.

kunstige horisont sidder i midten ud for *kaptajnens* sæde, men der skal også tages hensyn til *copilot*. Det ligger endnu ikke fast, hvilke instrumenter der skal med i startkonfigurationen og hvor de skal sidde.

For at skaffe sig det fornødne overblik har gruppen derfor anskaffet sig et computerprogram, der gør det muligt at placere instrumenterne hvor man har lyst, og på den måde kan man så finde frem til den mest hensigtsmæssige konfiguration.

Alle disse ændringer tager selvfølgelig tid, og der går ikke på kompromis med sikkerheden - der tales meget om, hvordan tingene skal laves, og de bliver udført meget omhyggeligt. Det er allerede nu klart, at gruppen ikke er interesseret i at slå bygerekorden, der skulle ligge omkring 15-1600 timer.

I øvrigt er der i øjeblikket syv byggeprojekter i gang i Danmark, og det forventes at den første danskbyggede Europa kommer i luften til næste år.

Motoren

Byggeriet er nu så langt at medlemmerne for alvor begynder at overveje hvilken motor der skal sættes i flyet. Gruppens tekniske chef Bjarne Jensen fortæller at fabrikken hver jul fremkommer med fordelagtige tilbud på motorer. Om det bliver til næstkommande jul at gruppen slår til er endnu uvist.

Oprindeligt har man planlagt at flyet skal udstyres med en Rotax 912 med 80 heste, men nu bliver det i stedet en Rotax 912S, der yder 100 heste. Man kan også få en japansk motor fra Subaru, hvis man hælder mere til en risiko.

Rotaxens kølesystem er en kombination af vand og luft, og det har vist sig at man ikke behøver at være bekymret for at fryse i kabinen, da motoren varmer en del. I stedet spekuleres der i, hvordan denne varme bedst kan ledes ud i det fri.

En færdig Europa set i Lübeck. Sådan kommer OY-RAF til at se ud en gang. Foto: Knud Larsen.



VM i svæveflyvning i Bayreuth



Tekst og foto: Tonny Henriksen

„Attention Open Class: Last glider has departed. Prolongation: 25 minutes. Startline will open at 14.35. Rainer, please confirm!“

Deputy Director for VM Walter Eiseles stemme kværner i radioen i det danske teams opholdscontainer.

Igen er det lykkedes at få slæbt 120 fly i luften over Bayern i løbet af en times tid, selvom det nogle dage voldte kvaler.

Vi befinder os på Bayreuths regionale lufthavn i Bayern i Sydtykland. Lufthavnen danner rammen om dette års VM i svæveflyvning i FAI klasserne, som fandt sted i perioden 1.-15. august.

Deltagerne

Her var samlet 125 piloter fra 25 lande som skulle dyste i standardklasse, 15 m klasse og åben klasse.

Det danske hold bestod af følgende personer:

Åbenklasse: Jan W Andersen (Nordsjælland) og Niels Ternholt (SG-70), begge i Nimbus 4.

15 m klasse: Stig Øye (PFG) og Henrik Breidahl (ØSF) i hhv. Ventus 2C og Ventus 2A.

Standardklasse: Kristian Hansen (Herning) og Arne Boye-Møller (Vestjyds), begge i LS8.

For en gangs skyld var alle danske piloter i nyeste og konkurrencedygtigt materiel.

Desuden deltog landstræ-

ner Edvin Thomsen og PR-medarbejder Tonny Henriksen.

Alle piloterne havde naturligvis hjælpere med, og hovedparten af piloterne havde taget familien meden Halvdelen af os boede på hotel lige i nærheden, og den anden halvdel boede på campingpladsen på flyvepladsen. Hen af vejen dukkede der flere op på campingpladsen hvor vi havde et pragtfuldt sammenholden

Området

Bayreuths regionale lufthavn ligger i 470 m højde på et kegleformet plateau, Bindelacher Berg, med operabyen Bayreuth mod syd og de lave Fichtelbjerge mod øst. Der har

siden 1920'erne været fløjet fra pladsen, som har skiftet udseende utallige gange. Under Anden Verdenskrig var her stationeret jagerfly og de kunne starte i alle retninger ud over skrænterne.

I forbindelse med VM var pladsen udvidet til seks græsbaner og en asfaltbane.

Den bayerske aeroklub havde gjort sig store anstrengelser for at arrangementet skulle klappe. Der var anslået 250 hjælpere i sving. Man må sige at det lykkedes for dem. Selvfølgelig var der ting der af og til haltede, men i betragtning af at ca. 1.000 deltagere i tre uger myldrede rundt, og enkelte dage med op mod 5.000 gæster, var det småting der savnedes.

Bayreuth ligger kun 70 km fra Tjekkiet, og der var opgaver der rakte ind i dette land. Landskabet er i begge lande en blanding af lave bjerge, bakker, marker, store skove, floder og byer. Nogle områder bød normalt på rigtigt gode udelandingsmuligheder. Alt i alt en topografi der passer danskerne godt, og iflg. Stig Øye et af de smukkeste områder han nogensinde havde fløjet i.

Optakten

Som sædvanlig var der en uges fortræning til VM på ste-

det, og ligesom resten af Nord-europa nød vi her godt af et højtryk over området. Under træningen afprøver man området og alle de procedurer som hører en international konkurrence til. Det er uvurderlig træning for piloterne og ikke mindst for konkurrenceledelsen.

Træningsugen bød på noget af det allerbedste flyvevejr i de seneste 30 år. Termikken bød på fem m/s op til 3.000 m højde, og man må sige at piloterne udnyttede alle muligheder for at flyve langt og hurtigt.

Opgaverne var de kendte distanceopgaver, men hver dag fløj den ene af klasserne en Cats Craddle, hvor piloten får et antal vendepunkter han kan anvende inden for en defineret tid, oftest omkring fire timer. Det gav vældig gode muligheder for at gøre sig fortrolig med området og få indøvet procedurerne omkring start og ankomst.

Når op til 80 fly ankommer med 200 km/t til pladsens syv landingsbaner indenfor 30 minutter, siger det sig selv, at der ikke er megen plads til at fjumre rundt i indflyvningen. Det kræver også at flyveledelsen bevarer overblikket og ikke mindst at hjælperne er vakse til at få fjernet flyene fra landingsbanen.

Det blev ved briefing indskærpet at man under konkur-

„Good morning, gentlemen“. Der er morgenbriefing. I rød trøje ses landstræner Edvin Thomsen, til venstre for ham den senere sølvmedaljevinder Jan W. Andersen.

rencen ikke under slutglidet måtte anflyve pladsen under flyvepladsens niveau. Man ville ikke få strafpoints, men myndighederne ville være til stede under hele konkurrencen, og der kunne blive tale om bødeforlæg.

Slutglidene var derefter yderst veldisciplinerede under hele konkurrencen. De som fumlede i det, blev nævnt næste morgen ved briefing.

Dette hjalp også til at andre lærte af deres fejl. Der var da heller ikke et eneste uheld under hverken for træningen eller under selve konkurrencen. De danske piloter blev også nævnt under briefing, men det var når de skulle hædres for dagssejre eller 2. og 3. pladser. Samtlige danske piloter lå under træningen i den bedste halvdel af feltet, og halvdelen mellem de 10 bedste. Det er klart at der blev skruet op for forventningerne til danske medaljer, når det gik så fremragende under træningen.

Scrutinizing

Ved den tekniske kontrol, *scrutinizing*, konstaterede man da man nåede til ASW 27 at nogle af dem, ligesom også ved sidste VM, ikke kunne holde de foreskrevne 15 meter. Nog-



le var oppe på seks cm overskridelse. Regler skal overholdes, så de berørte fly måtte en tur på fabrikken i nærheden for at blive "studset". Det gjorde ondt på ejerne af flyene, og man kan nok roligt regne med, at der har været nogen, som har fået ørerne i maskinen hos Schleicher. Gerhard Waibel, konstruktøren, mente nu at problemet lå i at folk selv havde monteret andre winglets.

Lørdag den 1. august blev det 26. verdensmesterskab i svæveflyvning officielt åbnet på torvet i Bayreuth med taler af byens borgmester, Bayerns ministerpræsident, IGC formanden og mange andre der havde noget på hjertet. Alle holdene deltog i en flot indmarch med nationalflag, "egnstragter" og hele møllen. Dette

foregik i bagende varme med hornmusik og underholdning.

Svæveflyvning i TV sporten?

Denne gang blev der lejlighed til at afprøve ny teknik på PR-fronten. For første gang under VM var en del af flyene udstyret med mobil GPS. Dette muliggjorde, at man på Internettet, og ikke mindst på monitorer på flyvepladsen, kunne se alle data på den enkelte pilots flyvning, dvs. hastighed, position, resterende distance, højde osv.

Dermed er det nu muligt at følge flyene rundt på opgaven – og gætte med på resultatet. Denne teknik er højt værdsat blandt publikum og mediefolk, da den så at sige kan trække

svæveflyvekonkurrencer ned på jorden.

Lige med et er vores sport blevet en publikums- og TV-venlig sport. Foruden GPS udstyret var der hver dag under konkurrencen TV motor- og svævefly, som filmede slagets gang. Eurosport lavede en meget fin 30 min. udsendelse under dette VM.

Vi fik oplyst at den 13. august havde der været 74.000 besøgende, og de havde foretaget 1,7 millioner opslag på VM Internetsiderne, og hver besøgende havde i gennemsnit været online i 14 minutter!

Teknikken bliver til stadig udviklet, og det er spændende at se hvad der kommer til i årene fremover. Der er en del skepsis fra piloternes side, da man frygter at konkurrencerne kan aflure taktikken eller at piloterne kan dirigeres fra jorden. Dette er selvfølgelig et problem men transmissionerne i Bayreuth var op til 20 minutter forsinkede, altså ikke helt "real-time".

Starten den 1. august

Nu blev det alvor. Vejret holdt fortsat hvad meteorologerne lovede dvs. 2-3/8 cumulus op til 3.000 m, og *tasksetterne* trak de lange linealer op af skufferne. Åbenklasse fik 635 km, 15 m 572 km og standard

Over strengen med over 200 km/t i 10 meters højde.



„Noget nyt?“. Hjælpere og holdleder venter på meldinger fra piloterne.



klassen en Cats Craddle. Det danske hold skuffede ikke. Henrik Breidahl snupede som bedste dansker med 134,2 km/t en 3. plads, Niels Ternholt gennemførte i åben klasse med 145 km/t – og en 8. plads. Resten af holdet klarede sig pænt i det mageløse vejr. Alt i alt en god start for det danske hold.

Mandag den 2. august.

Igen viste vejret sig fra den gavmilde side, og igen blev der skrevet lange opgaver ud. 4½ time Cats Craddle til åben klasse, 566 km til 15 m og 534 km til standardklassen. Og der blev gået til den.

Lad mig illustrere det på denne måde: P.J. Trotter fløj 566 km med 120,9 km/t i en LS6. Dermed placerede han sig som nummer 41 og 3. sidst i 15 m klassen. (Der var to som ingen points fik, men det var en anden sag). Men, over 120 km/t og så lukker men alligevel leddet?

Henrik Breidahl besatte 6. pladsen, og Stig Øye landede som nr. 26.

Standardklassen fløj 524 km hvor Arne Boye-Møller fik en 32. plads, mens Kristian Hansen havde det uheld at han fik startet forkert ud på dagens opgave. På en dag som denne, bliver det straffet meget hårdt.

Jan Andersen viste at han har det godt med Cats Craddle opgaver. Han snupede gan-

ske enkelt en dagssejr med 731,2 km fløjet på de 4½ time der var til rådighed (Inkl. 15% bonus for at lande på Bayreuth.)

1.000 points til Andersen og en samlet 3. plads i åben klasse. Niels Ternholt fik en 16. plads.

Det var meget sjovt at iagttage piloterne efter 2. dagens opgaver. Efter landingen gik de småfnisende rundt og lød som en flok teenage tøser, der lige have fået hver sin pony. Men det er også sjældent, at vejret giver så fremragende muligheder for konkurrenceflyvning. Hvis der spores en vis misundelse hos den udsendte medarbejder er det korrekt opfattet.

Den aften var smilene i åben klasse-størrelse.

Tirsdag den 3. august

Igen var der gode placeringer til danskerne. Vejret er fortsat godt. Piloterne topmotiverede, også Kristian som har fordøjet gårsdagens kedelige oplevelse.

De lange linealer var stadigvæk fremme til opgaverne: 422 km til standardklasse, 479 km til åbenklasse, og endelig 3½ timers Cats Craddle til 15 m klassen.

Piloter og hjælpere til briefing kl. 10.00 som sædvanligt og så i gang. Feltet blev sendt af sted – og herefter var det bare at vente på jorden. Der var

ikke så meget taktik ved starterne i disse dage. Vi havde lært at når meteorologerne sagde at termikken ophørte kl. 17.30 – så ophørte den 17.30!

En spændende dag, hvor der ikke blev givet ved dørene. Det så man tydeligt ved ankomsten.

Vi prøvede febrilsk at tage tiderne på de ankomende fly for at regne på resultaterne. Men det var lettere tænkt end gjort. Kan man forestille sig 90 fly hjem på 60 minutter, og alle med gashåndtaget i bund, over tærskelinien med hastigheder på op til over 200 km/t for at lande på en af de 7 parallelle baner med transportvognene i midten – så har man et retvisende billede af hjemkomsten de dage.

Derudover kom 15 m klassen hjem fra Cats Craddle og blandede feltet op, men deres resultater kunne vi ikke se før loggerne var tappet for data.

Nå men vi nød i hvert fald synet, og fik senere resultaterne.

Kristian Hansen nr. 2, Arne Boye-Møller nr. 39 i standardklassen. Henrik Breidahl nr. 11 og Stig Øye nr. 20. Niels Ternholt blev sidst i åbenklasse, Jan Andersen fik en 10. plads og nu rykkede op på en samlet 2. plads. Hold da op hvor var det spændende.

Onsdag den 4. august

Nu begyndte vejret at blive mere almindeligt. Faktisk trak

det op til tordenvejr, da piloterne startede på dagens opgaver.

Det startede faktisk skidt i 15 m klassen, - rigtigt skidt. Der havde været problemer med disciplinen hos slæbepiloterne, måske forstod de ikke instruktionerne, en del af dem kom fra Polen. I dag brillerede de ved at sætte to af piloterne i 15 m klassen af bag bjergene, i synk. Dette resulterede i at svæveflyene måtte lande ude, og dermed var deres chancer for en omstart forpasset.

Men alligevel blev det en god dag for det danske hold. Jan Andersen ragede endnu en dagssejr hjem. Jan mente selv at han havde prostitueret sig, da han fløj "fede flyvning" som han selv udtrykte det - træneren kaldte det klogt disponeret taktisk flyvning. Det er slet ikke Jans stil at flyve henholdende og lurepasse. Men det gav pote i dag. Sammenlagt 2 dagssejre af 4 mulige – ta' den! Det giver lige, lad-mig-nu-se, en sammenlagt 2. plads i åben klasse, kun 72 points efter Holger Karow fra Tyskland.

Kristian Hansen fik i standardklassen en fornem 5. plads og Arne Boye-Møller lige efter på en 6. plads. Meget, meget fint. Henrik Breidahl og Stig Øye blev nr. 13 og 31 i 15 m klassen.

Landstræneren Edvin Thomsen gik rundt efter en hektisk dag, med et veltilpas ansigtsudtryk, som henlede tanken på en kat der lige har fundet et sildehoved. – Og er der noget at sige til det?

Morgenens episode med de to udelandede piloter medførte at der blev indgivet protest, som den internationale Jury senere tog til følge. Det betød at dagen blev kendt ugyldig for 15 m klassen.

En retfærdig afgørelse af juryen, muliggjort ved gennemgang af GPS-sporene, men konkurrenceledelsen burde selv have haft hård på brystet til at tage den afgørelse.

Torsdag den 5. august

Ingen flyvning på grund af regnvejr.

Fredag den 6. august

Endnu en dags sejr til Jan Andersen. I dag ventede vi på opklaringen efter nattens regnvejr. Og starten blev udsat flere gange indtil de første danske fly gik ud på opgaven kl. 14.51. Allerede da kunne vi se at der var udsigt til en del udelandinger.

Mens vi sad og ventede, begyndte telefonerne at kime i de forskellige holds containere, og det tiltog efterhånden som solen sank bag Fichtelbergene.

Det var kun åben klasse, der klarede skærene – sådan da. Jan Andersen kom hjem lige efter Gerard Lherm, og herefter var der en pause indtil resten af det reducerede felt dukkede op.

Herefter blæste det op til telefonstorm i lejren, og det skulle da også vise sig at ingen kom hjem i hverken 15 m eller standard klassen.

Efter fintællingen viser det sig at Jan Andersen har vundet dagssejren - igen!

Niels Ternholt måtte se sig tvunget til at lande på en mark i nærheden af flyvepladsen.

15 m piloterne Stig Øye og Henrik Breidahl landede tæt ved Bayreuth og var hjemme i løbet af et par timer, men så let var det ikke for standard klassen.

Kristian Hansen og Arne Boye-Møller landede tæt sammen inde i Tjekkiet. De blev modtaget meget venligt af de lokale, der sørgede for øl og friskbagt brød, men hjemhentningen blev tidkrævende. Store omveje, lidt besværlige grænseovergange og først hjemme kl. 01.00.

Vel var tolderne ved de store grænseovergange mellem Tyskland og Tjekkiet blevet briefet om VM, men ikke ved de små grænserposter.

Tjekkiet har stadigvæk lidt nullermænd fra jerntæppet, og de tjener til livets ophold som toldere. Specielt besværlig var det måske for den japanske pilot og hans hold, da han skulle tilbage over grænsen fra Tjekkiet. En japansk pilot, to New Zealandske hjælpere i en

engelsk-registreret bil med en tysk-registreret trailer indeholdende et tysk fly der ikke var i vognen da den ankom til Tjekkiet et par timer i forvejen. Noget at forklare sig ud af? Det blev en meget lang nat for vores oversøiske venner, før de kom hjem.

Henrik Breidahl lå nu på en samlet 3. plads i 15 m klassen. Det var svært at bevare pessimismen i den danske lejr.

Lørdag den 7. august og søndag den 8. august

Ingen flyvning.

Mandag den 9. august

Nå, men så kom vi lidt ned på jorden igen. I dag blev det de store tordenskyers dag. Hele dagen stod i skyggen (!) af et par meget store cumulonimbus skyer, som forsinkede starterne til det urimelige.

Åben klasse kom i luften, men dagens opgave blev aflyst. I 15 m klassen måtte Henrik Breidahl og Stig Øye tage til takke med en 20. plads. Kun 8 ud af 43 kom hjem til pladsen, så de der landede ude blev straffet hårdt på points. Stig og Henrik manglede kun 12 kilometer i at nå hjem. Henrik faldt nu pludselig fra en samlet 3. plads til en 8. plads. Jeg kunne have grædt - (og Henrik sikkert også??)

I standard klassen var det en ren farce. Opgave A og B blev kasseret, og de fik en opgave C der gik direkte ind gennem en kæmpe cumulonimbus sky. Da der kun var seks piloter der klarede minimumsdistancen blev dagen ikke gyldig for standardklassen. Arne og Kristian landede på en nærliggende flyveplads og fik et slæb hjem til Bayreuth.

Tirsdag den 10. august

Regnvejr og hviledag.

Onsdag den 11. august

På forhånd vidste vi at det blev en tvivlsom dag, da der var total solformørkelse over det sydlige Tyskland, og det var skyet og småregnede. Dagen blev som ventet aflyst, og vi nød solformørkelsen og en tiltrængt hviledag

Torsdag den 12. august.

Efter dygtig flyvning, i tyndt vejr, lykkedes det for Bruno Gantenbrink fra Tyskland at hale en overbevisende dagssejr hjem, og dermed forstærkedes spændingen i åben klasse. Jan Andersen fløj sig til en solid 5. plads på dagens opgave, men rykkede alligevel ned til en samlet 3. plads.

15 m klassen fik en del udelandinger, og heriblandt var Stig Øye og Henrik Breidahl. Desværre endnu et smæk til Henrik, nu på 20. pladsen.

Standardklasse havde en god dag Kristian Hansen blev nr. 17 og Arne Boye-Møller nr. 30. Det giver Kristian en samlet placering som nr. 30 og Arne en samlet placering som nr. 32.

Nu var der kun to dage tilbage.

Fredag 13. august 1999

Dagens opgaver:

Åben klasse: 4 timers Cats Craddle.

15 m klasse: 416 km opgave. Standard klasse: 394 km opgave.

Pyh-ha. Det blev en meget spændende dag. Åben klasse fik som beregnet Cats Craddle som opgave i dag. Jan Andersen fik en 3. plads og rykkede dermed igen op på 2. pladsen sammenlagt.

Jan var nu kun 22 points fra et verdensmesterskab – det så meget lovende ud. Meteorologerne var dog ikke alt for optimistiske med vejret for lørdag. Vi måtte vente og se hvor hurtigt den okkluderede front nærmede sig.

Lørdag den 14. august

Sidste dag. Nu var det simpelt hen nervepirrende. Alle fly var klar til start på gridden, og der skulle flyves. Opgaverne var givet, men vejret var ikke helt klart.

Man slæbte forsøgsvis fem 15 m og fem åben klasse-fly i luften. Meteorologerne var ude at flyve på opgaverne for at se om vejret kunne bære,

Sølvmedaljevinderen Jan W. Andersen kommer hjem i AA.





Vinderne i åben klasse:
1. Holger Karow (D)
2. Jan W. Andersen (DK)
3. Bruno Gantenbrink (D)

og vi aflyttede med tilbageholdt åndedræt kommunikationen mellem konkurrenceledelse, piloterne og meteorologerne.

Det var næsten ikke til at bære. Hvis det gik godt for Jan i dag kunne han blive verdensmester. Hvis bare det mindste glippede ville han måske miste sølvmedaljen. Folk gik rastløse rundt og småsnakkede, pillerede ved instrumenterne, tjekkede GPS indstillingerne – og gik i det hele taget hinanden på nerverne.

Jeg kørte selv de to kilometer ned til byen for at købe champagne. Hvis nu det hele gik godt!

Lidt senere ringede Edvin og sagde at dagen var aflyst.

Sølv til Danmark

Vild jubel, hurtigt ud i bilen og op til flyvepladsen.

Alle danskerne blev samlet, og selvom det ikke var guldmedalje var det værd at fejre. Vi skålede i champagne, lykønskede Jan – og hinanden.

For første gang siden Stig Øyes triumf i U.S.A i 1983 har dansk svæveflyvning sikret sig en medaljeplads til VM.

Den 40-årige bankmand fra Ejby på Sjælland har gennem de seneste 20 år deltaget i

internationale svæveflyvekonkurrencer og har to gange opnået sølv ved europamesterskaber.

Mange gange har Jan ligget helt fremme ved VM, men i sidste øjeblik er medaljerne smuttet for næsen af ham. Denne gang manglede han kun 46 points i at blive verdensmester i den hurtigste klasse indenfor svæveflyvning.

Jan Andersen og Dansk Svæveflyver Union har al mulig grund til at være tilfreds med denne sølvmedalje ved et VM, der har budt på alle typer af vejr indenfor konkurrenceflyvning.

Det var den absolutte verdenselite, som var samlet i Bayreuth, og at man i det hele taget nåede så langt er en usædvanlig flot præstation.

Danmark har i det hele taget været flot repræsenteret til dette VM.

Henrik Breidahl lå længe på en tredjeplads indtil en udelanding satte ham noget tilbage. En hård satsning de to næste dage for at redde noget af æren gav ikke bonus, så han endte på en 15. plads sammenlagt.

Niels Ternholt, der debuterede i åben klasse, leverede gennem hele konkurrencen en

Slutresultater VM 1999

Samlet stilling åben klasse:

1. Holger Karow (D) 6.623 points
2. Jan W. Andersen (DK) 6.578 points
3. Bruno Gantenbrink (D) 6.452 points
28. Niels Ternholt (DK) 5.186 points

Samlet stilling 15 m klassen:

1. Giorgio Galetto (I) 6.618 points
2. Stefano Ghiorzo (I) 6.537 points
3. Steven Raimond (HOL) 6.461 points
15. Henrik Breidahl (DK) 6.052 points
24. Stig Øye (DK) 5.751 points

Samlet stilling standard klassen:

1. J.M. Caillard (FRA) 6.621 points
2. J.R.P. Coutts (NZL) 6.499 points
3. Laurent Aboulin (FRA) 6.471 points
29. Arne Boye-Møller (DK) 5.863 points
31. Kristian Hansen (DK) 5.849 points

stabil præstation, men måtte nok erkende at et sådant fly kræver en vis tilvænning.

Den tidligere verdensmester Stig Øye kæmpede bravt i 15 m klassen, men endte midt i feltet ligesom Kristian Hansen og debutanten Arne Boye-Møller i standardklassen.

15-meter klassen blev vundet af Giorgio Galetto, Italien efter at amerikaneren Karl Striedick havde ført klassen suverænt gennem hele konkurrencen for så at lande ude som den ene på sidstedagen.

Standard klassen blev vundet af Jean Marc Caillard, Frankrig. Hans anden sejr i træk, og åben klassen gik fortjent til Holger Karow, Tyskland. Han førte konkurrencen fra start til slut.

Fremtiden

Det var ikke kun en stor glæde, at Jan Andersen fik en VM medalje. Den har han i sandhed fortjent i mange år. Men det er lige så dejligt at se den flyveglæde og arbejdsiver der udvises af de yngre piloter. Den beslutsomhed jeg så hos de piloter under dette VM forsikrer mig om at dansk svæveflyvning i konkurrencesammenhæng har store resultater i vente i årene fremover. ■



Jan W. Andersen med sølvmedaljen og den flotte pokal.

Forfatteren

Tonny Henriksen
34 år
Medlem af DSvU's bestyrelse og formand for PR-udvalget. Medlem af FLYV's Redaktionsudvalg. Flyver i Kalundborg Flyveklub.

Masterpiece.



Garmin GPSmap 295 - Årtusindets julegave til det flyvende folk

Så er den kommet. Garmin's nye GPSMAP 295 med 4" LCD farveskærm. Den vejer kun 635 g., og kan benyttes enten vandret eller "heads-up".

Du har mulighed for bl.a. split-screen, så du samtidig med din position kan bruge den indbyggede HSI.

Når du skal benytte den i bilen indlæser du blot en ny database fra CD-ROM (ekstraudstyr), så kan du navigere rundt i byerne lige så let som når du flyver.

Ring til KDA Service for yderligere oplysninger.



KDA SERVICE ApS

Lufthavnsvej 28 • 4000 Roskilde • Telefon 46 14 15 00 • Telefax 46 19 13 16

E-mail: kda@post8.tele.dk

Hærens nye fly har ingen pilot

Tekst: Major Jørgen Blazejewicz, Hærens Artilleriskole

Hæren bliver det første værn i Danmark til at benytte førerløse fly i deres opgaveløsning. Det førerløse fly er ikke længere en fremtidsvision i forsvaret. Flyvematerielkommandoen har den 16. februar skrevet kontrakt med det franske firma SAGEM om anskaffelse af to Unmanned Aerial Vehicle (UAV) systemer til Hæren benævnt Sperwer. Disse systemer skal indgå på korps- og divisionsniveau og anvendes til fjernopklaring og til mål-opklaring for artilleriet.

UAV er dog ingenlunde et nyt begreb. De har allerede været brugt i flere krigs- eller krigs-lignende situationer i blandt andet Bosnien, Mellermøsten og under Golfkrigen. Det israelske forsvar har f.eks. over 20 års erfaring i brugen af UAV.

UAV bruges primært til rekognoscering og medbringer normalt ikke egne våben eller forsvarssystemer. En UAV udstyres med en nyttelast der vil afhænge af den missionstype den skal gennemføre. Eksempelvis kan den udstyres med et TV-kamera eller en sensor, der ser i det infrarøde område - et såkaldt Forward-Looking Infra-Red System. Når UAV'en samtidigt er udstyret med datalink-udstyr kan den sende billederne direkte til en mobil jordstation, der kan være placeret over hundrede kilometer fra UAV'ens indsatsområde.

Anvendelse af UAV gør det muligt at indsamle informationer over fjendtligt område uden risiko for egne soldaters liv, idet operatøren fjernstyrer flyet på sikker afstand. En ekstra fordel ved UAV'en er at den som regel er så lille og flyver så langsomt, at den kun vanskeligt kan registreres af fjendens radar. En lille langsomtgående UAV kan se ud som en fugl på radaren og vil ofte blive filtreret bort fra radarbilledet.

Anskaffelsen af Hærens UAV-system foregår i et meget nært samarbejde mellem Flyvematerielkommandoen og flere af Hærens myndigheder. Flyvematerielkommandoen har til at gennemføre projektet nedsat en projektgruppe med faste deltagere fra Hærens Operative Kommando, Hærens Materielkommando, Hærens Specialskole, Hærens

Artilleriskole, Hærens Forsyningstjeneste og Flyvertaktisk Kommando. Ud over disse er et stort antal eksperter fra andre af Hærens og Flyvevåbnets myndigheder inddraget på ad hoc basis.

Flyet styres fra en Ground Control Station (GCS) monteret på en lastbil.



Helt nyt system i forsvaret

Indfasningen af UAV-systemer i Hæren betyder samtidigt indfasning af et helt nyt fly- eller våbensystem i forsvaret. I praksis er selve flyet den mindste del af det samlede system,

der har sin tyngde i de komplicerede kommunikationssystemer og den avancerede nyttelast.

Hærens UAV systemer bliver meget fleksible i indsats. Antallet af GCS gør det muligt at flytte en GCS mens den anden fungerer eller begge GCS kan flytte, mens UAV styres fra start- og landefaciliteten. UAV

kan også flyve autonomt uden forbindelse med en GCS. UAV systemerne stiller få krav til terrænet, idet det sendes op fra en affyringsrampe og lander ved hjælp af faldskærm.

UAV'erne udrustes med dag- og natsensorer. De er hhv. et TV-kamera og en infrarød sensor, der er bygget ind i samme enhed. Der bliver så mulighed for, at operatøren kan skifte mellem de to sensorer under flyvningen. Derved bliver det muligt at lade den ene sensor supplere den anden. Hvis en detalje ikke er særlig tydelig med TV-sensoren, kan operatøren skifte over til IR-sensoren og måske få detaljen tydeligere frem.

Hvis UAV'en skal kunne se i al slags vejr, er det nødvendigt at tage en såkaldt Synthetic Aperture Radar (SAR) i anvendelse. Herudover kan UAV

Hærens UAV skal primært benyttes til rekognoscering.



UAV'en fotograferet på Paris Air Show i juni. Sensorerne (kameraerne) ses nedsænket under flyets næse. De trækkes op i flyet inden landingen, der foregår i faldskærm.

Foto: Knud Larsen



SAGEM UAV system SPERWER

Et UAV system består af:

To jordkontrolstationer ((Ground Control Stations (GCS)).

To mobile antennestationer (Remote Communication Terminal), som er tilknyttet GCS. Fire luftfartøjer med tilhørende sensorpakker og datalink mv.

Fly-data:

Længde: 3,5 m
 Spændvidde: 4,2 m
 Vægt: ca. 300 kg
 Nyttelast: 45 kg
 Max. hastighed: 223 km/t
 Min. hastighed: 154 km/t
 Flyvehøjde: 1.000 - 17.000 fod
 Datalink rækkevidde: 200 km
 Flyvetid: ca. 6 timer
 Motor: Rotax 70 hk

En start- og landingsfacilitet med tilhørende launcher (startrampe) og GCS.

evt. senere udstyres med sensorer til f.eks. stedfæstelse af minefelter, ABC-sporing eller laser designatorer, der kan styre våben fra fly og artilleri.

Operativ indsættelse af UAV

UAV organiseres ved feltartilleriet i stabs- og måloptklaringsbatteriet. Den bliver indsat på grundlag af

en analyse af interesseområdet foretaget af korps- eller divisionsstaben. Analysen munder ud i en anvisning af hvilket terræn der skal afsøges, hvilke måltyper der skal findes og i hvilket tidsrum. Herudover vil der være et direktiv for i hvilket omfang fundne mål skal formidles umiddelbart med henblik på bekæmpelse f.eks. med fly eller artilleri.

Denne opgaveanvisning vil ved UAV-enheden blive omsat til en konkret plan, der indeholder flyveruter, flyvehøjde, ud-

styr der skal anvendes o. l. Denne plan skal koordineres med andre midler der virker i luftrummet f.eks. helikoptre, fly og luftværn.

Resultaterne fra UAV-missionen f.eks. måldata, efterretningsmeldinger evt. ledsaget af billeder formidles til relevante modtagere ved staben og underlagte myndigheder.

Samlet må indførelsen af UAV i Hæren betragtes som en særdeles stor forbedring af indhentningskapaciteten på korps- og divisionsniveau. ■

Danmarkshistoriens største flytning



Foto: Knud Larsen

Natten til søndag den 19. september blev den gamle lufthavnsterminal fra 1939, tegnet af arkitekt Vilhelm Lauritzen, flyttet til Kastrup Lufthavns vestområde ved Maglebylille. Terminalen er 110 m lang, 26 meter bred, har et areal på 4.000 m² og vejer 2.400 tons. Terminalen var understøttet af en stålkonstruktion, der i sig selv vejede ca. 175 tons. Flytningen foregik på blokvogne af 60 sammensatte trailere med i alt 744 hjul. De computerstyrede

hjul kunne styres af én mand med et joystick.

Terminalen skulle køres de ca. 2 km tværs over lufthavnsområdets mest befærdede sted, hvorfor flytningen måtte foregå om natten med minimum flytrafik.

Flytningen indledtes allerede sent fredag eftermiddag, da entreprenørfirmaet Monberg & Thorsen ved hjælp af hydraulik foretog et løft af bygningen, så den var fri af sit fundament.

Kørslen foregik i etaper, først 300 meter frem til et grusareal, hvor den blev drejet. Derefter den blev kørt ca. 500 meter videre og placeret på en rullevej.

Disse "indledende øvelser" var afsluttet inden kl. 6 lørdag morgen.

Selve flytningen begyndte kort før midnat og næste morgen ved sekstiden var bygningen på plads i sit nye hjem i Maglebylille, ikke langt fra den bygning, der om nogle få år

skal skifte navn til Gamle Kontroltårn.

I Detroit i USA har man tidligere flyttet et teater, der vejede 2.750 tons. og da Guinness Book of Records ikke registrerer Europa-rekorder, kommer Kastrup-flytningen kun med i den kommende udgave som national rekord.

Flytningen skete uden større skader på bygningen. Der kom ganske vist revner i nogle murede vægge, men der røg ikke en eneste vinduesrude!

Nye versioner af SOCATA's TB serie

Af Hans Kofoed

Boeing har i nogen tid brugt forkortelsen NG i forbindelse med de nye 737 modeller, og SOCATA har også annekteret bogstavkombinationen.

Hos Boeing betyder NG Next Generation, hos SOCATA New Generation.

Forskellen er ens. Der er i begge tilfælde tale om forbedrede udgaver af velkendte (og veltjente) typer, men om ændringerne er så væsentlige, at der ligefrem er tale om et generations-skifte, forekommer dog lidt tvivlsomt.

Hvorom alting er - her er lidt om de ændringer, SOCATA vil indføre på TB-serien.

Frankrigs største

SOCATA, der er et datterselskab af Aerospatiale Matra, er Frankrigs største producent af almenfly - og formentlig også Europas.

Det er dog svært at afgøre, for i modsætning til den amerikanske industri publicerer den europæiske ikke nogen detaljeret produktionsoversigt. Om produktionen i 1998 siger SOCATA, at den var 35% større end den i 1997.

Af lette stempelmotordrevne fly (TB serien) fremstilles der nu fire til seks om måneden, af den noget større turboprop-drevne TBM 700 to.

I alt har man leveret tæt på 2.000 fly i TB-serien og omkring 125 TBM 700.

Men SOCATA lever ikke alene af at lave almenfly. Mere end halvdelen af omsætning



Første flyvning med Morane Renault dieselmotoren i en TB 20 Trinidad i marts 1998.

gen hidrører fra underleverancer til især Airbus, Eurocopter og Lockheed Martin. Fx fremstiller SOCATA fabrikken i Tarbes ved foden af Pyrenæerne cockpit-gulvet til Airbus A320; sæt nr. 100 blev afleveret i december 1998.

Og underleverancerne gælder ikke bare produktion. SOCATA fik således i januar i fjor bestilling på at konstruere og fremstille underbelly fairings til Airbus A340-500/600.

Hvad er ændret?

På den nye generation TB-fly er der skaffet mere plads til hovederne, og efter fabrikkens mening er flyene nu de mest rummelige og komfortable i sin klasse.

Endvidere er bagagerumsdøren - også benævnt cargo door - større, der er nakkestøtter til bagsæderne og kommet tæppe på gulvet.

De nye modeller har også fået nyt og større canopy, fremstillet af kompositmaterialer.

Men der er også aerodynamiske raffineringer, fx flush mounted (glatsiddende) vinduer, og der er en mere kurvet overgang mellem halefinen og bagkroppen. Der er også nye vingetipper.

Endelig får de modeller, der har optrækkeligt understel, et optrækkeligt fodtrin.

De nye modeller kommer i handelen i begyndelsen af det nye år.

Hvilke?

SOCATA's TB-familie består af fem modeller, der alle omfattes af New Generation ændringerne. Modellerne er svære at skelne fra hinanden. De er alle lavvingede og har plads til fire-fem personer, strukturelt er de næsten identiske, og mange af delene til dem er fælles. Det gør administrationen af reservedele lettere - og holder produktionsomkostningerne nede.

Forskellene mellem dem findes hovedsagelig i motorinstallation og understel - nogle har fast understel, andre optrækkeligt. Produktionstallene i efterfølgende typeoversigt daterer sig til juni 1999 (Paris Air Show, men med det beskedne antal fly, der for tiden bygges hos SOCATA, er der ikke sket de store forandringer siden da..

- **TB9 Tampico:** 160 hk, fast understel. 468 bygget
- **TB10 Tobago:** 180 hk (karburator), fast understel. 637 bygget.
- **TB200 Tobago XL:** 200 hk (indsprøjtning), fast understel. 87 bygget.
- **TB20 Trinidad:** 250 hk, optrækkeligt understel. 600 bygget.
- **TB21 Trinidad:** 250 hk (turboladet), optrækkeligt understel. 79 bygget.

Ny motor

I 1995 indledte SOCATA og bilfabrikken Renault et sam-

arbejde om udvikling af en ny generation stempelmotorer til almenfly. Motorerne, der af en eller anden grund, formentlig nostalgi, kaldes Morane Renault, anvender petroleum (jet brændstof), da flybenzin bliver sværere og sværere at få fat på, og arbejder efter dieselprincippet.

SOCATA siger, at de nye motorer bliver mere miljøvenlige, pålideligere og billigere i drift end gængse stempelmotorer af samme effekt. Der planlægges flere udgaver af størrelsesordenen 200-300 hk.

Prøveflyvningerne med en Morane Renault motor installeret i en TB20 Trinidad indledtes i marts i fjor, og leverancerne planlægges at begynde i begyndelsen af 2001.

SOCATA siger, at man "udvikler den nye MS flåde (inspireret af TB linjen), som kan understøttes med den nye stempel-motor".

Det skal blive interessant at se hvor ny den nye flåde bliver. Bliver det virkelige nykonstruktioner - eller nøjes man med at sætte de nye dieselmotorer i TB-flyene?

To motorer

For et par år siden købte SOCATA rettighederne til Grumman GA-7, den tomotorede Cougar og planlagde at sætte den i produktion i en omkonstrueret, fransk-tilpasset udgave under navnet Tangara.

SOCATA planlagde at få den typegodkendt i april 1998, men det blev ikke tilfældet. I stedet kom en meddelelse om at arbejdet med typegodkendelsen var blevet forsinket et år.

Men da det var gået, forelå der stadig ikke nogen europæisk typegodkendelse. Nu hed det at arbejdet var standset pga. voksende behov for firmaet til fremstilling af de enmotors TB-fly og til underleverancer.

SOCATA søger derfor efter en partner til et joint venture for fremstilling og montering af Tangara. Ifølge SOCATA vil man kunne levere det første fly to år efter at partnerskabet er etableret.

Paris Air Show ville have været et oplagt sted at lancere et sådant joint venture, men Tangara glimrede ved sit fravær.

Men måske dukker den op på Farnborough næste år. ■



SimTrans 5 år

Af Stig E. Sand, formand

SimTrans, Danish Society for Simulator Training and Safety in Transport, blev oprettet i juni 1994 af Dansk Maritimt Institut (DMI), Danmarks Rederiforening, Maersk Air, Dansk Navigatørforening, AVITRACO, Søfartsstyrelsen og Forskningscenteret Risø efter en stiftende generalforsamling på DMI.

De ca. 30 deltagere i generalforsamlingen gav klart udtryk for et behov i Danmark for at etablere et fagligt forum for diskussion af det, der blev SimTrans arbejdsområder:

kvalitet og sikkerhed i transportsektoren
menneskelige faktorer, kultur, adfærd og fejltyper
grund- og efteruddannelse
træningsmetoder, programmer og værktøjer
kvalifikationskrav, test og udvælgelse af personale
internationale standarder, krav og procedurer

Aktiviteter

SimTrans nåede allerede indenfor det første år op på 40 medlemsorganisationer og de første seminarer tiltrak 70-80 tilhørere.

SimTrans har gennem sine 5-års levetid arrangeret kurser og seminarer om:

Grund- og efteruddannelse i skibs-, fly- og togsektoren
Træning og screening af personale
Skibs- og flysimulatorer – parallell og forskelle
Beslutningstagen – hvilke processer indgår
Crew alertness and responsiveness
Den rigtige person – udvælgelse og test af personel
Sikkerhedskrav og havariundersøgelser
Hvad er FSA – Formal Safety Assessment
Menneske-maskine interaktion

SimTrans og Forsvaret

Som et nyt indsatsområde søger SimTrans, Danish Society for Simulator Training and Safety in Transport, tættere kontakt med det danske forsvar med henblik på at øge erfaringsudvekslingen mellem det civile og det militære.

Første tiltag er et seminar den 7. december, fælles ned Militærteknisk Forening om simuleringsteknologiens mu-

ligheder. Det er et heldagsarrangement med udstilling og udstyrsdemonstration i Ingeniørforeningen i Danmarks nye hus på Kalvebod Brygge i København.

Hovedoverskrifter er PC-simulatorer, computer-baseret træning, menneskelige faktorer og NATO's fremtidige planer.

Automation og multimedieteknologi, fly, tog og skibe
Rundvisning på Svendborg Navigationsskole og Maskinmesterskolen
Præsentation af skibssimulatorerne på DMI
Besøg hos Rederiet A. P. Møller

Kvalitet

SimTrans søger så vidt muligt at sammensætte seminarerne, således at selskabets faglige hovedlinjer dækkes, dvs. teknik, menneskelige faktorer og management. Samtidig tilstræbes det, at indholdet dan-

ner baggrund for en nyttig informationsudveksling på tværs af domænerne fly, tog og skibe.

Man tilstræber, at foredragene gives af ledende specialister på området og at de belyser trends, tekniske landvinde, nyudviklinger med tværdisciplinært potentiale osv. før tidsskrifter, magasiner og aviser behandler emnerne.

En spørgeskema-undersøgelse af seminarerne gav med en skala fra 1 til 5 (1 ringe – 5 særdeles informativ) en gennemsnitlig vurdering på 4,0.

(Efter SimTrans News.
Forkort af redaktionen)



Havari/hændelse/tildragelse

Nye procedurer for svæveflyverne

Af Jan Schmeltz Pedersen, formand for Dansk Svæveflyver Union

Danske Svæveflyvere kan nu ikke mere anvende de hidtil gældende procedurer i forbindelse med havarier eller hændelser med svævefly.

Havarikommissionen for Civil Luftfart (HCL) har opsagt samarbejdsaftalen med Dansk Svæveflyver Union, og derfor skal piloter, der i fremtiden er udsat for havari, nu i princippet kontakte HCL direkte.

DSvU har taget til efterretning, at HCL efter mange års gnidningsløst samarbejde ikke ønsker at fortsætte dette med en formel aftale.

HCL ønsker kun at udnytte den specialviden inden for svæveflyvning, som Unionen har, og som de ikke selv har, efter en vurdering i hvert enkelt tilfælde.

Historie

I gennem ca. 20 år har der været en samarbejdsaftale mellem HCL og Dansk Svæveflyver Union, der nærmere beskrev DSVU's opgaver i forbindelse med havarier og hændelser med svævefly.

Med udgangspunkt i denne aftale, har der været etableret en rutine, hvorefter det var kategorien af det enkelte havari, der var afgørende for hvorvidt anmeldelse skulle foretages omgående til HCL, DSVU's havariberedskab, eller anmeldelsen kunne vente til førstkomende hverdag i form af en telefonrapport til unionskontoret med efterfølgende udfyldelse af havari rapport.

DSvU har, med undtagelse af de tilfælde hvor HCL er blevet orienteret/alarmeret direkte, i hvert enkelt tilfælde formidlet anmeldelse af havariet/hændelsen samt havari rapporten videre til HCL. DSVU har desuden stillet sin ekspertise til rådighed for HCL i udredningsarbejdet.

Der har aldrig været tvivl om kommandoforholdet, om HCL's uafhængighed eller om de situationer, hvor DSVU ville

være inhabil. DSVU arbejdede på HCL's direktiv, hvilket blev anset for at være i overensstemmelse med de gældende bestemmelser, og det har været af stor betydning for fremme af flyvesikkerheden i dansk svæveflyvning.

Den nye situation

Med ny chef og organisation fra 1. januar 1998 er der sket en væsentlig ændring i HCL's arbejdsmetoder og institutions forhold til sine „kunder“, og den omtalte samarbejdsaftale er sagt op.

Det nye HCL ønsker i højere grad at vise sig som totalt uafhængig af nogen, være sig organisationer eller andre myndigheder. Et agtværdigt synspunkt i sig selv, men DSVU vil selvfølgelig arbejde på, at det ikke forringer flyvesikkerheden.

DSvU har gennem 1999 forhandlet med HCL om vores fremtidige indbyrdes forhold. HCL har ikke ønsket nogen form for formel aftale, men har accepteret, at anmeldelse af havari/flyvehændelse kan foretages gennem DSVU, hvis det ikke skaber nogen forsinkelse. Derfor vil gruppe 800 i Unionshåndbogen snarest blive revideret i overensstemmelse hermed.

DSvU vil fortsætte det meget vigtige flysikkerhedsarbejde i eget regi. Vi vil derfor fortsat opretholde vort havariberedskab. Detaljerne vil blive aftalt på et kommende møde, idet HCL har meddelt, at det i hvert enkelt tilfælde vil blive afgjort, om man vil anmode om bistand. Vores folk i havariberedskabet vil blive instrueret om, hvorledes de skal forholde sig til en sådan henvendelse.

Hvordan forholder fartøjschefen sig efter et flyvehavari/flyvehændelse

De bestemmelser vi skal efterleve, soloelev såvel som Fl'er

og S-kontrollant (d.v.s. alle fartøjschefer) forsøges beskrevet i det efterfølgende.

Meddelelsespligten

Havarikommissionens lov-mæssige grundlag er lov om luftfart §§ 134 - 144b samt bekendtgørelse nr. 301 af 30.04.97, udgivet som BL 5-40. Heraf fremgår bl.a. bestemmelser om meddelelsespligt, undersøgelsesernes omfang m.v., men her skal blot gennemgås hvordan vi som svæveflyvepiloter skal agere, hvis vi bliver udsat for et havari/hændelse.

Det skal indledningsvis anføres, at beskadigelser af flyet, der sker efter at pilot og evt. passager har forladt det, f.eks. under vending af flyet eller i forbindelse med adskillelse og sammenpakning, ikke medfører pligt til at underrette HCL. I sådant tilfælde er der alene tale om en tildragelse, som ikke er omfattet af luftfartsloven.

Meddelelsespligten påhviler luftfartøjschefen. Er denne ikke i stand til at opfylde pligten, påhviler denne ejeren eller brugeren af luftfartøjet. Fra DSVU's side forventer vi naturligvis, at den tilstedeværende instruktør træder til og i videst muligt omfang hjælper den uheldige pilot, der i en sådan situation nok kan have støtte behov, uanset skadens omfang.

Fartøjschefen har som nævnt pligt til at underrette HCL, men vi vil dog anbefale, at DSVU's havariberedskab benyttes, og at vores erfarne folk hjælper til med formidlingen til HCL.

Ved flyvning væk fra flyvepladsen kan det være en god idé at medbringe en kopi af seneste version af Unionshåndbogens gruppe 899, så den uheldige pilot uden forsinkelse kan kontakte HCL eller DSVU.

Der står i lovteksten, at ved et havari/hændelse skal HCL snarest have underretning herom. „Snarest“ definerer HCL

som „uden unødigt forsinkelse“. Er det uden for HCL's normale kontortid, hvad det jo som regel er, når vi som fritidspiloter er uheldige, så går kommandovejen om ad ACC i Kastrup, hvor man som regel skal stilles om mindst en gang, før man kan få forbindelse med en, der kan oplyse navnet på vagthavende havariinspektør. Ofte får man ikke dennes telefonnummer oplyst, men bliver bedt om at opgive et nummer, på hvilket den vagthavende kan træffe én. Først når havariinspektøren så har meldt sig og fået sine oplysninger fra ACC, bliver der etableret kontakt mellem fartøjschef og havariinspektør.

Oplysningspligten

De oplysninger, piloten skal give til HCL, fremgår af BL 5-40 og af gruppe 800 i Unionshåndbogen.

Specielt i forbindelse med afgivelse af oplysninger under pkt. i): „Kort beskrivelse af flyvehavariet eller flyvehændelsen. Beskadigelse af luftfartøjet.“ *er det vigtigt, at piloten kun oplyser, hvad der faktisk er sket, men ikke hvad han/hun tror er årsagen.* Altså kun de rent faktiske forhold. Det er HCL selv, der ved sine undersøgelser skal prøve at klarlægge årsagen, der ofte viser sig at være en ganske anden end først antaget.

De fleste piloter vil efter et uheld være stærkt berørte deraf. Afhængig af havariets alvorlighed er det derfor nemt at komme til at udtale sig imod egne interesser. Den internationale pilotforening IFALPA har arbejdet med dette i mange år, og alle piloter er udstyret med følgende råd, der netop skal sikre, at piloten kommer med korrekte og for flyvesikkerheden relevante oplysninger:

- Udtal dig ikke og besvar ikke spørgsmål, før du føler dig beredt dertil.
- Generelt bør der gå mindst

12 timer eller en fuld nats søvn inden piloten udtaler sig eller besvarer spørgsmål.

- Søg altid råd hos læge, for-
ening eller advokat før du
indvilger i en afhøring.

Piloten har pligt til at afgive rapport efter BL 5-40, og efter lov om luftfart kan HCL foretage afhøring bl.a. af besætningsmedlemmer. Piloten er ikke sigtet, og resultatet af en afhøring kan kun bære frugt, hvis der opstår en god relation mellem havariinspektør og pilot, og pilotens ønske om bisidder f.eks. fra DSvU bør der-
for imødekommes.

Piloternes, DSvU's og HCL's mål er det samme: En højnelse af flyvesikkerheden gennem fuldt opklarede hændelser, så vær positiv, men få den nødvendige hjælp. HCL vil dog formodentlig kun ved alvorlige havarier have behov for en egentlig afhøring.

Den nærmere redegørelse skal senest otte dage efter havariet/hændelsen fremsendes skriftlig til HCL på dertil autoriseret formular, og der er således her tid til at søge råd og bistand. Kopi af rapporten bedes sendt til DSvU.

Luftfartøjet

Når havariinspektøren ved afhøring af fartøjschefen har fået oplyst de faktuelle forhold, tages der stilling til, om HCL vil indlede en egentlig undersøgelse eller evt. frigiver luftfartøjet uden yderligere undersøgelser.

Det er værd at lægge mærke til, at det af lov om luftfart § 138 fremgår, at *luftfartøjet, dets dele, indhold (også personlige) samt evt. spor ikke må fjernes eller røres før HCL har tilendebragt sine undersøgelser*. HCL har oplyst os, at det skal fortolkes ganske snævert, således at hvis vi f.eks. løber ind i en af vore „erhvervsska-

der" som f.eks. at en sten på marken slår en revne i bunden af flyet, en vingeforkant beskadiges ved at ramme et træ eller en hegnspæl - uanset beskadigelsens omfang - *så må flyet med indhold ikke røres før HCL er underrettet*.

Så længe HCL undersøger, har den dispositionsretten, medens det er uklart, hvem der har ansvaret for de værdier, man ikke må fjerne fra luftfartøjet. Vi flyver ofte rundt med kostbare instrumenter og kameraer som en del af flyets udrustning. I tilfælde af en udelanding skal vi jo altid til en telefon, men vi kan tage værdigenstandene med os. Er flyet skadet, skal vi ifølge bestemmelserne efterlade genstandene, hvor de så ligger ubeskyttede mod tyveri.

Det er DSvU's opfattelse, at fartøjschefen opfylder kravet om snarlig underretning, selv om det kan tage tid at sikre fly og værdigenstande mod tyveri. Det hænger desuden sammen med, at fly og genstande skal sikres mod utidig indblanding, før HCL har haft lejlighed til at udføre sin undersøgelse. Disse spørgsmål vil vi tage op med HCL ved en passende lejlighed.

Afslutning

Som nævnt ovenfor har DSvU besluttet fortsat at opretholde det havariberedskab, vi har haft i mange år, og som altid har kunnet kontaktes i tilfælde af havari, men med et lidt ændret kommissorium. Det vil som hidtil være med det hovedsigte at få klarlagt de årsagsfaktorer, der indgår i havariene, for om muligt at forebygge lignende uheld, men tillige at være med som bisidder for den uheldige pilot i forhold til HCL's havariinspektører.

Hvis fartøjschefen finder det bedst, eller hvis pågældende eller den tilstedeværende instruktør føler sig det mindste

usikker på, hvordan der skal forholdes overfor HCL's havariinspektør, kan DSvU's havariberedskab kontaktes, og vil så enten kunne vejlede pr. telefon eller evt. komme til stede og direkte være med som fartøjschefens bisidder. Ligeledes vil DSvU's vagthavende fra havariberedskabet naturligvis kunne være behjælpelig med at afgøre hvorvidt der i det enkelte tilfælde er tale om en begivenhed, der kræver anmeldelse til HCL.

Havariberedskabet har på grund af medlemmernes ekspertise hidtil haft uhindret adgang til de steder, hvor et havari er forekommet, og er ofte blevet bedt om, mod forevisning af en særlig autorisation

udstødt af HCL, at indlede undersøgelserne, allerede inden HCL's havariinspektør selv kunne komme til havaristedet, hvis HCL fandt det påkrævet. Denne adgang til et havaristed vil vi ikke være sikret i fremtiden.

DSvU beklager meget denne udvikling, men vi har naturligvis taget den til efterretning og vil prøve at få det for medlemmerne bedst mulige ud af den nye situation. Der bliver til klubberne udsendt en klubmeddelelse, hvori vi nærmere redegør for behovet for klubbernes indsats for, at de sidste mange års arbejde med indsamling af oplysninger ikke skal være forgæves. ■



Over
the
Pole...!

Kjeld Madsen Sørensen

160 siders dokumentation - A4 format 425 billeder om NORD-
POLSFYLVNINGERNE især dem der aldrig nåede POLEN.
Pris 225 kr.- hos boghandlerne eller forlaget tlf. 98 44 69 10 SKAGEN

Kommentarer

Byggeår og seneste udenland-
ske registreringsmærker for
denne måneds tilgang:

OY-CIO	ATR72-212A	1999	F-WWEB
OY-HIW	S-76A	1981	G-BVCX
OY-JAZ	Piper PA-28-140	1967	LN-VYO
OY-JIX	PIK-20D	1978	SE-TVO
OY-LJE	Learjet 60	1993	N60T

Og for ikke at blive mistænkt for
at lave endnu flere fejl må vi
hellere oplyse, at der er tale om
genbrug af bogstaverne OY-
JAZ. De blev kortvarigt brugt i
1997 af en Piper PA-28-181 Ar-
cher III, der af importøren Air
Alpha blev videresolgt til Hol-
land.

Navneændring

Ålborg Airtaxi har skiftet navn
til Nordic Air A/S, og pr. 26.10.
er ejernavnet rettet i overens-
stemmelse hermed på regi-
streringsbeviserne for Metro
23 OY-NPD og 'E, Citation II
OY-CYV, PA-31 Turbo Navajo
OY-DLY og Aerostar 601P OY-
PPY.

Rettelser

Det går ofte stærkt med at få
lavet FLYV, sommetider åben-
bart lidt for stærkt.

Under tilgang i oktober-
nummeret optræder således
en Boeing 737 OY-KHB. Flyet
med disse kendingsbogstaver
blev imidlertid leveret i fjor! Der
skulle have stået OY-KKE (Kilo
Kilo Echo).

Under ejerskifter i novem-
ber-nummeret omtales Stin-
son 10A OY-EFA. Der skulle
stå OY-EFP (Echo Foxtrot Pa-
pa).

Brødrene von Jessens nye
Ventus OY-XVJ er med i rubrik-
ken tilgang i både august- og
oktober-nummeret, og des-
værre med forskellig registre-
ringsdato. Den korrekte dato er
19. marts.

Tilgang

OY-	Type	Fabr. nr.	Reg.dato	Ejer/bruger
CIO	ATR72-212A	595	21.10.	Cimber Air, Sønderborg
HIW	Sikorsky S-76A	760183	25.6.	Danish International Helicopters, Vamdrup
JAZ	Piper PA-28-140	28-23885	30.8.	Air Alpha, Odense
JIX	PIK-20D	20622	29.3.	Jimmy Arneberg, Slagslunde
LJE	Learjet 60	011	3.9.	Air Alpha, Odense

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
CPW	Cessna 501	14.10.	Danish Air Transport, Vamdrup	Solgt til USA
IFH	Beech C90	22.10	Beechcraft Scandinavia, Roskilde	Solgt til USA

Ejerskifte

OY-	Type	Reg.dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
BCB	PA-28-140	12.10.	Ole Sander Nielsen, Balle	Jørgen Tanghus Gram, Ebeltoft
BHN	PA-44-180T	18.10.	JIP-Fly, Ålbæk	Alex Pedersen, Grindsted
BSI	PA-34-200	21.10.	Flyudlejning ApS, Roskilde	Air Gate, Roskilde
DKF	Beech A23/44	6.9.	R. Hove-Christensen, Nakskov	Grefte-Tryk, Grenå
IFH	Beech C90	22.10.	Beechcraft Scandinavia, Roskilde	Institut for Funktionsanalyse og Hospitalsprojektering, Lyngby
XSG	SF-25B	14.10.	Ove Peter Olsen, Glumsø +	Visti Hansen, Høng +
XTV	H 36 Dimona	25.10.	Axel P. Wylche, Dronninglund +	Carsten Ullerup, Vodskov +

Maersk Helicopters er lukket

Af Finn Larsen

Som det kunne læses i FLYV nr. 8 tabte Maersk Helicopters EU licitationen om off-shore flyvningerne for Maersk Olie og Gas til British International Helicopters (BIH).

Den 1. november 1999 lukkede Maersk Air sin helikopter-
afdeling i Esbjerg efter næsten 25 virke som Danmarks store
helikopterfirma. Lukningen af firmaet blev fremskyndet fordi
personalsituationen på flere punkter vanskeliggjorde en
fortsat drift af firmaet.

Dette skyldes at mange havde forladt Maersk Helicop-
ters længe før deres opsigelse trådte i kraft. Dette betød at
det var vanskeligt at få lavet service på helikoptererne samt
at få vagtskemaet til at gå op.

Af de 26 piloter, som var i firmaet, fik to arbejde i Maersk
Air i København, tre kom til Star Air i København, fire kom tilbage
til forsvaret og otte har som de første fået arbejde i BIH. Det
er ikke helt umuligt at der kan komme flere ansættelser både
i forsvaret og i BIH. De tre Puma helikoptere som var indlejet
fra Helikopter Service i Norge er alle leveret tilbage.

Hvad der skal ske med de to AS 365 Dauphins som er
ejet af Maersk var ved redaktionens afslutning uvis.

Der er kun ganske få af det tekniske personale der har
fået ansættelse i BIH fordi alle de store eftersyn af helikop-
terne skal foregå i Stavanger. Det er nemlig sådan at BIH i
sommer købte Helikopter Service i Norge, og det er
meningen at det store servicecenter i Stavanger skal betjene
en stor del af helikopterflåden i Nordsøen.

Maersk flyver for Cimber

Ved sommerfartplanens ikraft-
træden ultimo marts overdrog
SAS ruten København-Karup
til Cimber Air. SAS beholdt dog
den sene aftenafgang fra Kø-
benhavn og den tidlige mor-
genafgang fra Karup, begge
med MD80, men tilkendegav
at det kun gjaldt sommerhal-
året 1999.

Med overgangen til vinter-
fartplanen ultimo oktober er
Cimber ene om ruten, men da
selskabet mangler kapacitet
(man har ultimo oktober over-
taget ruten København-Es-
bjerg fra Maersk) har man ind-
gået en wet lease aftale med
Maersk Air om belyvning af de
hidtidige SAS-afgange, ikke
med Fokker 50, som man må-
ske ville vente, men med en
»lille« Boeing 737, der over-
natter i Karup.

Og selv om den har dobbelt
så stor kapacitet som ATR 42
(46 sæder), vil der ofte være
brug herfor. Specieit morgen-
ruten er efterspurgt, og selv
ATR72 til 66 passagerer vil
jævnlig være for lille.

LUFTFARTSSKOLEN

Forventet godkendt JAR MCC kursus.

Multi-Crew Co-Operation kurser i henhold til JAR-FCL 1.250(a)(3), JAR-FCL 1.261(d) og tilsvarende krav i JAR-OPS. Kurset er fremover et krav for at kunne påbegynde den første typeuddannelse på flermandsbetjente fly. Kurserne omfatter 34 teorilektioner og 20 timers flyvning på DC 10 full-flight simulator. Kurset har en varighed på ca. tre uger. Pris pr. deltager inklusive alle materialer kr. 35.000,00.

JAR FCL kurser:

Lørdag	d. 19. februar 2000	kl. 0900-1600 i Roskilde
--------	---------------------	--------------------------

JAR-OPS kurser:

Lørdag	d. 26. februar 2000	kl. 0900-1600 i Roskilde
--------	---------------------	--------------------------

Forventet godkendt JAR integreret ATPL-kursus.

Kurset dækker alle krav i henhold til JAR-FCL 1.160(c) og JAR-FCL 1.165(a)(1) og opfylder dermed uden videre kravene til første typeomskoling til flermandsbetjente fly.

Uddannelsen varer ca. 22 måneder og omfatter minimum 1000 lektioner teori afsluttende med eksamen til Airline Transport Pilot License (ATPL), 170 flyvetimer på enmotoret fly, 15 flyvetimer på tomotoret fly afsluttende med opnåelse af Commercial Pilot License med Instrument Rating (CPL/IR) og Multi-Crew Co-Operation (MCC) kursus på 15 timer i DC 10 simulator.

Prisen for hele uddannelsen inklusive alle materialer og skoleuniform er kr. 460.000,00, hertil kommer en udgift på kr. 25.000,00 for indkvartering på kollegiet i tomandsværelser under uddannelsen.

Psykotekniske optagelsesprøver den 18.-19. og d. 25.-26. februar 2000 samt d. 17. - 18. og 24. - 25. marts 2000. Næste kursus starter den 8. maj 2000.

Der blive afholdt informationsmøder; onsdag d. 12. januar kl. 1800, onsdag d. 19. januar kl. 1800, Lørdag d. 22. januar kl. 1000, onsdag d. 26. januar kl. 1800 og lørdag d. 29. januar kl. 1000.

ATPL for indehavere af nationalt eller JAA A-certifikat:

Afdeling	egnethedsprøve (pris kr. 500,-)	start:	tilmeldingsfrist:	eksamen:
Billund	d. 11.12.99 eller d. 08.01.2000	7. februar	21. januar	primo december 2000
Roskilde	d. 15.12.99 eller d. 08.01.2000	7. februar	21. januar	primo december 2000

Du skal have bestået medical på Flyvemedicinsk klinik inden kursusstart.

ATPL forkortet kursus for indehavere af gyldigt dansk eller JAA B/I-certifikat (CPL/IR):

Afdeling	start:	tilmeldingsfrist:	eksamen:
Roskilde	3. April 2000	6. marts 2000	primo september 2000

Flyveinstruktørkursus:

Afdeling	start:	tilmeldingsfrist:	eksamen:
Roskilde	15. februar	13. januar	medio april 2000

Rekvirering af yderligere materiale og information om ovenstående kurser kan fås ved henvendelse til:



LUFTFARTSSKOLEN

Lufthavnsvej 60, 4000 Roskilde. Tlf 32 82 80 62

RAF fly siden 1918

Peter R. March: *Eagles, 80 aircraft that made history within the RAF*. Weidenfeld & Nicholson, London 1998. 256 s., 30 x 24 cm. ISBN 0 297 82482 1. 30,00 GBP indb.

Sælges til fordel for hjælpeorganisationen Royal Air Force Benevolent Fund, tlf 0044 1285713456.

En flot billedbog om 80 af Royal Air Force's bedst kendte fly siden 1918, udgivet i anledning af 80-års jubilæet i fjor med masser af fotos, mange af dem i stort format – og sikke billeder!

Teksten er prisværdig kort (historiske oplysninger og tekniske data), men da typerne står i kronologisk orden, savner man et alfabetisk register. H.K.



Venningbo fortæller

Hans Venningbo: *Hjælpen kom fra luften*. Forlaget IIII Four Stripes IIII, Hundested 1999, 159 s., 21 x 15 cm. ISBN 87-90168-03-8. 175,00 kr.

Fås hos boghandlere eller direkte fra forlaget, Gøgevangenget 21, 3390 Hundested, tlf. og fax 47 93 94 61.

Hans Venningbo, der døde dagen efter denne bog udkom, havde som flyver oplevet mere end de fleste af sine kolleger, og det er glædeligt at han nåede at få skrevet en bog om sit begivenhedsrige liv.

Men det er ikke en fuldstændig og detaljeret selvbiografi. Det er erindringer, endda

spredte, eller som der står på titelbladet:

En række små fortællinger fra en usædvanlig karriere inden for det hestetrukne artilleri, militærflyvning, ambulancflyvning, postflyvning under isvintre, slæbemålsflyvning, rutetaxaflyvning med mere.

Venningbo var ikke bange for at sige sin mening eller at kalde en spade for en spade. Det præger dog bogen nok så meget, at han også var en god fortæller med en tør form for humor. H.K.

Royal Air Force – i krig

James Gavin Littlejohn: *Royal Air Force Days. Never a Dull Moment*.

Avon Books, London 1998. 176 s., 22 x 15 cm. ISBN nr. 1 86033 5950. 248,00 kr. indb.

Kan også købes hos forfatteren, J.G. Littlejohn, Tjørnehøj 6, 2840 Holte, tlf. og fax 45 41 12 26. (porto 25,00 kr.).

Forfatteren meldte sig til Royal Air Force i 1941 på sin 18-års fødselsdag og lærte at flyve på Tiger Moth. Da han var udtaget til bomberpilot, fløj han derpå Anson, ikke Harvard, og senere Blenheim.

Kort efter at han var kommet til Indien, fik hans eskadrille imidlertid Hurricane, og det næste par år fløj Littlejohn angrebsmissioner mod jordmål i Burma.

Det var ikke noget "rart" sted at være i krig – hvis man da overhovedet kan bruge det ord i den forbindelse. Tropisk varme, insekter og andet djævelskab.

Siden fløj han transport- og forbindelsesfly. I 1947 kom han til Danmark og blev trafikflyver i DDL, senere SAS, og var bl.a. flyvechef og chefinstruktør. Han blev pensioneret i 1983.

Der er ikke skrevet ret meget om luftkrigen i Burma, så alene emnet gør bogen værd at læse. Men undertitlen "Never a Dull Moment" gælder også den tid, læseren bruger på den. H.K.



Royal Air Force – i fred

Anthony Bendell: *Never in Anger*. Orion Books, London 1998. 336 s., 24 x 16 cm. ISBN nr. 0 75281 796 5, GBP 17,99 (i UK).

Sælges til fordel for hjælpeorganisationen Royal Air Force Benevolent Fund, tlf 0044 1285713456.

Utalige piloter har skrevet bøger om deres oplevelser i Royal Air Force under krigen. Derimod er der kun få, der har udgivet bøger om hvordan det er at gøre tjeneste i fredstid.

Denne bog viser, at man også da kan komme ud for farlige situationer, dramatiske oplevelser og sjove hændelser.

Forfatteren har næsten udelukkende fløjet jagere (Hunter, Lightning og Phantom samt - som udevekslingspilot - F-105 Thunderchief i USAF. Han husker godt, og han fortæller godt, så det er blevet en diger, men letlæst bog. H.K.

Fra biplanernes tid

P.N. Brandt-Møller: *Fra Tiger Moth til Gloster Gauntlet*. Flyvevåbnets Bibliotek, Ballerup 1997. 68 s., 24 x 16 cm. 50,00 kr.

Kan købes hos boghandlere eller på Flyvevåbnets Bibliotek, Jonstrupvej 240, 2750 Ballerup. tlf. 44 89 37 02, fax 44 89 71 11.

Oberstløjtnant Brandt-Møller er en ældre herre (91 år), men utrolig frisk og i besiddelse af en god hukommelse, også for detaljer. Hans erindringer om de unge år i Hærens Flyvertropper er derfor god dokumentati-



on af hvordan det var at være militærflyver i trediveerne.

Det er flyvehistorie af høj kvalitet, men flyverhistorier er der ikke mange af. H.K.

En anderledes lufthavnshistorie

Frank Belmark: *Mayday Kastrup – vi styrter*. Billesø & Baltzer, Værløse 1999, 238 s., 22 x 17 cm. ISBN 87-7842-048-2. 198,00 kr. indb.



Titlen forekommer melodramatisk, for det er ikke nogen sensationshistorie. Det er en sober beretning om "Lykkelige og uheldige hændelser i lufthavnens historie set gennem kontrollørnets vinduer", som der også står på omslag og titelblad.

Bogen behandler de større havarier, der har været i Københavns Lufthavn Kastrup, siden den blev taget i brug for snart 75 år siden. Og ikke udelukkende "set gennem kontrollørnets vinduer", men også gennem cockpittets og kabinens.

På en nøgtern måde gøres der rede for hvad der skete og i de fleste tilfælde også hvorfor. Samtidige kort bidrager til forståelsen.

Belmark er en god fortæller med sans for det dramatiske. I nogle tilfælde må han dog nok have "digtet" den direkte samtale mellem de implicerede, men det bidrager kun til at gøre teksten levende.

Resultatet er blevet en informativ og letlæst bog – og underholdende.

Nogle vil måske finde det upassende at bruge dette ord om en seriøs bog om et alvorligt emne, men der er også mange sjove historier i den om (navngivne) flyveledere – jeg grinede flere gange højt, da jeg læste den.

Men jeg ærgrede mig også, da jeg læste på side 42 at det var tyskerne, der forlangte at der blev anlagt startbaner.

Det er en myte – det var Det Danske Luftfartsselskab, der tog initiativet. Herom kan læses i Knud Lybys bog "Dansk Trafikflyvning gennem 25 Aar", s. 171, 177 og 183, udgivet i 1943, altså under besættelsen!

H.K.

9. april

Hans A. Schrøder: Angrebet på Værløse flyveplads den 9. april 1940. Flyvevåbnets Bibliotek, Ballerup 1999. 145 s., 24 x 16 cm. ISBN nr. 87-982509-8-1. 145,00 kr.

Kan købes hos boghandlere eller på Flyvevåbnets Bibliotek, Jonstrupvej 240, 2750 Ballerup. Tlf. 44 89 37 02, fax 44 89 71 11.

Den overmåde flittige chef for Flyvevåbnets Bibliotek har her samlet samtlige rapporter fra Hærens Flyvertropper om begivenhederne tidligt om morgenen den 9. april 1940, da tyske Messerschmitt Bf 110 beskød og beskadigede/ødelagde en væsentlig del af Hærens fly.

Rapporterne er suppleret med personlige beretninger, breve og erindringer, og man må især være taknemlig for at forfatteren fik oberst T.P.A. Ørum til at fortælle om hvordan han oplevede denne nedværdigende dag.

De tjenstlige rapporter fra Flyvertroppernes enheder er interessant læsning, men naturligt nok ret ensartede, og bogen havde vundet i overskuelighed, hvis det righoldige kildestof var blevet sammen-skrevet til én beretning.

Bogen er dog ikke bare en gengivelse af hvad andre har skrevet/fortalt. Forfatteren, der selv er officer (oberstløjtnant) kommer med sin vurdering af begivenhederne hin forårs-morgen og rejser en række spørgsmål i relation til det, der blev gjort – og navnlig ikke gjort. I denne vurdering inddrages de ledende officerers personlige egenskaber (de er alle døde nu), og ikke mindst denne del af bogen er interessant læsning.

Der er mange billeder (over 70) og de er gode. Især må fremhæves de mange portrætfotos af officerer og befa-

lingsmænd, der er omtalt i bogen. Til portrætterne er der fyldige billedtekster - med tilhørende biografiske oplysninger. For de flestes vedkommende dog kun til 1940 – det kunne være interessant at vide, hvad der blev af dem.

Og så savner man et kort over flyvepladsen, som den var i foråret 1940.

H.K.

Over Nordpolen

Kjeld Mahler Sasbye: Over the Pole. Den Danske Luftfartsskole, Skagen 1999. 160 s., 30 x 20 cm. ISBN nr. 87-985141-1-3. 225,00 kr. Kan købes hos boghandlere eller hos forfatteren, Kjeldergangen 9, 9900 Skagen, tlf. 98 44 69 10.

En stor og flot udstyret bog med masser af billeder om flyvning over egnene omkring Nordpolen.

Sasbye, der har været telegrafist og navigatør i SAS, kommer også ind på navigationsens historiske udviklinge, både til søs og i luften, men hovedparten af bogen handler om polarnavigation i nyere tid, specielt i SAS regi. Han påviser, at selskabets nordpolsruter faktisk ikke kom særlig tæt på Nordpolen, og viger ikke tilbage for at bruge udtryk som "Nordpolshysteriet" og "den enfoldige reklame".

Trods den engelske titel er bogen på dansk. Den er udformet som en scrapbog, indeholdende større og mindre artikler og notitser fra dag- og fagblade, ganske mange på engelsk og ind i mellem udklip-pene finder man så forfatterens egen tekst.

Denne måde at lave bog på betyder, at Over the Pole har et afvekslende og underholdende lay-out, men også at forfatterens egne bidrag nemt overses, og det er synd.

H.K.

Engelsk årbog

The Royal Air Force Yearbook 1999. Fairford 1999, 88 s., 29 x 21 cm. ISSN 1465-5829. GBP 3,95 (i UK).

Sælges til fordel for hjælpeorganisationen Royal Air Force Benevolent Fund, tlf 00 44 12 85 71 34 56.



Informativt, rigt illustreret hæfte om Royal Air Force i dag. Der er fx. artikler om rekognoscering i det næste årtusind, våbentræning over Nordsøen, lukningen af Laarbruch basen i Tyskland. Det nye skolefly Tutor (Grob G 115) og en liste over eskadril-lerne, hvor de er baseret og hvile fly de anvender. Desuden en del historisk stof, fx om Canberra, der fløj første gang i 1949 – og stadig er i tjeneste.

H.K.

Flyvningens historie

Anne Milbrooke: Aviation history. Jeppesen Sanderson Inc. 1999, ca. 500 s., 27 x 21 cm. ISBN 0-88487-235-1. 625,00 kr. indb. Kan købes hos KDA Service, tlf. 46 14 15 00.

At dække flyvningens over tohundredeårige historie i én bog synes umiddelbart vanskeligt, men forfatteren har grebet opgaven an på en spændende måde. I ti kapitler gennemgås flyvningens udvikling fra 1783 til i dag. I stedet for tørre tekstsider og billedsider er tekst og fotos kombineret med grafik, personbeskrivelser, historiske datoer etc., der gør det spændende at blade til næste side. Hvert kapitel afsluttes med en række kontrolspørgsmål (som man kan

springe over) og en litteraturhenvisning, hvis man vil grave dybere i et specielt emne. Bogen indeholder en utrolig mængde fakta om flyvnin-gens udvikling, og den har et godt alfabetisk index. Synd at der er en fejl i morsealfabetet, men bogen må alligevel blive et must for enhver samler af flyvelitteratur.

K.L.

Luft- og Rumfartsårbogen 1999 - 2000

Redigeret af Bent Aalbæk-Nielsen. Luft- og Rumfartsforlaget 1999. ISBN 87 - 88396 - 22 - 3.

Pris: kr. 268,-
Fås hos: Nyboder Boghandel, Kbh.



Årbogen er traditionen tro på gaden igen i sin 18. udgave, parat til at blive lagt under ju-letræet.

Redaktøren har de senere år haft en heldig hånd ved udvælgelse af forsidebillede, denne gang et flot blikfang af en Northrop Grumman B-2 Spirit, som blev indsat i Kosovo i det forløbne år. - Bogens indhold er i år præget af Kosovo konflikten flyvemæssige aspekter gennem en række udmærkede artikler, som fører læseren bag om begivenhederne. Her kan kun nævnes nogle af artiklerne for at vise spændvidden i dem.

Der er en stor artikel om flyveudstillingerne i Farnborough og Paris i det forløbne år, - et par udmærkede historiske artikler hvor vi bevæger os tilbage til tyverne, nemlig om Dornier X "flyveskibet", og om Friederichshafen FF49 - "Frederikshavnen", der er interessant, set i lyset af, at der i Danmark bygges på en replika af et sådant fly i fuld størrelse.

Rumfarten er tilgodeset med et par artikler om "fjernservice" på rumsonder og en opdatering vedr. den internationale rumstation ISS.

Bogen slutter som vanligt med årsoversigten Hvad skete hvornår i 1998 - 99.

Carsten Jørgensen

Personlige oplevelser og refleksioner

Af generalløjtnant B.E. Amler

Situationen medførte imidlertid ikke, at vi blev overmodige. Tværtimod fandt vi stadigvæk, at Østmagternes militære kapacitet var skræmmende. I NATO korridorer snakkede man i flere år om, at midten af firserne kunne blive farlige, underforstået, at derefter ville truslen aftage. Som en understregning heraf oplevede vi netop i den periode et voldsomt udbrud af den sovjetiske nordflåde fra baserne på Kola. Flere af de rigtig store skibe, så vidt jeg husker bl.a. "Kirov" og "Moskva", steamede med høj fart mod vest, senere sydvest, fulgt af tilhørende opbud af sikrings- og støtteenheder, u-både og langtrækkende fly.

Faktisk kom det noget overraskende for os på AFNORTH, men da alt viste vanlig rutine på andre afsnit, kunne vi ret hurtigt tillade os at blive interesserede observatører af en meget vel gennemført øvelse, som først endte langt mod sydvest. Vor bedømmelse var, at det eneste, der ikke havde topkvalitet, var de hangarskibsbaserede fly. Det skulle vise sig at være sidste gang at denne af Admiral Gorskov skabte strategiske flåde af flotte skibe

sejlede i kampformation på det store hav.

I AFNORTH afprøvede vi også noget nyt på den maritime side, nemlig at forlægge en gruppe af US hangarskibe langt ind i en nordnorsk fjord. Ideen var at udnytte den elektroniske skygge, som fjeldene skabte og at placere sig således, at truslen fra u-både blev kanaliseret og derfor lettere at imødegå. De hangarskibsbaserede fly kunne så støtte kampen især i Nordnorge, som altid, og efter min mening for ofte, påkaldte sig interesse.

Som Deputy CINC fandt jeg det nødvendigt at præstere et modspil. Det gjorde jeg, når lejlighed blev budt, ved at gentage mit synspunkt om, at nok ville en krig i Nordnorge blive dramatisk, som naturen er deroppe, men en krig i det flade Nordtyskland og i Danmark ville blive ganske anderledes, nemlig blodig og blisterfuld.

Det, vi havde troet skulle blive de farlige år midt i firserne, viste sig ikke. Måske havde tre dødsfald hurtigt efter hinanden noget med det at gøre. Efter Bresjnev kom An-

dropov og så Tjernenko. Det tog bare to år og fire måneder, hvorefter Gorbatsjov trådte an, og han ønskede og evnede at "tale forretning" med Vestens ledere. Og så var Afghanistan begyndt at tære hårdt på den røde hærs kræfter.

Efter tre år kendetegnet ved et tillidsfuldt og fortroligt samspil med to britiske Commanders-in-Chief, fik jeg et meget kort ophold i Bruxelles. Var DAMIREP i bare tre måneder, og det var alt for lidt tid til at danne sig holdbare indtryk.

Atter nordover for at overtage en NATO-kommando, nemlig COMBALTAP. Kunne hurtigt konstatere, at også her gjaldt det konsolidering og finslibning. Bl.a. blev den nye bunker funktionsafprøvet med fuld bemanning gennem længere perioder. Vi havde mange besøgende i bunker, som i sandhed var nedgravet (lidt vest for Viborg) og så tæt som muligt på at være totalsikret. NATO infrastrukturmidler dækkede alle byggeomkostninger samt udgifterne til det tilhørende Command, Control and Information System (ACBA CCIS), der var under færdig-

gørelse, men først nåede brugerniveau kort tid efter at jeg var pensioneret.

Et samarbejde med US 9. Division blev intensiveret. Divisionen havde hjemsted ved Stillehavets kyst, nær Tacoma. Altså en i givet fald sent ankomende forstærkning. Til gengæld var det en meget interessant og helt moderne enhed. Let og derfor meget mobil, egen brigadestor helikopterstyrke og elektronik over alt.

Divisionen var øremærket til COMLANDJUT, og det var da også ham, der gjorde arbejdet. Bl.a. fik han held til at få divisionens hovedkvarter opstillet feltmæssigt i nærheden af Rendsburg. Med al elektronikken bundet sammen til internt brug og med ender ud til alle skeletbemandede dispositionsenheder. Jeg må simpelt hen nævne divisionschefen. Generalmajor John M. Shalikashvili, født i Østeuropa. Nu en enestående amerikansk officer som i 1992 blev Supreme Allied Commander Europe og sluttede som USA's forsvarschef.

Den omstændighed, der førte til, at jeg nok så hovedkuls havde overtaget BALTAP, efterlod mig det indtryk, at det sikkert ikke ville skade at prioritere tilstedeværelse i Schleswig-Holstein og at øge kendskabet til området og dets mennesker, militære som civile. Det fik jeg megen stor glæde af.

En glæde var det også at arrangere NATO's 40 års jubilæum på og i øvrigt sammen med Flyvestation Karup. Den danske udenrigsminister og Hamborgs overborgmester talte for alliancen.

Gennem en årrække havde Vestberlin inviteret personer ved NATO hovedkvarterer i Karup til et årligt besøg i byen. Vi var selvfølgelig betalende gæster, men mødte altid et meget venligt og gæstfrit værtskab. I august 1989

Saab F-35 Draken.



Foto via Fritz Krag



Lockheed F-16 i jubilæumsbemaling i anledning af at NATO fylder 50.

Foto: Knud Larsen

deltog jeg. Et af program-punkterne var en orientering om byens vilkår, status og muligheder fremlagt af en højtstående sikkerhedspolitisk embedsmand fra bystyret.

Fulgtes med den tyske generalløjtnant, der var Deputy COMBALTAP, fra mødet. Vi spadserede og snakkede sammen i fortrolighed om det, vi just havde lyttet til. Husker, at vi var enige om, at "muren" nødvendigvis måtte falde en dag, men at det måske ikke blev i vor tid!

Mindre end tre måneder senere stod vi så totalt overraskede med fredens palmer i begge hænder. For en general med ansvar for at skulle udøve kommando over troppeenheder var det en bevægende oplevelse. Et halvt årstid senere blev jeg pensioneret. Et godt tidspunkt.

90-erne

Forandringens årti. Genforeningen af de to Tysklande var en kendsgerning. Ikke forårsaget, men dog grundlagt af NATO - i alt fald oplevede jeg det sådan. Alliancen havde i

fællesskab villet og evnet at stå imod og samtidigt fremstå som et forsvar for et mere retfærdigt alternativ til livsvilkårene i Øst. Alle i fællesskabet havde bidraget. Mange med meget, andre med mindre.

Sandheden er, at vi danske var blandt de nationer, der ydede mindst og til tider ikke særligt positivt. Vi bidrog bl.a. fra starten og gennem de fire første tiår med at placere os på fællesskabets overdrev. Vi nedlagde *FORBUD* mod placering af atomvåben og mod stationering af allierede troppeenheder på dansk jord. Vi tog os *FORBEHOLD* ved flere lejligheder bl.a. overfor det integrerede luftforsvar og for bevægelsesfrihed og øvelsesområder for visse allierede flådeenheder i den mellemste Østersø. Og så førte vi os frem i størstedelen af firserne med *FODNOTER*.

Alt dette og en tynd tegnebog gjorde det ikke altid let og ofte ganske svært for danske at tjene i NATO. Men sådan var det, og det vidste vi. Det hjalp, at vi overfor professionelle militære ledere kunne påvise og overbevise om, at vi

fik meget forsvar for pengene. Det forhold var os til stor gavn specielt i relationerne til AF-NORTH og i det tysk-danske samarbejde i BALTAP.

Det sidste tiår har set store forandringer i Østeuropa, og NATO har på forstandig vis passet sig til. Slanket de stående styrker og tilhørende føringsstabe og styrket betoningen af de sikkerhedspolitiske aspekter og tilhørende handlekraft. Tillige er alliancen nu rede til at udvide mod øst. Også dansk støtte til og forståelse for NATO er ændret markant. Vi har nu et fuldgældigt medlemskab. Først på året læste jeg et avisinterview med vor forsvarsminister. Det bar overskriften "Danmark ud af kujonrolle". Og et par uger senere, den 22. januar, har jeg i TV med egne øjne og øren set og hørt NATO's generalsekretær takke Danmark for en stabil, stadig og uselvsk støtte til alliancen. Det, en ung officer fornemmede for 50 år siden, gentager sig nu for en gammel general. Det gibber vildt i mig, og jeg må knibe mig i armen.

1999

Ved 50-års jubilæet vil NATO blive rost af mange for mangt og meget, og det er der gode grunde til. Og takke vil man af lige så gode grunde. Ved den lejlighed kunne man i al stilfærdighed ønske, at takken også blev rettet

- til de millioner af mænd og kvinder, uniformerede og civile, høj og lav, der har bemanded NATO's funktionsduelige formationer og dermed skabt det for alliancen så nødvendige svinghjul af masse og kraft med tilhørende inerti
- til alle vore allierede, men især til USA, som ydede os utroligt værdifuld støtte og hjælpssomhed i stort og småt og ved enhver lejlighed
- til det tyske Bundeswehr, som vi så vokse op, udvikle sig og gro os langt over hovedet, men uagtet forblev den samme og nære samarbejdspartner

Lad mig slutte med et spørgsmål:

"Hva' dølen sku' vi ha' gjort uden NATO?" ■

Juletilbud til stærkt nedsatte priser OG KUN så længe lager haves, så hvem kommer først

PC Programmer

Apache Longbow

Helikopterspil - et af de bedste - hvor du kan spille mod computeren eller mod op til 8 spillere på netværk.

Normalpris kr. 500,00

Julepris KUN kr. **295.-**

Tracon ATC-simulator

Kan du styre trafikken i et tæt befærdet luftrum? Det kan kun de færreste, men prøv dette avancerede spil/simulator og bestem selv sværhedsgraden.

Normalpris kr. 700,00

Julepris KUN kr. **395.-**

World of Flight

Leksikon om alt indenfor flyvning på CD-ROM
Interaktivt, særdeles flot grafik.

Normalpris kr. 500,00

Julepris KUN kr. **245.-**

IFR Emergencies

Jeppesen CD-Rom med forskellige nødsituationer. Interaktiv, flot grafik.

Normalpris kr. 765,00

Julepris KUN kr. **395.-**

MS Golf

Alletideres tidsfordriv hvis man har interesse for Golf.

Normalpris kr. 390,00

Julepris KUN kr. **175.-**

Ring efter pris-,
video- & bogliste

KDA SERVICE ApS

Lufthavnsvej 28 • 4000 Roskilde

Telefon 46 14 15 00

Telefax 46 19 13 16

E-mail: kda@post8.tele.dk



Andre varer:

Top-Gun Plakater

4 flotte plakater med jetfly. Samlet

Normalpris kr. 200,00

Julepris KUN kr. **125.-**

Vægur 10"

Flot vægur med flymotiv, P-51, Mosquito, Corsair, Spitfire

Normalpris kr. 200,00

Julepris KUN kr. **145.-**

Flyvejakke

Blå foret letvægtsjakke med plads til striberne, gode lommer forskellige størrelser på lager.

Normalpris kr. 595,00

Julepris KUN kr. **445.-**

G-Måler

Check hvor stor G-påvirkning du er udsat for. Lille Handy størrelse.

Normalpris kr. 800,00

Julepris KUN kr. **300.-**

Attachetaske

Forskellige farver. Ægte læder.

Normalpris fra kr. 900,00

Julepris fra kr. **500.-**

Randolph solbriller

Kun få stk. på lager. Også børnestørrelse

Normalpris fra kr. 600,00

Julepris KUN kr. **300.-**

Keramik Sparegris

Udformet som flyvemaskine. Start opsparing til certifikatet nu

Normalpris kr. 100,00

Julepris KUN kr. **65.-**

Keramik Flyvebamse

Stor model, aftageligt hoved. Kan bruges til slik, småkager og meget andet.

Normalpris kr. 275,00

Julepris KUN kr. **195.-**

Clip-A-Light

Mangler du lys på Yoken? Så er dette løsningen.

Normalpris kr. 75,00

Julepris KUN kr. **45.-**

Quick Clamp

Kort/plade holder til montering på Yoken. Luksusudgave i aluminium

Normalpris kr. 820,00

Julepris KUN kr. **575.-**

Flyveraftaler

Af pilot, cand. jur. Max Ulrich Klinker

Begrebet flyveraftaler har tidligere været diskuteret på disse sider (FLYV, november 1997, p. 30).

En flyveraftale søges defineret som en kontrakt mellem et luftfartsselskab og en pilot, hvor piloten forpligter sig til at tage ansættelse i indtil flere år i forlængelse af typeomskoling til et af luftfartsselskabets fly. Forpligtelsen håndhæves fra arbejdsgivers side med krav om en anseelig økonomisk sum, der skal betales af piloten, hvis denne misligholder sin del af kontrakten. Almindeligvis udløses et krav dog kun såfremt piloten selv opsig sin stilling.

Flyveraftaler optræder med forskellige navne, bl. a. som til-læg, gælds-brev, konkurrence-klausul eller blot som en ubetitlet del af ansættelsesaftale. Uanset en aftales overskrift, er det indholdet, der bestemmer om det er en flyveraftale eller ej.

I det omfang man kan finde støtte for en flyveraftale har væsentlige fællespunkter med en konkurrenceklausul, vil regelsættet for konkurrenceklausuler finde anvendelse på flyveraftaler.

En konkurrenceklausul defineres bredt som en aftale, der begrænser den ansatte i frit at søge job i en konkurrerende virksomhed. Frit skal her ikke forstås i en liberalistisk forstand, men som en vurdering af om der er reel adgang til at forlade en stilling uden at blive påført en betragtelig udgift. I en retsafgørelse (utrykt) af marts 1995 fandt Østre Landsret, at regelsættet om konkurrenceklausuler kunne finde anvendelse på en konkret flyveraftale.

Ændring af funktionær-loven

Folketingets ændring i maj af funktionærloven vil formentlig påkalde sig interesse hos såvel piloter som hos luftfartsselskaber, der anvender flyveraftaler. Det bemærkes, at funktionærloven kun finder an-

vendelse på funktionærstillinger. Til gengæld skal der ikke så forfærdeligt meget til før et ansættelsesforhold er omfattet af funktionærloven. Selv hyppigt anvendte freelance-medarbejdere kan være omfattet.

Med virkning fra 15. juni 1999 er funktionærlovens § 18 ændret således, at når en konkurrenceklausul er indgået, skal arbejdsgiveren betale medarbejderen en kompensation på 50 % af månedslønnen i en periode, som klausulen løber efter at medarbejderen er fratrådt. Som undtagelse hertil gælder det, at hvis den tidligere ansatte medarbejder finder sig et andet passende arbejde, kan lønnen for dette arbejde modregnes i kompensationen. Dog gælder der særligt for konkurrenceklausuler en bestemmelse, der medfører, at arbejdsgiveren under alle omstændigheder skal betale kompensation de første tre måneder.

Et økonomisk krav i en konkurrenceklausul udløses kun såfremt det er medarbejderen, der selv har sagt op.

Betydning

Eftersom loven er trådt i kraft den 15. juni 1999 betyder det, at flyveraftaler, der er indgået før denne dato ikke omfattes. Til gengæld bør indholdet af flyveraftaler, der udfærdiges og indgås efter denne dato være opmærksom på de nye regler.

Hvordan det vil udmønte sig i praksis kan man endnu kun gisne om. Det gælder, at en flyveraftales beløbsstørrelse skal stå i tydeligt forhold til de omkostninger, der afholdes på en fly-omskoling. Ligesom løn i omskolingsperioden ikke bør indgå i fastsættelse af beløb, bør parterne heller ikke aftale at medtage den kompensation som funktionærloven fremover hjemler medarbejderen. Sidstnævnte vil formentlig blive tilsidesat ved domstolene som værende en omgåelse af funktionærloven.

Om forfatteren:



Max Ulrich Klinker
34 år, advokatfuldmægtig,
flyvestyrmand på DC-9.

Litteratur:

Lov nr. 172 af 26. maj 1999
Bemærkninger fra lovudvalgets medlemmer
S.-Afh. "Flyveraftaler", 1997

SimTrans

byder nye medlemmer velkommen

til tværdisciplinære aktiviteter om træning, uddannelse, sikkerhed og menneskelige faktorer i transportsektoren, p.t. primært i forbindelse med operation af skibe, fly og tog.

Ny aktivitet:

Civil-militær erfaringsudveksling - seminar 7. december 1999.

Rekvirér-nyhedsblad om 5-års jubilæet og om nyt medlemskab på:

tlf.: 45 87 93 25, fax: 45 87 93 33
e-mail: jm@danmar.dk eller
www.danmar.dk/simtrans

Døde

Flykonstruktøren George Miles

George Miles, der døde den 19. september, 88 år gammel, var fra 1936 til 1948 ansat i Miles Aircraft Ltd., der ledes af hans broder F.G. Miles (død 1976).

Som chefkonstruktør var han ansvarlig for typer som Messenger, Gemini, Aerovan og Marathon. Efter firmaets økonomiske kollaps i 1948 var han hos Airspeed og De Havilland, indtil han i 1952 genoptog samarbejdet med broderen i F.G. Miles Ltd., der i 1960 blev overtaget af Beagle.

George Miles forlod Beagle i 1963 og oprettede sit eget firma, Miles Aviation and Transport (Research and Development) Ltd., men fik aldrig noget rigtigt come-back som flykonstruktør.

Luftkaptajn Kjeld Rønhof



En af dansk flyvnings mest farverige og festlige personligheder, luftkaptajn Kjeld Rønhof, døde den 2. november. Han blev 79 år.

Ronnie fløj Spitfire og Mustang i Royal Air Force under Anden Verdenskrig og var derefter i Marinens Flyvevæsen bl.a. som instruktør på Avnø, men blev i 1949 trafikflyver i SAS. Han begyndte som styrmand på DC-3, fløj langruter med bl.a. DC-4 og DC-6, var

en af de første Caravelle-kaptajner i SAS, men glædest var han nok for DC-8, som han fløj som kaptajn i 15 år, indtil han blev pensioneret i 1980.

I sit otium skrev Rønhof sine erindringer, først om tiden som ung trafikflyver i SAS. Det var dengang man ikke blot havde piloter i cockpittet, men også navigatører, telegrafister og maskinister, altså langt flere besætningsmedlemmer i cockpittet end i kabinen. Senere fulgte beretninger om overgangen til jetfly og om hans år i Royal Air Force.

Vil man vide noget om hvordan det var at flyve luftfartens guldalder, så er Kjelds bøger stedet. Der er ikke mange, der som han kunne beskrive tilværelsen som pilot, det være sig på Spitfire eller DC-6B. Man er næsten selv med i cockpittet, og hans bøger er ikke blot underholdning, men også arbejdspladshistorie af høj kvalitet.

Da de etablerede forlag (ubegribeligt!) ikke ville udgive Kjelds første bog, oprettede han resolut sit eget forlag, IIII Four Stripes IIII. Han havde i sine yngre år været redaktør af SAS piloternes blad og blev nu sin egen forlagsredaktør, der besørgede ikke blot egne værker, men også hans gode ven Hans Venningbos erindringer bragt i trykken.

Kjeld var en formidabel fortæller, og vore telefonsamtaler blev ofte meget lange. Jeg vil savne, at jeg ikke mere skal høre ham snakke løs på sit herlige midtsjællandske tonefald.

Hans Kofoed

Redaktør Yngve Norrvi

En af Sveriges mest kendte flyveskribenter, redaktør Yngve Norrvi er død knap 91 år gammel.

Han begyndte at skrive om modellflyvning i ungdomsbladet Folket i Bild, kom til Kungliga Svenska Aeroklubben's informationsafdeling, hvor han især tog sig af svæveflyvningen. Han var chef for svæve-

flyvecentret Ålleberg i 1947. Norrvi skrev en række bøger, især om svæveflyvning, og startede og udgave tidsskrifterne Looping og Flygrevyn.

Johannes Thinesen

90 år

Fabrikant Hans Ellehammer

Det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ve' det, som det hedder i en af Osvald Helmuths viser: Lillejuleaften bliver Hans Ellehammer 90 år!

Han ser nemlig ud som om han var højst 70, og hvad angår vitalitet og energi er han endnu yngre. Han er en særdeles aktiv chef for Ellehammers Laboratorium, der blev oprettet af hans fader, opfinderen og flyvepioneren J.C.H. Ellehammer og leverer brandslukningsanlæg til tankskibe verden over.

Da Danske Flyvejournalisters Klub i foråret uddelte Ellehammer-prisen, kunne han desværre ikke være med – han var på forretningsrejse til Syd-korea!

Hans Ellehammer blev flyver, fordi Ellehammer senior i begyndelsen af trediverne genoptog arbejdet med udvikling af en helikopter og syntes at hans assistent, Ellehammer junior, skulle prøveflyve den.

Men først skulle den vordende testpilot lære at flyve, og da der på det tidspunkt ikke

var civile flyveskoler i Danmark, søgte fader Ellehammer Krigsministeriet om at sønnen kunne blive uddannet – som "civilist" – på Hærens Flyveskole. Det foregik på Lundtofte med den senere oberst C.C. Larsen som lærer, og i 1932 fik Hans Ellehammer dansk flyvercertifikat nr. 60.

Prisen var yderst rimelig, fortæller Hans Ellehammer. Jeg skulle betale for olie og benzin, vistnok tre kroner pr. flyvetime, og tegne en forsikring til et halvt hundrede kroner for skader mod tredje-mand.

Desværre blev Hans Ellehammer aldrig testpilot, for af økonomiske grunde blev helikopterprojektet ikke realiseret.

85 år

Korpsbrandmester Kurt Nielsen

Hvor mange Kurt Nielsen har lært at flyve, har han ikke tal på, men det må dreje sig om flere hundrede, måske tusind, for han har over 14.000 timer i sin flyvejournal, og langt den overvejende del er logget som instruktør.

Kurt Nielsen, der bliver 85 år den 16. december, blev militærflyver i 1936. Den gang var pligtjenesten for piloter kun to år, men ved Anden Verdenskrigs udbrud blev han genind-



kaldt og fløj en tid patruljeflyvninger langs den jyske vestkyst med base i Oksbøl. Den 9. april 1940 oplevede han i Sandholmlejren, udlånt som lærer til 1. Regiments korporalskole.

I 1942 blev Kurt Nielsen ansat i Københavns Brandvæsen, og der var han i 43 år.

Sideløbende hermed var han i ca. 25 år instruktør i Sportsflyveklubben. Han begyndte i 1946 i Kastrup, fortsatte i Lundtofte, Skovlunde, Tune og Roskilde, men sluttede da han fyldte 60.

60 år

Docent Ricard Matzen



Den 30. december bliver dr. agro. Ricard Matzen 60 år. Han er uddannet som agronom og er docent i jordbrugsteknik på Den Kongelige Veterinær- og Landbohøjskole.

Matzen er ivrig privatflyver – for at sige det mildt.

Han lærte at flyve i 1967 på Morane-Saulnier Rallye hos senere SAS-kaptajn Mads Brandt, Pilot Training Center, Københavns Lufthavn Kastrup (Syd), og har været fly-ejer siden 1970, da han købte KZ III OY-DOE. Den har han stadig, om end den for tiden ikke er luftdygtig. Desuden har han endnu en III'er og to KZ VII, som han dog betegner som restaureringsobjekter.

Sammen med Hans Møller Hansen (Flymøller) fik han i 1972 den "tyske" KZ VIII til Danmark. Den var han med-ejer af i tre år, og han har også haft part i Piper Cub OY-ALM.

Der er gennem årene trukket meget på Matzens energi og virketrang. Han kom i Midt-

sjælland Motorflyveklubs bestyrelse i 1976, blev formand året efter og var det til 1982. Det førte til en plads i Motorflyverrådet, og han var her meget aktiv ved (gen)oprettelsen Dansk Motorflyver Union. Endvidere var han i otte år medlem af KZ & Veteranflyklubbens bestyrelse.

Efter nogle sabbatår fra det organisatoriske arbejde var han atter i bestyrelsen for Midt- og Sjælland Motorflyveklub fra 1993 til 1997. I 1996 blev han medlem af bestyrelsen for Dansk Motorflyver Union, og siden 1998 har han været formand.

Og så finder han også tid til at være medlem af redaktionsudvalget for dette blad.

Udnævnelser

Oberst P.J. Larsen



Flyvevåbnets Officersskoles nye chef, den nyudnævnte oberst Per Jan Larsen, er 41 år og raketuddannet.

Han gennemgik Flyvevåbnets Officersskole 1979-1983 og var derefter i Eskadrille 544 (Hawk) som operationsofficer, delingsfører og næstkommanderende. 1988-89 var han chef for ESK 541 (Hawk), 1989-90 chef for Operationssektionen i Luftværnsgruppen og derefter sagsbehandler i Forsvarsstaben.

Efter at have været adjutant hos Hendes Majestæt Dronningen 1993-95 blev han chef for Hawk Afdeling Vest. I 1998 var han kortvarigt chef for Flyvevåbnets Specialskole, men blev samme år chef for Forsvarsstabens studiesektion.

Divisionschef Teit Klitgaard



Sun-Air har pr. 1. juni indført en mere kommercielt orienteret organisationsstruktur. Alle aktiviteter i forbindelse med flyvedligeholdelse er samlet i et profitcenter, og ansvarlig for dette er divisionschef for Teknisk Afdeling Teit Klitgaard.

Han er 39 år, udlært som klejnsmed og var mekaniker i Flyvevåbnet fra 1982 til 1986. Han begyndte i Sun-Air i 1987 som mekaniker, blev dokchef i 1988, kontrollant i 1989 og leder af Garrett motorværkstedet i 1992.

Divisionschef Kristian Tvergaard Veddum



I forbindelse med Sun-Air's nye, mere kommercielt orienterede organisationsstruktur er aktiviteterne vedr. salg af rute- og taxaflyvning pr. 1. juni samlet i et profitcenter.

Ansvarlig for dette er fra 1. juni Kristian Tvergaard Veddum, divisionschef Salg & Ruter. Han er 28 år, student, pilotuddannet og er nu i gang med HD-studiet. Han kom til Sun-Air i 1992 som sælger og blev to år senere salgs- og markedsføringschef.

VI ØNSKER ALLE
VORE KUNDER OG
FORRETNINGS-
FORBINDELSER EN
RIGTIG GLÆDELIG
JUL SAMT ET GODT
NYTÅR



Copenhagen Avionics

Københavns Lufthavn Roskilde, 4000 Roskilde
Telefon 46 19 11 11, telefax 46 19 00 29



MODEL- SIDERNE

E-418 - alias G-HUNT - bemalet som Hunter-prototypen, der satte verdensrekord i hastighed i 1953.

Den velformede jæger

Af Wilhelm Willersted

Smag og behag kan som bekendt diskuteres - og bliver det ofte mere eller mindre livligt - men mon ikke de fleste kan blive enige om at den britiske flykonstruktør Sir Sydney Camm's pilformede jagermaskine Hawker Hunter hører til de mere velformede af slagsen. Flyet, som i slutningen af fyrrerne blev udviklet til afløsning af RAF's første jettfly - Gloster Meteor og de Havilland Vampire - kom til at spille en stor rolle både på hjemmebane og i godt en snes flyvevåben verden over, blandt andet det danske.

Adskillige danske militærpiloter bliver ømme i blikket, når talen falder på den velskabte brite. Samstemmende lyder det at Hunteren var et „smukt og dejligt fly, som tilmed aldrig lavede noget, som piloten ikke havde regnet med“.

Man kan heldigvis endnu opleve en flyvende Hunter, idet både en ensædet samt en tosædet stadig optræder ved diverse flyveopvisninger i Europa.

Modelbyggerne kan bogstaveligt svælge i formerne, idet der netop er udsendt op til flere samlesæt til Hunteren - både en flot stor i skala 1:32 samt et par i den noget mere normale modelstørrelse 1:48.

Det fortælles at Sydney Camm, der var mester for en række af de legendariske propelfly fra Anden Verdenskrig som Typhoon og Tempest, ved overgangen til jetdrift meget længe strittede imod at udstyre sine nye jagerfly med pilformede vinger.

Hawker P. 1040, der senere fik tilnavnet Sea Hawk, havde ganske traditionelt helt rette vinger, men heldigvis glemte Camm sin britiske aversion mod de (tysk inspirerede?) pilformede vinger.

Resultatet blev den elegante Hunter med tilbagesvøbte bærepåler.

Prototypen - WB188 - med Hawkers berømte testpilot, Squadron Leader Neville Duke ved pinden fløj første gang den 20. juli 1951 fra den ligeså berømte Boscombe Down flyveplads.

Hunter-prototypen blev senere udstyret med en særudgave af Rolls Royce Avon motoren med efterbrænder og satte i september 1953 med Neville Duke ved pinden officiel verdensrekord i hastighed

ved at flyve 1.165 km/t over en tre-kilometer bane ved den engelske sydkyst. Flyet var til lejligheden helt rødmalet.

De danske Hawker Hunter

Det danske flyvevåben anskaffede i 1956 30 stk ensædede udgaver af Hawker Hunter i Mk.4 versionen - med eksportbetegnelsen Mk.51 - samt to stk af den tosædede version T.Mk.53. I 1967 suppleredes med yderligere to tosædede Hunters i T.Mk.7 versionen overtaget fra det hollandske flyvevåben.

Flyvevåbnet benyttede sine Hunters helt frem til den 30. april 1974 - altså samme dag, som man nedlagde Eskadrille 724.

Danmark havde selv købt og betalt de i alt 34 Hawker Hunter. 12 Hunter Mk.51 totalhavarerede, to blev ophugget efter diverse uheld, men Flyvevåbnet holdt de resterende 20 fly - 16 ensædede og fire tosædede maskiner - i flyveklar stand med det håb, at man kunne sælge flyene i udlandet. Men kredsen af købere var ret begrænset på grund af de danske betingelser for salg af våben til udlandet.

Man satte heldigvis med prisværdig flyhistorisk forståelse E-401 - den første danske Hawker Hunter - til side til fremtidig udstilling i et dansk flyvemuseum.

E-415 i den tofarvede camouflagemaling fotograferet over Nordjylland.





Man kan heldigvis stadig møde flyvende Hunter's som her ved Air Tattoo i Fairford i sommer - her en Hunter i det jordanske flyvevåbens bemaling.

I 1976 blev de tyve Hunters tilbagekøbt af Hawker, der nu er en del af British Aerospace.

Til trods for at en række lande, navnlig i den såkaldte tredje verden - eksempelvis Kenya - viste sig interesseret, lykkedes det ikke at afhænde de ex-danske Hunters.

Tre ex-danske Hunters er dog siden blevet solgt til private interesserede - to i England og en i USA, hvor de bliver holdt flyvende. Resten er afhændet til diverse museer verden over.

Hvis man surfer på Internettet kan man således få oplyst at Hunter E-419 nu befinder sig på North East Aircraft Museum i Sunderland i det nordlige England. Her er det tilsyneladende tanken at den skal præsenteres i sin falmende, matgrønne bemaling, som den var iført herhjemme.

En overgang fløj E-418 i øvrigt rundt i England i knald-rød bemaling over det hele - a' la Hunter-prototypen WB188, der som omtalt satte verdensrekord i hastighed i 1953.

Modellerne

Der er som sagt netop udsendt tre splinternye samlesæt til Hawker Hunter.

Det er en flot, superdetaljeret model af en Hunter Mk.6 i skala 1:32, samt to samlesæt i skala 1:48 ligeledes af Mk.6 versionen. Den version adskiller sig udvendigt fra Mk.4 hovedsageligt ved at vingeforkanten her er såkaldt „savtakket“ dog med et enkelt skær.

Men hvis man vil lave en „dansk-udseende“ Hunter, så er det nu ikke noget problem at slibe vingerne til, så de ser korrekte ud - selv i skala 1:32.



Dansk Hawker Hunter E-430 - den sidste af de ensædede Hunters - i den matgrønne uniform.

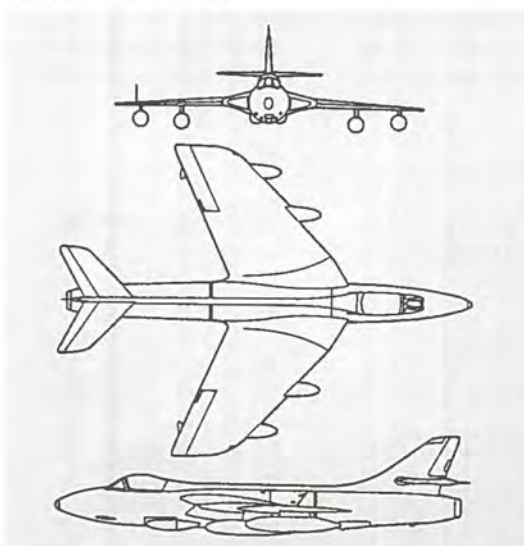
De første danske Hunters var camouflerede i olivengrønt og gråt på oversiden og var „metal-lysegrå“ på undersiden. Sidenhen blev Hunterne malet mat olivengrønne over det hele, og takket være det danske vejrlig blev flyene desværre hurtigt noget falmende og plettede at se på. ■

Data for Hawker Hunter (tallene i parentes er for den tosædede version)

Motor: 1 stk Rolls Royce Avon på 3.654 kg tryk.

Spændvidde: 10,26 m
Længde: 13,99 m (14,89 m)
Højde: 4,01 m
Tomvægt: 5.648 kg (6.100 kg)
Fuldvægt: 7.922 kg (9.979 kg)
Max.hastighed: 1.130 km/t
March.hastighed: 833 km/t
Rækkevidde: 1.210 km
Tophøjde: 15.850 m

Hawker Hunter F.Mk.4



Modellen i 1:32 af Hawker Hunter. Den kan også bygges i en lige så flot og imponerende tosædet udgave.



Det går godt for Airbus Industries



Tekst: Knud Larsen

Foto og grafik: Airbus Industries

Airbus er netop fyldt 30 år og fly nr. 2.000 er leveret. Ordrebeholdningen er på 1.400 fly, så der er noget at arbejde på.

Den årlige pressebriefing blev da også holdt af tilfredse Airbus repræsentanter.

A3XX med passagerer i to etager. I ren økonomiklasse vil der kunne klemmes 850 ind.



2.147 ordrer. Heraf er leveret 1.059 fly.

Siden Boeing overtog Mc Donnell Douglas fabrikken er der på markedet for store fly kun Airbus og Boeing tilbage til at konkurrere om ordrerne. Boeing har med deres 747 i mange år siddet på markedet for 3-400-sæders fly.

Airbus A340-200 og -300 er Airbus' nærmeste bud på dette marked, derfor er Airbus nu ved at bygge to større udgaver af A340, nemlig -500 med plads til 313 sæder og -600 med plads til 380 og med en rækkevidde op til 15.800 km. Begge udgaver skal være klar i 2002.

A3XX

Men der er større ting på vej. Projektet A3XX, der blev påbegyndt i 1990, er nu så langt at Airbus kan tilbyde de forhåbentlig kommende kunder blandt luftfartsselskaberne et formelt tilbud om et fly med plads op til 656 passagerer.

A3XX er et firemotoret fly med tre etager. I de to øverste er der plads til passagererne, mens der i kælderen kan være toiletter, soverum, kasino mm. eller plads til 11 lastepallerter. Endelig udvikler Airbus en ren fragtudgave, der kan tage 150 t gods.

Hvis alt går efter planen kan vi se A3XX i luften 2004/2005.

Orders, Deliveries, Operators - Worldwide

Summary to August 31, 1999

	A318/A319/A320/A321				A310/A300		A330/A340		TOTAL
Total Orders	2147				781		551		3479
Total Deliveries	1059				742		279		2080
Aircraft in Operation	1053				685		278		2016
Number of Operators	86				101		45		173
Number of Customers	92				85		56		167
Breakdown by aircraft	A318	A319	A320	A321	A310	A300	A330	A340	
Orders	33	604	1247	263	261	520	267	284	
Deliveries	160	759	140		255	487	116	163	
In operation	160	753	140		249	436	116	162	

Ti år efter starten i 1969 produceredes kun én Airbus model (A300), i 1993 fem modeller og i 1999 13 modeller.

A320 familien, der består af A318, A319, A320 og A321 med sædetal mellem 108 og 185, er den mest solgte med

For 50 år siden

4. november 1949: SAS reparationshangar (Hangar I) i Københavns Lufthavn Kastrup indvies.

12. nov.: KZ VIII flyver første gang. Pilot: K. G. Zeuthen.

16. nov.: Spitfire nr. 423 havarerer ved Sdr. Felding. Piloten, sekondløjtnant H. V. Bechmann Jensen, omkommer.

KDA-huset

har lukket fra
fredag den 24. december
til og med søndag
den 2. januar.





Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg
Formand:
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-service
Lufthavnvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 46 14 15 00
Telefax 46 19 13 16
E-mail: kda@post8.tele.dk
WEB-adr.: www.kda.dk

Åbent man.-tir.-ons.-tor.: 9.00-16.00, fre.: 9.00-14.00
Første lørdag i måneden 10.00-14.00

KDA's bestyrelse	Telefon	Ansvarsområde
Aksel C. Nielsen (fmd.)	98 29 36 36	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	86 44 11 33	
Jan Schmeltz Pedersen	48 17 50 58	Teknik
Finn Larsen	86 40 33 23	Miljø
Palle J. Christensen	86 67 40 48	Public Relations

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhøjvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 86 27 66 63
Fax 86 27 67 03
WEB-adr.: www.dansk.ballonunion.dk
E-mail: ballon@post5.tele.dk

Dansk Drageflyver Union
Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Telefon 74 82 20 15
Fax 74 82 24 00
WEB-adr.: www.danskdirageflyverunion.dk
E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 43 26 26 26, lok 2775
WEB-adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Poul Erik Nielsen
Ellesletten 12, Trørød
2950 Vedbæk
Telefon 45 66 12 21

Dansk Motorflyver Union
Ricard Matzen
Smålodsvvej 43
4100 Ringsted
Telefon 57 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvcenter Årnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 97 14 91 55
Fax 97 14 91 08
Resultatservice: Tlf.: 97 14 93 25
WEB-adr.: www.dsvu.dk
E-mail: arnborg@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Tom Oxager
Månebakken 5, Dalby, 4690 Haslev
Telefon 53 69 85 95
E-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Linestyrings-Unionen
Jens Geschwendtner
Lundeager 28, 2791 Dragør
Telefon 32 94 74 47

RC Sport Danmark
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehøusene 20, 2600 Glostrup
Telefon 43 45 17 44
E-mail: steen_hoej@danbbs.dk



FAI' s Generalkonference på Cypren

Den 21. - 22. oktober blev den 92. FAI Generalkonference afholdt på Cypren – vært var den Cypriotiske Aeroklub (Cyprus Airsports Federation).

Blandt emnerne kan nævnes deltagerne drøftelse af sikkerhed ved udøvelse af luftsport samt mulighederne for en forøget TV dækning af luftsporten.

Deltagerne var enige om at en forbedret sikkerhed inden-

for luftsport burde prioriteres højt således at der kan argumenteres overfor den offentlige holdning, at luftsport er for farlig.

Deltagerne fik forevist fem FAI-producerede videoprogrammer fra fem mesterskaber afholdt i 1999 og diskuterede efterfølgende muligheder samt en fremtidig strategi for en bedre gennemslagskraft overfor medierne i samarbejde med Transworld International

Hovedbordet med den nuværende og kommende FAI bestyrelse: nr. 2 fra venstre 1st vicepræsident Wolfgang Weinreich, herefter FAI's generalsekretær Max Bishop, præsident Eilif Ness og FAI's Treasurer General Hanspeter Hirzel. De to herrer på fløjene er henholdsvis generalsekretær og præsident for den Cypriotiske Aeroklub.



FAI's præsident Eilif Ness i samtale med KDA's formand Aksel C. Nielsen.

(TWI), der formidler udsendelser til fjernsynsselskaberne.

Generalkonferencen vedtog at modtage midler og etablere et fond fra Princess Carla de Orleans-Borbon til minde om hendes afdøde mand Prins de Orleans-Borbon, der var far til FAI's tidligere 1st vicepræsident Alvaro de Orleans-Borbon. Afkastet fra fonden skal bruges til uddeling af belønninger for indsats i forbindelse med udvikling af tekniske fremskridt i luftsporten herunder simultanflyvning.

Sport Academy

Deltagerne ved generalkonferencen vedtog enstemmigt at støtte et græsk forslag om at etablere et "International Air Sport Academy" på øen Icaria, som var stedet for den græske gud's legendariske flyvning. Tanken er at denne institution kan blive rammen om kommende luftsports møder og konferencer. Det er ligeledes tanken evt. at afholde en "flamme ceremoni" på øen i forbindelse med opstarten af 2. World Air Games. Projektet



Et udsnit af mødesalen med de delegerede - i tredje række ses KDA's formand Aksel C. Nielsen.

vil ikke få nogen økonomisk konsekvens for FAI.

Konferencen vedtog at videreforhandle ansøgninger om optagelse af Azerbaidjan, Malta og Madagascar i FAI.

FAI's Præsident Eilif Ness

(Norge) blev valgt for et år mere, der bliver hans sidste som præsident. Ved den næste generalkonference som afholdes i Linköping, Sverige i september 2000 vil Eilif Ness således have været præsident for FAI i seks år.

Sidst på formiddagen kunne vejret lige akkurat bruges, og vi fik meldinger om at de fleste deltagere udefra var undervejs. Så gik det løs; alle mand af sted på post, flyveplanlægning, flyvning, debriefing, frokost, landingskonkurrence.

Heller ikke Codan Cup's arrangører, ingen nævnt ingen glemt, blev snydt for konkurrenceflyvningsens høje tempo; sådan en dag er fyldt med opgaver, som i stort tal melder sig uden varsel og som alle kræver hurtig løsning. Men takket være en stribe menneskers uegennyttige indsats, blev endnu en stor opgave i HMK, løftet. Målt på de mange positive udsagn var idéen med et forkursus en rigtig god idé, som glædeligvis også tiltrak andre end HMK-medlemmer.

Codan Cup var inddelt i to klasser, en for begyndere og

en for øvede. Fra Codan var der særdeles fine præmier til de tre bedst placerede i hver klasse. Placeringerne blev:

Øvede:

1. plads:

Elo Jensen og Victor Jensen

2. plads:

Jacob og Anette Blok

3. plads:

Eluf Pedersen og Henning Bach

Begyndere:

1. plads:

Carsten Jacobsen og Niels Kjær

2. plads:

Jørn Møller og John Møller

3. plads:

Ove Østergaard



De senere vindere Elo Jensen og Victor Jensen koncentrerer sig om opgaven.



Dansk Motorflyver Union
Adresse:
Smålodsvvej 43
4100 Ringsted
www.kda.dk/dmu

Formand:	Ricard Matzen	57 61 52 50
Næstformand:	Peter Andersen	74 75 31 01
Kasserer:	Kresten Dalum	87 18 20 50
Sekretær:	Ove Dyvad Jørgensen	56 57 73 05
Konkurrence:	Vagn Jensen	86 44 11 33
Uddannelse:	Bjarne E. Hammer	46 59 04 02
	Louis Røvs Hansen	98 42 15 99

Codan Cup i Herning

Af Kirsten Klærke-Hansen og Grethe Andersen

Som tidligere annonceret ville vi i Herning Motorflyveklub prøve noget nyt indenfor konkurrenceflyvning. For at få flere med ville vi, i forbindelse med Codan Cup, afholde et forkursus for nye og mindre øvede deltagere. Forkurset blev afviklet om lørdagen. Der var tilmeldt 9-10 piloter og navigatører. Præcisionsflyvningen om søndagen havde 11 tilmeldte fly.

Desværre sluttede den ellers næsten uendelige sommer netop få dage før Codan Cup. Det betød, at flere deltagere, først lørdag og siden søndag, enten ankom med stor forsinkelse eller helt opgav at komme. Alle måtte desuden skynde sig hjem, inden søndagsvejret lukkede helt.

Forkurset om lørdagen blev en koncentreret sag. En til lejligheden redigeret udgave af præcisionsflyvningsreglerne blev grundigt gennemgået og der blev undervejs givet gode råd og hints. Efter frokos-

ten steg spændingen. Nu gjaldt det den ægte vare: opgaveløsning og flyveplanlægning, som normalt udføres uden hjælp og på tid i beregnerrummet. Hvert hold fik udleveret materialer som til en rigtig præcisionsflyvningskonkurrence.

Luften var tyk af gode råd, spørgsmål og kommentarer, og her var der nok af både tid og hjælp. Inden mørket lagde sig blev der øvet præcisionslandinger. En blandet flok af gæster og HMK medlemmer hyggede sig om aftenen i hindansens selskab.

Konkurrencen

Søndag var konkurrenceflyvningsdag. Programmet startede som planlagt med morgenkaffe, men vejret var ikke det bedste; deltagere udefra havde svært ved at komme frem og briefing måtte udsættes. Den velkendte matte stemning bredte sig lynhurtigt.

DMU tur til London og omegn

Som kort nævnt i oktober nr. arrangeres en DMU-tur til England. Det bliver til Elstree i Nord-London. Da flyveturen til London er lang, er det valgt at bruge fem dage til turen omkring St. Bededag år 2000. Den foreløbige plan er:

Torsdag den 18. maj. Vi mødes på en sønderjysk flyveplads ved middagstid og med lidt briefing flyver vi videre via Groningen for tankning til Elstree (EGTR). Flyvedistance fra Sønderborg ca. 450 NM. Vi gerne skulle lande senest kl. 17 lokal tid i EGTR for at blive transporteret til overnatningssted, GBP 25 til 40 pr. seng pr. nat med morgenmad.

Fredag den 19. maj. Ind til London pr. travelcard, pris

GBP 6 for hele dagen med tog og bus. Fredag er almindelig hverdag, så der kan der shoppes eller man kan gå på et af Londons berømte museer. Om aftenen måske i teateret, hvis billetter kan skaffes.

Lørdag den 20. maj. Besøg i et flyvemuseum. Der kan flyves til Duxford eller til Old Warden. Om aftenen grill-selskab hos private, hvor der kan blive lejlighed til at møde forstadsenglændere og en derboende dansker.

Søndag den 21. maj. Besøg i et slot eller herresæde (stately home), for eksempel: Hatfield House eller Knebworth House eller Osterly Park eller ??) Og lad os så slutte af med en good-by drink i en pub.

Mandag den 22. maj. Hjemflyvning fra Elstree, med mulighed ved medvind at flyve direkte til dansk flyveplads

En flyveleder på Elstree vil hjælpe med hotel og evt. bus samt billig eller gratis landing i Elstree og Duxford.

Der stilles følgende betingelse for turens gennemførelse:

Mindst fem fly og 10 personer tilmeldt med indbetalt de-

positum (forventet 300 kr. pr. fly) inden den 1. februar 2000. Sidste tilmelding 15. februar. Maksimal deltagelse: 15 fly, 40 personer.

Først i december vil der blive udsendt tilmeldingsblanketter mm. til DMU flyveklubberne.

Ønskes flere oplysninger, kontakt L. Røvs Hansen, Tel. 9842 1599 eller Fax 9841 0599.

KALENDER

Faldskærmsspring

25/3-2000 DFU repræsentantskabsmøde, Idrættens Hus

Motorflyvning

28-30/4

2000

46th Jersey Int'l Air Rally, Jersey

20/8

Lufthavnsdag, Odense

Svæveflyvning

januar

2000

Fortræning til VM klubklasse, Australien

16-18/3

IGC møde, Lausanne, Schweiz

18-19/3

EGU møde, Amsterdam, Holland

1-11/6

Danmarks mesterskaber, Arnborg

23/6-2/7

Testkonkurrence World Air Games 2001, Spanien

19-29/7

Arnborg Åben, Arnborg

24/6-9/7

Nordisk juniormesterskaber, Finland

23/7-13/8

Europamesterskaber, Berlin, Tyskland

18/6-1/7

2001

2. World Air Games, Sevilla, Spanien

18-31/12

Verdensmesterskaber,

2001

Mmabatho, Sydafrika

Kunstflyvning

4-6/8

2000

Nordiske mesterskaber, Odense

Drageflyvning

26/2-2000 Ordinært Repræsentantskabsmøde, Jylland ret til ændringer forbeholdes

Ballonflyvning

1-4/3

CIA møde i Thessaloniki, Grækenland

30/5-4/6

DM i Søhøjlandet, Gjerr

3-12/8

EM i Luxembourg

Nyt fra motorflyveklubberne

Holbæk Flyveklub havde den 3. oktober JAR-FCL kursus med 32 deltagere.

Holbæk Flyveplads har forlænget banen mod vest med ca 40 m. Det forventes at de ekstra 40 m kan tages i brug til foråret når græsset har fået fat. Fredag den 3. december er der julefrokost, og lørdag den 18. december om eftermiddagen „pop in“ julestue, hvor vi ønsker hinanden god jul og godt nytår med gløg og æbleskiver. Klubben ønsker alle god jul og godt nytår.

Horsens Flyveklub har afholdt møde i Flyvejerlauget efter at have overtaget driften og vedligeholdelsen af Rårup Flyveplads. Benzin anlægget er ligeledes overtaget af klubben. Pladsen overgår til selvbetjeningsplads og benzin kan fås om lørdagen eller ved opkald til de opslåede telefonnumre. Der arbejdes på at få en kortautomat, så alle kan tanke ved selvbetjening. Vedtagne takster: Startafgift kr. 30,- opholdsafgift ud over 12 timer: kr. 20,- pr. påbegyndt døgn. Der er mulighed for at købe



Foreningen Danske Flyvere

Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand: General Chr. Hvidt

Generalsekretær: Luftkaptajn Erik Thrane

Sekretariat: Vester Farimagsgade 7, 4., 1606 København V, Tlf. 33 13 06 43

Foreningens første arrangement i denne sæson fandt sted den 12. oktober, hvor luftkaptajn, oberstløjtnant af reserven Hans G. Johansen (flyvernavn HAS) holdt et foredrag som han havde kaldt: "Mine favoritfly - fra en skæv vinkel med et skævt smil".

Taget i betragtning at der samme aften var en af de meget få flyverfilm i fjernsynet må tilhørerantallet betragtes som flot.

Det var da også et dejligt, engageret foredrag vi fik. Det var naturligt at HAS havde fordelt omtalen af de militære og civile fly han havde fløjet nogenlunde ligeligt. Der var dog ingen tvivl om at flyvnin- gen i Flyvevåbnet med Hawker Hunter, F-104 og F-16 havde en stor plads i hans erin-

dring. Forståeligt for os alle når vi hørte HAS berette om deres gode og dårlige egenskaber (mest det første). Omtalen af hans civile karriere - de seneste 15 år - bar dog tydeligt præg af at også denne flyvning for ham havde mange positive oplevelser og det var dejligt at mærke at de mange timer i luften ikke havde haft en indvirkning på HAS, der havde gjort ham blasert.

Aftenen igennem blev HAS' fremstilling krydret af anekdotiske bemærkninger - ofte med referencer til nogle af de tilstedeværende. Alt i alt et interessant og velformuleret foredrag, som lover godt for denne sæson.

Næste arrangement: Andespil den 7. december.



Luftkaptajn H. G. Johansen sammen med sin "gamle" stationschef, generalløjtnant (pens.) B. E. Amlund. Foto: Oluf Eriksen.

Fly til salg!

1999 Fabrikssny Piper Seneca V m/full deicing, oxygen system, altitude presellect, color radar, 3-bladed props, dg copilot instrumenter.

1999 Fabrikssny Piper Saratoga II TC med co-pilot instrumentering og meget andet ekstraudstyr.

1962 Piper Colt TT 4200 hrs., Eng. 1400 hrs., Prop. 100 hrs., nyt lærred overalt - utrolig flot, nyt luftdygtighedsbevis.

1967 Piper Cherokee 160 TT 4400, Eng. 400 hrs., SMOH, IFR avionics, GPS, autopilot w/altitudehold, new interior.

1976 Piper Archer II TT 7200 hrs., Eng. 1200 hrs., King IFR avionics, 4-place intercom.

1967 Piper Cherokee 235 TT 5000 hrs., Eng. 1266 hrs., Full King IFR incl. GPS og autopilot.

1969 Piper Cherokee Six TT 2675, Eng. 1450 hrs., new Prop 1995, King Avionics, dual controls, cargo door.

1977 Piper Chieftain TT 6750 hrs., Eng. 325/1300 Props 115/1225 hrs., new interior 1998, King/Collins avionics, Full de-ice, strike finder, Vortex Generators, Crew/Cargo Door.

1981 Piper Seneca II TT 2900 hrs., Eng. 700/700 hrs., Props 20/210 hrs., fully IFR King avionics, full de-ice, long range fuel tanks, 3 bladed props.

1989 Piper Cheyenne IIIA TT 6570 hrs., Eng. 570/1500 hrs., Props 560/1360 Collins Proline II, 5 tube EFIS, GPWS, cargo door, original P & I, maintained to airliner standard.

1989 King Air B200 TT 6000 hrs., Eng. 2500/2500 hrs., 4 bladed raisbeck props, New P and I, Collins Avionics, Color radar, Cargo door, Avcon Aerial Photohatch, Raisbeck Strakes, High flotation gear, radiant heat.

1986 King Air B200 TT 6000 hrs., Eng. 70/2000 hrs., Props 160/970 hrs., New P and I, Collins Avionics, Color Radar, Avcon Aerial Photohatch, brake de-ice.

PTA6A-61 turbine engine for sale

AIR ALPHA AIRCRAFT SALES A/S

Odense Lufthavn - 5270 Odense N
Tlf. +45 65 954 954 - Fax +45 65 954 955
www.airalpha.com

Slæbepiloter til Svæveflyvecenter Arnborg

Til flyvesæsonen 2000 søges 2 slæbepiloter. Den primære beskæftigelse vil være flyslæb, men det forventes at piloterne derudover er villige til at påtage sig forefaldende opgaver. Beskæftigelsesperiode: Ca. 15. marts til 15. september. En fremragende mulighed for piloter, der skal flyve sig op til et professionelt certifikat.

Evt. oplysninger v. Jørgen Eriksen på tlf. 97 14 91 55.

Skriftlig ansøgning senest den 15. januar til Dansk Svæveflyver Union, Fæstervoldvej 10, Arnborg, 7400 Herning

JETAIR Flight Academy

ATPL 650 timers-modular og
300 timers kursus med forventet eksamen,
henholdsvis september og juni.

Start 3. januar 2000

Ring nu for tilmelding

GEN radiokursus
begynder den 11. januar

JAR OPS CRM for small operators
Ring for tilbud

JAR FCL kurser
Ring for datoer

Vi søger teoriinstruktører
Ring Freddy eller Hauke

Vi ønsker vore elever og instruktører god jul og godt nytår

Roskilde - Tlf. 46 19 15 55
Karup - Tlf. 97 10 01 55
www.jetair.dk

Piper købes

PA 28 140 til 181

Tlf. 86 43 52 01

Fax 86 43 52 01

Cessna 150 L - 1972

OY-BLH, 3-årig LDS, Nat VFR,
intercom, GPS mv. TT 2150 hrs.,
pæn stand. Pris kr. 110.000,-.

Jørgen Ib tlf. 6471 1029
el. mobil 4068 1069

Sælges

Andel i flot/velholdt PA-28-161.

Fra 1977. Næsten ny motor.

Flyet er stationeret i hangar på
Gørlev Flyveplads. Pris kr.

30.000,-. Finansiering kan
tilbydes.

Henv. Jens Nielsen

Tlf. 5853 2269 / 4025 8130

Seneca Turbo II udlejes

Velholdt privatly udlejes til
privat- og forretningsflyvning til
vinterpris dkk. 1980,- pr.
airborne time incl. fuel og excl.
lufthavnsafgifter. Pilotkrav min.
A - Twin - I og 250 timer.

Club Air - tlf. 38 74 11 81

Jeppesen SCA-04 Skandinavien

sælges med rettelses-
service til maj 2000.

Pris kr. 2.500,-

Tlf. 28 35 06 10

Helikopter sælges

Robinson 22 Mariner 1991.

1450 Tacotimer, meget
velholdt.

Henv. Kim Kehlet

Tlf. 97 32 04 00

Piper Seneca II Turbo sælges

Velholdt og fuldt udstyret erhvervsfly PA 34-200 T årgang 1975 med
digital instrumentering, 2 x 760 radiokanaler, autopilot, intercom,
komplet afisningssystem, termostatteret varmeanlæg. Pæn stand over-
alt. Resttid på motorer hhv 1000 og 700 airborne timer + evt. gang-
tidsforlængelse 360 a.t. på hver motor. Pris 610.000 dkk.

Yderligere informationer AVIATECH, Steen Larsen, tlf. 46 19 01 03

Winnie Rønhof sælger ud af Kjeld's spændende bøger

Det begyndte med fuldriggerne 100,00 kr.
Vi fløj for friheden 150,00 kr.
Glade år på vingerne 180,00 kr.
430,00 kr.

Ved samlet køb rabat -80,00 kr.
I alt for disse tre enestående bøger - kun 350,00 kr.

Netop udkommet: Hjælpen kom fra luften .. 175,00 kr.

+ Forsendelse uanset antal bøger 40,00 kr.

Betal forud på girokonto 7 42 41 08

Eller check til Four Stripes - Gøgevangen 21 - 3390 Hundested
Tlf. 4793 9461

PROFESSIONEL PILOT?

Kontakt piloternes fagforening, hvis du ønsker:

- optagelse i A-kasse.

- at være med i det gode selskab.

Er du under uddannelse, husk da indmeldelse i A-kasse
indenfor 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union →

Upsalagade 20, 4 th., 2100 Kbh. Ø, tlf. 35 47 34 10

TEGNEN
Individuel
CERTIFIKATABSFORSIKRING
(Loss of Licence)
og evt. LIVSFORSIKRING

Er du som pilot, pilotelev eller flyveleder ikke (længere) dækket af en obligatorisk ordning via din arbejdsgiver/flyveskole, eller ønsker du at supplere den obl. ordning - så kontakt DAA med det samme for et tilbud/ introduktionsmateriale på ovennævnte forsikringer.

Dansk Assurance Agentur I/S

Højagervej 19
DK-2942 Skodsborg
Tel 45 66 38 78 - Fax 45 66 38 76
E-mail: daa@pip.dknet.dk

"Vort forsikringsprogram giver mulighed for tegning af individuelle og gruppebaserede forsikringer og afdekkes af anerkendte internationale forsikringselskaber"

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING - SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

TRAFIKFLYVER UDDANNELSE FLY OG HELIKOPTER I USA

Helicopter Adventures, Inc (HAI)
San Francisco - California

- Verdens største og ledende helikopterskole
- Godkendt også som britisk helikopterskole i marts 1999
- Uddannelse til både amerikanske og britiske certifikater
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat Pilot - ATPL helikopter
- Høj kvalitet på uddannelsen
- Fordelagtige priser
- Ingen forudbetaling
- Mange skandinaviske elever
- Meget gode jobmuligheder
- Internet: www.heli.com

Comair Aviation Academy, Inc
Orlando - Florida

- Ejers og drives af Comair Airlines en "Delta Air Lines Connection"
- En af USA's største og ledende flyskoler
- "Airline" baseret uddannelse
- FAR Part 141 skole
- J-1 og M-1 visa
- Privat pilot - ATPL fly
- Skolen har lejligheder til eleverne
- "Internship" programmer med instruktørjob på skolen efter uddannelsen
- 1.500 og 700 flytimers "Internship" programmer
- Internet: www.comairacademy.com

Scandinavisk repræsentant for
HAI og Comair:

Tom Seglënd, Skytebaneveien 7 A
4309 Sandnes, Norge
Tlf & Fax: + 47 - 51 62 08 96
E-mail: seglend@online.no

TRAFIKFLYVERSKOLING



MCC KURSUS

Opstart hver måned

JAR FCL ATPL Teori

Løbende opstart

Tilmelding NU!

Tlf. 4619 1919



Hangarvej A4, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19 · www.centerair.dk

Hangar i EKRK

Jeg har solgt min Mooney og har fået en hangar på G til overs. Bredde indv.: 12,9 m. Gulvareal: 112,0 kvm. Elektrisk varme. Skydeporte. Pris kr. 350.000. Regn selv ud, hvilken god investering dette er eller bed om økonomioversigt og yderligere oplysninger. Dr. Per V. Brüel, tlf. 45 80 22 46 eller 45 80 00 50. Fax 45 80 04 70

Hvordan opnår De den bedste forsikring?

Vælger De Codan som samarbejdspartner inden for Fly-, Industri- og Erhvervsforsikring, får De automatisk professionelle rådgivere og konsulenter med i lasten.

Hertil kommer en højt specialiseret stab af teknikere, som kan vejlede Dem i forbindelse med skadeforebyggelse og ved eventuelle skader.

Velkommen hos Danmarks stærke forsikringspartner!

Codan
Sådan!

Luftfartsafdelingen • Gammel Kongevej 60 • 1790 København V
Telefon 33 21 21 21 • www.codan.dk



AIR BP

ønsker sine kunder
og forretningsforbindelser
en glædelig jul
og et godt nytår,
og ser frem til
et fortsat godt
samarbejde i 2000!

Lær at flyve HER ER flyveskolerne

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=privatflyver-certifikat. B=trafikflyvercertifikat af III klasse.
 D=trafikflyvercertifikat af I klasse. I=instrumentbevis.
 IFR=instrumentflyvning. VFR=sigtflyvning. PFT=periodisk flyvetræning. TWIN=tomotors. BEG=begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG=nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. NAT-VFR=tilladelse til at flyve i mørke. GEN=generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. AB-INITIO=fra begyndelsen og frem til trafikflyvercertifikat på twin. INSTRUKTØR=flyveinstruktøruddannelse. OMSKO-LING=typeomskoling



HOVEDSTADSOMRÅDET

AIR GATE APS

Luthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, Tlf. 46 19 14 22
 Bomholms Lufthavn, Rønne

Tåsinge Flyveplads

Alle certifikater, bannernslæb.
 Speciale: US konverteringer, teori 9 og 10.
 Teori: A/NVHF / IVHF / GEN Individuel A-teori.

ALLERØD FLYVESKOLE

Allerød Flyveplads, 3450 Allerød
 Tlf. 48 17 79 15, Fax 48 14 01 48
 Internet: www.dpp.dk/ekal

A, I, Omskoling, PFT-A, I. Teori A, BEG/N-BEG VHF, GEN, Morse.

CENTER AIR APS

Hangarvej A4, Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 08 07 / 46 19 19 19, fax 46 19 08 37
 Internet: www.centerair.dk
 E-mail: bosjet@post9.tele.dk
 PPL, CPL, I-Rating (SE/ME), Flight Instructor, MCC

Teori: Center Air Ground School ApS
 PPL, CPL, IR, ATP, Communication

COPENHAGEN AIR TAXI A/S

Københavns Lufthavn Roskilde
 Luthavnsvej 20, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 11 14, fax 46 19 11 15

A, B, I, Twin AB-INITIO, Instruktør, N-BEG/VFR, Omskoling, PFT-A, B, I, Twin. Teori: A, B+I, D, N-BEG/BEG-VHF, GEN-bevis.

Lolland Falster Airport, 4970 Rødby
 Tlf. 53 90 62 37, fax 53 90 66 72
 A, omskoling, PFT-A. Teori: A.

HELIKOPTER-SERVICE A/S

Luthavnsvej 32, 4000 Roskilde, tlf. 46 19 15 11
 A, B, AB-Initio, instruktør, NAT-VFR, omskoling
 jethelikopter, PFT - A,B

HELIFLIGHT EAST

Hangarvej E12, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, tlf. 46 19 00 11

A og B skoling på helikopter, N-BEG-VFR samt PFT på helikopter, omskoling til jethelikopter incl. jet fundamentalt, simuleret I-træning som integreret del af I-program på helikopter.

IKAROS FLY ApS

Hangarvej A 12, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde, tlf. 46 19 10 10, fax 46 19 05 15

Teori: A.
 Skole/PFC: A, B, I, twin, turboprop, instruktør, omskoling, procedure træner, bannernslæb.
 Kommunikation: N-BEG/BEG VHF og morse.

JETAIR FLIGHT ACADEMY

Luthavnsvej 50, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 15 55, fax 46 19 16 50
 Internet: www.jetair.dk
 E-mail: jetair@jetair.dk

Karup, tlf. 97 10 01 55, fax 97 10 01 56

Teori: PPL, CPL, I-rating, ATPL - communication + diverse andre kurser efter behov

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE

Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde
 Tlf. 46 19 16 30, fax 46 19 11 15

Teori: B/I, B/I, D. (koncessionshaver B/I og D:CAT)
 Desuden kurser i High Level Meteorology, Jet Engine Fundamentals, Konverteringskurser i forb.m. udenlandske certifikater, Flyvetelefonistbevis kurser, BL 9 og 10 teor. Human factors and limitations, PFT-kurser samt alle former for fagkurser. Undervisning primært klasseundervisning. Enkelt hold og specialkurser oprettes efter behov.

LUFTFARTSSKOLEN (SLU)

Luthavnsvej 60, Roskilde Lufthavn
 4000 Roskilde
 Tlf. 32 82 80 80, fax 32 82 80 85
 Ellehammers Allé, 2. sal
 7190 Billund, tlf. 75 33 23 88

Teori: B/I, D, GEN, flyveklarerer, flyveinstruktør- og konverterings-kurser. Andre luftfartsuddannelser tilbydes efter aftale ATS-, AFIS- og radar kurser m.v.
 Terminer og betingelser som angivet i skolens undervisnings-program.

FYN

CENTER AIR

Odense Lufthavn, Luthavnsvej 136, 5270 Odense N,
 Tlf. 65 95 44 44

A-skoling, A, PFT, 1-motors omskoling

JYLLAND

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Luthavnsvej 43, 7190 Billund, Tlf. 75 33 89 07,
 Fax 75 35 39 66

A, B, I, Twin, AB Initio, Instruktør
 PFT, omskolinger, Teori A, N-BEG/BEG-VHF
 US konverteringer
 Omskoling til bannernslæb/flyslæb
 Basic Aerobatic, Speciale: Uddannelse til søfly

KARLOG AIR

Sønderborg Lufthavn
 6400 Sønderborg
 Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85

Billund, tlf. 75 35 41 85
 Esbjerg Lufthavn, tlf. 75 16 05 85
 Tønder Flyveplads, tlf. 74 72 26 55

A, B, I, Twin, Instruktør, Teori A, PFT og typeuddannelser, BEG/N-BEG, VHF, GEN, Morse, Konverteringer

NORTH FLYING A/S

Aalborg afd.: Aalborg Lufthavn,
 9400 Nr. Sundby, Tlf. 98 17 38 11

Århus afd.: Århus Lufthavn,
 8560 Kolind. Tlf. 86 36 34 44

A, B, I, Twin, PFT, N-BEG-PFT, teori A, instruktør
 Turbo Prop Skoling

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup.
 Tlf. 75 58 34 02

Skoling til A samt PFT til A, omskoling alle enmotorede.
 Teori: A, N-BEG/BEG VHF

benair a/s

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern, tlf. 96 81 44 47
 PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
 Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
 PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop