FLYV

Redaktør Knud Larsen (Ansvarshavende)

2005
78. årgang

Register udarbejdet af Hans Kofoed.
Det første tal angiver bladets nummer, det sidste sidenummeret. Flytyper er opført under de respektive fabrikker.

70 år siden . . . . . 4/16, 5/22, 6/31, ... 9/32-33, 10/27, 11/28, 12/38
Acromach 10/35
Aero (udstilling) 6/16-17
Aerospatiale AS 550 Fennec 11/4
Aerospool WT8 Dynamic 6/28
Afghanistan. 11/4, 12/4-5
Agusta Westland EH101. . . . . 5/25, 6/4
Ahlefeldt, Michael 10/14-17
Air Alpha. 6/30
Air Alpha Maintenance 3/16
Air Alsie 3/17
Air Greenland 11/6
Air Service International 3/17
Air Service Vamdrup. 3/17
Air Tattoo. 9/8-10
Airbags 5/9
Airbus A310 . . . . . 9/9
Airbus A321 . . . . . 11/6
Airbus A340 . . . . . 6/6
Äirbus A350 . . . . . 11/7
Airbus A380 . . . . . 2/4-5, 4/1,12-15, ... 6/1, 20-24, 11/7
Airbus nr. 4.000. . . . . 10/6
Airbus nye chefer 9/4
Aircraft Instrument Organization. . 3/17
Alkohol som flybrændstof 5/14
Allerød 6/9, 7/6, 10/6-7
Alpi Pioneer 200 . . . . . 6/18
Andersen, H.C. 4/22-24, 10/4
Andersen, Jimmy Binderup 6/33
Andersen, Søren W. 4/21
Atlanta 11/6
Atlantic Airways . . . 3/17, 6/8, 8/8, 12/4
ATR42. . . . . 2/14
Atlanten, På krykker over 12/16-19
Avia Radio 3/17
Aviatec 3/17
Aviation Interior Center. 3/18
AviGroup. 3/18
Avionics Service Center 3/18

Bedste flyvning, Mit livs 12/12-15
Bek-Nielsen, Børge. 1/32-27
Bek-Nielsen, Carl 1/32-37
Bel Air. 5/9
Bell 222. . . . . 3/1
Bellanca Super Decathlon 8/24
Benair. 3/18
Betz, Dieter. 8/30
Billund. 2/4, 5/6, 6/6, 8, 8/6
Bistrup, F.W. 10/39
Blanik 10/35
Blom, Anders 3/28
Boeing 737 . . . . . 2/15, 8/4
Boeing 757 . . . . . 6/8
Boeing 777 . . . . . 4/4, 9/28, 12/5-6
Boeing Apache 9/10
Boeing B-17 . . . . . 11/1, 16-19
Boeing B-52 . . . . . 9/9
Boeing F-18 . . . . . 1/14
Boeing leveringer 5/6
Boeing produktion. 2/4
Boeing, ny chef. 8/6
Bornholm 8/8, 11/6
Bove-Nielsen, Anne 7/27
BP Gas Nordic Balloon Trophy12/20-23
Branson, Richard 9/4
Brasilien, VFR i. 2/20-22
Bristol 188 . . . . . 3/31
Bruël, Per V. 3/13
Bruhn Jensen, Preben 2/27
Bøf Rally. 12/26-27
Bøger 6/34, 12/29
CASA CN295 . . . . . 9/9

CAT Flyservice 3/18
Center Air 9/4
Center Flight. 3/18
Cessna 150 . . . . . 6/3
Cessna 172 . . . . . 10/6
Cessna 207 Stationair 5/9
Cessna 210 . . . . . .12/34-36
Cessna 6000 . . . . . 10/6
Cessna Citation Mustang 6/8
Cessna Mustang. 3/6
Christen Eagle 8/25
Christiansen, Gunnar 9/35
Cimber Air 3/19,11/6, 7, 34
Cimber Air, årsrapport 12/4
Clausen, Tom 11/6
Condor svæveflyvesimulator . .12/8-16
Connexion by Boeing 8/6
Continental 11/7
Convair Metropolitan. 10/28-32
Copenhagen Avionics. 3/19
Copenhagen Information 6/19
Crandall, Louise 6/36

Dancopter. 3/19, 7/6
Danish Aerotech. 3/20
Danish Air Transport 8/8
Dansk Fly Elektronik. 3/19
Dansk Veteranflysamling 8/16-17
DAO Aviation 3/20
DAT 8/8
De Havilland Albatross 1/38-39
De Havilland Chipmunk .1/1, 24-25, 41
De Havilland Heron 12/16-19
Delta Airlines 11/6
Diamond Aircraft 6/29
Diamond Twinstar 7/8-11
Dimona, Årets tur i 11/24-27, 12/30-32
DM præcisionsflyvning 7/26
DM, svæveflyvning 6/37, 10/22-26
DMU-tur til Friedrichshafen. . . .7/18-21
Dornier Do 31 . . . . . .7/23-24
Douglas DC-3. . . . . 9/6

Easy Jet 12/4
Egeskov 10/14-17, 12/20-21
Ellehammer 1909 replica 4/17-20
Ellehammer-prisen 7/4
Elverum 12/41-43
EM, svæveflyvning 9/20-26
Embraer 145. . . . . 5/29
Embraer 195. . . . . ¼
Embraer Ipamena. 5/1, 1
Enstrom 480B. 6/29-30
Eskadrille 722. . . . . .5/24-25
Eskadrille 726. . . . . .4/8-11
EU og fritidsflyvningen 2/5,16-18
Eurocontrol 2/18, 4/4
Europe Airsports. 2/16-18
European Helicopter Operators
Committee 7/6
ExecuJet Scandinavia 3/20
ExxonMobil 6/30
Extra 300 . . . . . 8/6, 25

F21 . . . . . .1/15-16
F.O. Flyservice 3/21
FAI 100 år. 10/41-42
Feldborg, Jens 2/16
Finland, En tur til. 11/20-23
Fisher Celebrity 2/24
Fleischer, Michael. 4/21
Flyforsikringspool 2/32
Flygvapnet 1/14-16
FLYSIK træf 12/43-45
Flyudlejning 3/21
Flyvematerielkommandoen 3/21
Flyvemuseum, se Teknisk Museum
Flyvemuseum i Værløse? 11/4
Flyverudrustning. 6/12-15
Flyvevåbnet i Afghanistan. 11/4, 12/4-5
Flyvevåbnet 2/5, 8/11, 28, 9/4
Flyvningens dage 8/4, 10/33-35
Foka 4. . . . . 2/10
Fossett, Steve. 5/10-13
Frankfurt 12/5
Frecce Tricolori 8/14
Frederiksen, Kai 4/21
Friedrichshafen udstilling
(Aero) 6/16-17, 7/18-21
Friedrichshafen, DMU tur 7/18
Frøkjær, Ole 6/12-15
FTK. 9/6
Færøerne 8/8

Gabs, Kurt 10/20
Gebyrer. 1/5, 2/6
Generalsekretær, KDA 1/5
Glaser-Dirks DG1000. . . . . .9/16-19
Gloster Meteor 5/16, 8/38
Grob SPn 9/30-31
Grumman i Grenå. 1/18-19
Grunau Baby 2/1
Grønholt 10/6-7
Grønsedt, Lars 1/30-31
Gulfstream 3. . . . . .2/5, 8/28
Gørløse. 10/6-7

Hahn, Frank 9/20-26
Hansen, Bjarne. 6/6
Havarier . 1/4, 11, 28, 7/6, 9/37, 10/39
Hesselø 9/4
High Performance Aircraft 4/6
Holbæk flyveklub 5/26
Holm Nielsen, Niels 1/26
Holm, Vagn 6/33
Hols der Teufel 2/11
Holst-Sørensen, Niels. 1/9
Hovedværksted Aalborg. 3/15, 21
Hughes 500 . . . . . .11/12-15
Hvidt, Christian 1/9
Hyttel Jensen, Ib. 10/39
Hütter 28. . . . . 2/11
Hærens ubemandede fly 7/16
Høeg, Klaus 10/39

Iceland Air. 9/6
Ikarus Breeze 6/16
Ikarus C42 . . . . . 6/16
Iljushin Il-76 . . . . . 9/14
Indtræk, uautoriseret 3/29
Internet i luften 8/6
Ipanema 5/1,14
Jabiru 6/16
Jaksland, Verner. 5/23,35
Jensen, E.V.H. 4/6
Jordomflyvning 9/35
Kalundborg Aviation 3/21
Karlovy Vary 2/32

Karup 5/9
Katapultsæder 5/16-18
KDA generalsekretær..... 1/5
KDA repræsentantskabsmøde ... 7/29
KDA årsberetning 4/34-36, 7/29
Klippefly 3/22, 8/8
Klærke-Hansen, Kirsten 6/36
Knudsen, Ole Sanggaard....11/20-23
Kofod, V.P..... 8/34
Kofoed, Hans 4/21
Koh, Chris.....1/35-37
Kollisionsrisiko, svævefly 6/38
Konstmann, Boy 2/19
Kontraktbrud..... 5/6
Korrosion 8/11
Krag, Fritz..... 1/26
Kunstflyvning,NM 8/21-28
København 2/4, 13
Københavns Lufthavne A/S 12/5

Lance Air Columbia 400..... 6/28
Larsen, B.V. 5/23
Lastein, Susanne H..... 7/6
Letov L410 ..... 1/40
Lockheed F-16 25 år 1/8-12
Lockheed F-16 ... 1/15, 4/8-11, 6/1-15
Lockheed U-2..... 9/9
Lockheed XFV-1 Salmon 10/44
London Air Show 6/27
London Docklands 7/4
Luftdygtighedsbevis, Fornyelse .. 3/29
Luftfartskonference.....2/12-13
Luftfartspokalen 1/4
Lufthansa Private Jet 4/4
Lufthavnsstatistik 2/4
Luftsportudøvere..... 3/6
Luftrum over Sjælland 3/12-13
Lund-Hansen, Tom 11/34

Madsen, Anders 1/5, 3/6
Maersk Air 3/22, 6/6, 8/4
Malaysia 1/29-37
Marine One..... 3/4
Martin-Baker..... 16-18
MD 500.....6/29-30
Medalje for udmærket Lufttjeneste. 7/6
Mellemgruppen i svæveflyvning1/20-23
Messerschmitt Bf 108 Taifun.... 10/33
Michaelsen, Jørgen 3/13
Midtsjællands Airservice..... 3/22
Minimoa 2/10
Moesgaard, Arne 10/39
My Travel Airways.....3/22, 11/4, 6
Møllemosegård..... 6/9
Møller Andersen, Stig..... 7/22

NAC 3/23
Narsarsuaq..... 12/28
Naviair 6/19
Nedergaard Jacobsen, Claus 12/41-43
Neiva 5/14
Nellis..... 4/9
New Zealand,
svæveflyvning..... 8/30-33, 9/16-19
Newark 11/7
NH90 ..... 5/8
Nielsen, Aksel C. 2/5, 6/36
NM, kunstflyvning.....10/36-38
NM, kunstflyvning.....8/21-28
NM, præcisionsflyvning 10/18-20
Nordic Air Meet.....1/1-16
Nordic Aviation Contractor 3/23
Nordisk Flyforsikring 2/32
Nordkap 11/8-11, 12/24-25
Nordsjælland, fritidsflyvning i ...10/6-7
Norrbottens Flygflottilj.....1/14-16
North Flying 3/23
Northrop F-5..... 8/1, 12
NorthStar Aerospace Group..... 3/23
Nygaard, Lasse 2/24-27

Olesen, Agnete..... 10/82
Olesen, Ejvind 1/ 4, 7/4
Oscar Yankee 1/26, 2/22,
.....3/13, 4/29, 5/25, 6/32, 7/27,
..... 8/37, 9/37, 10/43, 11/35, 12/45

Paris Air Show 9/27-29
Patrouille Suiss 8/1
Payen PA 49 Flechair 2/34-35
Pedersen, Magnus 5/23
Pegasus Flight Training Organisation1/4
Petersen, Leif Vincent..... 2/19
Piaggio P.166 ..... 9/8
Piper Arrow III.....6/28, 12/45
Piper Malibu Meridien..... 5/6
Piper Seneca 1/18
Piper, jorden rundt i 9/35
Protra 3/24

Radiostyring 4/6
Randers 5/8, 19-21
Rasmussen, Bjarne 11/34
RC-Center Greve 10/6
Red Flag.....4/8-11
Rejsedagbøger..... 3/4
Rejser til flymuseer m.v..... 1/ 4, 5/23
Republic RF-84F 8/11
RIAT 11/7
Robotforsöksplats Norr..... 1/6
Rockwell B-1..... 9/9
Rom, Fliegerhorst.....8/18-19
Ronneby 5/28-30
Rose, Winston H. 2/19
Roskilde 3/28-29,
Roskilde 4/38
Roskilde 9/4
Rutan Global Flyer 5/10-13
Rutan Spaceship 3/8-11, 4/6
Rutan, Burt..... 9/4
Ryan Air 5/4

SA Group 3/24
SAGEM Tårnfalk..... 7/16
Sallingboe, Elly..... 11/19
Sally B 11/1,16-19
Samsø Air Service 8/40
SAS 2/13, 7/27, 12/4
Saunders-Roe SR53 ..... 5/31
Scaled Composites 3/8-11, ...5/10-13
Scanaviation..... 3/24
Scandinavian Avionics 3/24
Schempp-Hirth Nimbus 9/1
Schmeltz Pedersen, Mette ..10/1, 8-13
Seremet, Vincent 7/4
Sikorsky S-55 .....4/30-31
Sikorsky S-61 .....5/24-25
Sikorsky S-92 ..... 3/4

Siljan Fly Park. 2/24-27
Simonsen, Leif 9/36
Singapore. 1/35-37
Single Engine 3/4
Sjællands luftrum 3/12-13
Skjødt Jensen, Lars 11/19
SLV. 6/10
SMA (Diesel) 8/6
Solo på svævefly 12/41-43
Space Ship Company. 9/4
Star Air 1/4
Stauning 8/16-17
Staunstrup, Helge. 9/36
Sterling 3/25, 8/4, 5/9, 6/9,
. . . . . 9/4, 10/4, 12/4
Strækklejr i Norge. 4/25-26
Sud Aviation Caravelle 6/33
Sun-Air 3/4,25, 5/6, 7/4
Sundberg, Niels 4/29
Svedanor 3/27-29,35, 4/25
Svævefly, kollision med 6/38
Svæveflyvesimulator. 12/8-16
Svæveflyvning,
mellemgruppen. 1/20-23
Swiss 6/6
Søgaard, Poul. 1/9
Sørensen, Vagn 1/4
Saab 35 Draken 5/19-21
Saab 37 Viggen 1/15-16,
. . . . . 5/28-29, 10/34
Saab 39 Gripen 1/67,14,
. . . . . 5/28-29, 10/6
Saab B 17. . . . . .5/26, 10/34

Tattoo 11/7
Teknisk Museum. 4/39
Terma 3/25, 5/8, 8/9
Thilot. 4/6
Thomsen, Aage Dyhr 3/13
Thrane & Thrane. 3/25
Traktorer 6/4
Typerating. 2/14-15

Ul-JEH Sedlacek Evolution 6/18
Ul-JEH Sedlacek Fascination. . . . 6/18
Ubemandede fly, Hærens. 7/16
Ukraine, VFR til. 9/12-15
Ultimate 8/24-25

Valbjørn, D.F.. . . . . 10/39
Vamdrup. 12/45
Vandel. 4/38
Veteransvæveflyvetræf i Polen . .2/8-11
Vidsel 1/6
Vinther, Jørn 1/5
VM, svæveflyvning 9/34, 10/1,8-13
Vulcan Air 4/6
VUT 100 Cobra 7//1, 14-15
Værksteder. 3/15-25
Værløse 4/38, 10/6-7, 11/4

Wagner, Morten 12/37
Weibel Scientific 3/25
Westland Lynx 7/4

Yakolev Yak-52 . . . . . .8/24-25

Zeppeliner. 7/21
Zlin 33. . . . . 2/10
Zlin 242L 2/28-31

Øksenholt, Steinar 3/27
Østergaard Nielsen, Stig 9/36

Åbent hus Karup. 4/4, 8/1,12-15
Åbent hus Rönneby 5/28-30
Aalborg. 2/4

FLYV

Januar 2005 1

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in

Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

SKOLEFLYVNING

- Privatflyvercertifikat
- Erhvervsflyvercertifikat
- Klasserettighed til flermotoret fly
- Instrument rettighed, et-motoret fly
- Instrument rettighed, to-motoret fly
- Difference training
- Nat rettigheder
- Proficiency check
- Træningsflyvning

FLYUDLEJNING

Cessna
C172 Skyhawk
C177RG Cardinal
C206 Stationair

Piper
PA28-181 Archer II
PA28-181 Archer III
PA28R-180 Arrow
PA28R-200 Arrow IV
PA34-200 Seneca I

Beechcraft
B33 Bonanza

TEORI

- Privatflyver certifikat
- VFR radiobevis DK/Intl

IKAROS FLYaps

For mere information om priser og uddannelser, besøg:

www.ikaros.dk

eller ring

4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr: 57112158
Norsea: 2253 8129 710234

Check flyvetiden efter!

Lommeregner, der bl.a. regner

- timer
- minutter
- sekunder
- moms/tax

Pris medlemmer af KDA kr. 250,00
Prisen er gældende, så længe lager haves.

Køb den på www.kda.dk
eller ring tlf. 4614 1507

KDA PilotShop
Lufthavnsvej 28 - 4000 Roskilde

FLYV

78. årgang nr. 1 · januar 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk A/S,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163
Layout: Tino Cordes
E-mail: tino@slagelsetryk.dk

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden:
Tre de Havilland Canada DHC-1 Chipmunk over H.C. Andersens by. Foto: Ole Steen Hansen.

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Artikler:

5 Ny generalsekretær i Kongelig Dansk Aeroklub

6 RFN Vidsel

8 Fighting Falcon fylder 25 år

14 Nordic Air Meet 2004

18 Grumman i Grenaa

20 Kan vi udvikle mellemgruppen af svæveflyvere?

24 Flykalenderen 2005

28 Havarier og hændelser i 2003 med svævefly

29 TEMA: Flyvning under fremmede himmelstrøg i Malaysia

30 Fra Maersk til Malaysia

32 Den glade lyd af flyvemaskine

35 Flyvning i paradis

Rubrikker:

4 Kort Sagt

25 Det sker i 2005

26 Oscar Yankee

26 Navne

38 Historiske Vingesus

40 Organisationsnyt

43 Flymarkedet

Kort Sagt

Nye fly til Star Air

Star Air A/S, der er et helejet datterselskab af Maersk Air A/S og som har hovedsæde i København, har indlejet 11 fragtfly af typen Boeing 767 med levering over 14 måneder. Star Air, som i dag opererer fragtfly af typen Boeing 757-200 Parcel Freighter, udskifter hele flåden i løbet af 2005 og 2006 til fly af typen Boeing 767-200 Special Freighter.

Selskabet udfører fortrinsvis fragtflyvning for det amerikanske pakkedistributionsselskab United Parcel Service (UPS). Med operationscentrum i Køln Lufthavn (Tyskland) udfører Star Air i dag fragtflyvninger hovedsageligt i Europa, og de indlejede fragtfly skal indgå i videreudviklingen af selskabets aktiviteter. Alle fly er indlejet (leaset) og opereres på dansk nationalitetsregister.

Fragtflyene er ombyggede passagerfly og kan efter ombygningen laste cirka 42 tons fragt.

Flyvemuseumstur

I perioden 2. juli – 10. juli er der mulighed for at udvide sit bekendtskab med engelske flyvemuseer. Civilingeniør Fritz Krag har arrangeret en bustur med start og slut i Stansted Lufthavn. Bl.a. besøges Old Warden, RAF museet Hendon, Brooklands, Museum of Army Flying, Mosquito Museet, Duxford mm.

Yderligere oplysninger hos turlederen Fritz Krag, tlf. 39 65 35 83 eller e-mail: fritz.krag@private.dk.

Helikopterskole

Pegasus Flight Training Organisation har startet helikopterskole til både PPL-A (H) og trafikflyvercertifikat. Skolen anvender Hughes 300, Hughes 500 og EC 120 i uddannelsen, der foregår på Skien/Geiterryggen flyveplads i sydnorge. Se www.fto.no.

Embraer 195

Den brasilianske flyfabriks hidtil største fly Embraer 195 var i luften for første gang den 7. december 2004. Flyvningen varede 1 time 56 minutter. Embraer 195 har plads til 108 passagerer. Motorerne er General Electric CF34-10E, max. vægten er 13.530 kg. Certificeringen af Embraer 195 forventes i andet kvartal 2006. SWISS har 15 i fast ordre og 10 i option.

Hvorfor?

Det har været et sort år rent flyvesikkerhedsmæssigt. Sjældent er der sket så mange havarier med dødelig udgang som der er sket siden 1. maj (opgjort pr. 9. december 2004).

Dato	Sted	Flyregistr.	Omkomne	Kvæstet
1. maj	Femø	OY-DSF	1	1
11. maj	Smålandshavet	OY-BUG	1	0
15. juni	Måløv	10-15	1	0
23. juni	Odense	OY-BEI	1	0
8. juli	Røllum	OY-BFS	0	2
6. august	Solrød Strand	OY-CAK	4	0
29. august	Tåsinge	9-56	1	0
27. oktober	Revninge (Nyborg)	9-164	2	0

Fly med tal som registreringsbetegnelse er ultralette fly og gyrokoptere.
I alt 11 omkomne og 3 kvæstede – lad det ikke ske igen.

Pokalen til Vagn Sørensen

Ved Danske Flyvejournalisters Klubs årlige julearrangement i Københavns Lufthavns gamle terminalbygning blev Luftfartspokalen overrakt til administrerende direktør Vagn Sørensen, Austrian Airlines.

Vagn Sørensen, der efter ca. 17 år i SAS begyndte i Østrig i august 2001, har haft stor succes. Austrian Airlines har nu flest flyvninger til østeuropa og er fjerde størst på Asien. Vagn Sørensen er formand for AEA, Association of European Airlines og har været valgt til "Årets Mand i Østrig".

På Erik Hallstrøms foto ses Vagn Sørensen med pokal sammen med formanden for Danske Flyvejournalisters Klub, Ejvind Olesen.

LEDER

Gebyrer til Statens Luftfartsvæsen forhøjes med over 100 % for privatflyvning

På møder i november og december 2004 blev SLV´s forslag til 2005 gebyrer forelagt i Gebyrudvalget. Udvalget er alene rådgivende for SLV. Forslaget til gebyrer for 2005 medfører meget store stigninger i udgifter for privatpiloter og er desværre nu en realitet.

Nyregistrering af fly stiger fra 2300 kr. til 6700 kr. og omregistrering af fly fra 1150 kr.til 3130kr.

Certifikatudstedelse stiger fra 545 kr. til 2065 kr. og certifikat årsgebyr fra 280 kr. til 560 kr. Der indføres et nyt gebyr for 1. gangs udstedelse af medical på 435 kr.

Udstedelse af luftdygtighedsbevis unioner stiger fra 865 kr. til 1000 kr. og som noget nyt indføres et årsgebyr på 150 kr.

Udstedelse af luftdygtighedsbevis for et typisk mindre privatfly på 907 kg stiger fra 4.855 kr. til 18.000 kr. og årsgebyr for luftdygtighedsbevis stiger fra 895 kr. til 1600 kr. I alt pålignes privatpiloterne ekstra gebyromkostninger på nær ved 3 millioner kr.

Baggrunden for disse utroligt store forhøjelser er at Lov om Luftfart blev ændret i 2004.

Ændringen skyldes Rigsrevisionens kritik af SLV´s daværende praksis for beregning af gebyrer. I første omgang forsøgte SLV at bruge en tidsregistrering som basis for brugerbetaling af SLV´s ydelser, men dette viste sig uholdbart.

Derfor blev lov om luftfart ændret, så der i loven angives visse gebyrer såsom satser for luftdygtighedsbeviser til større fly, tilsynet med teletekniske anlæg samt tilsyn med flyvekontroltjenesten m.v. Disse lovbestemte gebyrer giver et overskud på omkring 11 millioner kroner.

Tanken var, at dette overskud skulle anvendes til at fastholde priserne for bl. a. privatflyvningen.

Af bemærkninger til lovforslaget fremgår det således at

- "den nuværende gebyrordning og gebyrstruktur kan videreføres i princippet uændret"
- "Formålet er at kunne sikre "underskoven" i dansk luftfart bl.a. ud fra princippet om, at "de bredeste skuldre bærer den tungeste byrde"."
- "Underskoven er den private luftfart og den mindre kommercielle luftfart, som udgør en del af den såkaldte "fødekæde" inden for dansk luftfart."

Nu viser det sig så, at SLV har valgt at tilgodese især værkstederne, de små og mellemstore lufthavne samt den tunge luftfart. Tung luftfart modtager således 6,3 millioner ud af de 11 millioner til rådighed medens privatflyvningen kun tilgodeses med 1,2 millioner

KDA argumenterede for, at ikke erhvervsmæssige pilotcertifikater støttes ligesom vi ønskede årsgebyrer på mindre private fly nedsat. Privatpiloter lider i høj grad af forøgede omkostninger både på forsikringssiden, brændstofsiden og nu også på gebyrsiden. Denne politik er stærkt bekymrende da den medfører at privatflyvning om nogle år vil være en hobby for få velstillede. Er det det SLV ønsker?

Privatpiloter betaler omkostningerne af egne beskattede kroner, medens den erhvervsmæssige lufttrafik har mulighed for at fordele omkostningerne på et stort antal betalende kunder.

Desværre fandt vi ikke gehør for vore synspunkter.

KDA havde ellers udarbejdet et forslag til gebyrer for privatflyvningen og den lette flyvning som indebar en stigning på ca. 10 % i gebyrerne i forhold til sidste år.

For at opnå finansiering af dette havde vi nedbragt støtten til tung luftfart (30 tons eller mere) samt støtten til lufthavne. Det vil føre for vidt at komme ind på detaljerne, men det skal understreges at forslaget var fuldt finansieret.

Det er meget skuffende at konstatere, at SLV ikke har ønsket at ændre på deres holdning i nævneværdig grad, og resultatet bliver at man pålægger den private flyvning forhøjelser på mod 300% på en stor del af gebyrerne.

Denne politik er stærk bekymrende da den uværlig medfører endnu færre fløjne timer for den enkelte pilot og dermed endnu dårligere vedligeholdelse af rutinen og dermed forringet flyvesikkerhed.

Drager man paralleller til bilismen vil dette betyde at man fra den ene dag til den anden forhøjede vægtafgiften på en standard bil fra kr. 2500,- til kr. 5000,- på årsbasis og prisen for indregistrering satte man 300% op.

Det er klart at der i KDA ikke på nogen måde kan være tilfredshed med det foreliggende gebyrreglement.

Ny generalsekretær i Kongelig Dansk Aeroklub

Efter fem år på posten har Jørn Vinther ønsket at træde tilbage.

Den 1. januar tiltræder Anders Madsen posten som generalsekretær i KDA.

Anders Madsen (46) er uddannet typograf og har gennem en årrække arbejdet som forretningsdirektør og direktør i den grafiske maskinindustri. De seneste fem år som direktør i internationale selskaber.

Anders Madsen er aktiv svæveflyver og instruktør og tidligere formand for Tølløse Svæveflyveklub.

I anledning af Anders Madsen's tiltræden inviteres medlemmer, kunder og forretningsforbindelser til reception onsdag den 19. januar 2005 kl. 14 – 16 i KDA-huset Lufthavnsvej 28 4000 Roskilde.

RFN Vidsel

- fra ødemark til guld

Tekst og foto: Knud Larsen

I 1950-erne og 60-erne under "Den Kolde Krig" var RFN (Robotförsögsplats Norr) ved landsbyen Vidsel i det nordligste Sverige noget af det mest militært hemmelige man havde – nu vil basen i det neutrale Sverige gerne have besøg af udenlandske militære enheder - mod betaling! Tiderne ændrer sig.

Affyring af måldronen MQM 107B. Foto: RFN.

Afprøvning af missiler (robotter, på svensk) foregik i 1950-erne ved Karlsborg i det sydlige Sverige, men efterhånden som både flyene og missilerne blev hurtigere var det nødvendigt at finde et større, helst ubeboet, område til forsøgene. Det var naturligt at kigge mod nord.

I 1956 havde Flygförvaltningen behov for at kunne prøveskyde de nye amerikanske Rb27 Falcon missiler, der var indkøbt til SAAB J35 Draken. Området ved Vidsel gav de rigtige muligheder: ubeboet bjergrigt område på 1.650 km2 (svarer til halvdelen af Fyn), stabilt vejr både sommer og vinter og så øde at der ikke var nysgerrige tilskuere.

Selve Vidsel basen, der ligger ca. 40 km øst for testområdet, kom til i 1957. Stedet der valgtes var en af Flygvapnets hemmelige krigsflyvepladser, Fält 42. Basen var klar i december 1957 med 2.300 m startbane.

Fra foråret 1963 blev aktiviteterne udvidet med et samarbejde med SAAB, der flyttede deres testvirksomhed og 23 ingeniører med familier fra Linköping til Vidsel. Man var i gang med videreudviklingen af J35 Draken, der var kommet i tjeneste i Flygvapnet i 1960.

I 1965 ophævedes hemmeligstemplingen af både Vidsel basen og testområdet. I de næste 20-30 år udførtes stadig afprøvning af missiler, bla. af koldkrigstidens meget anvendte Bloodhound II missil, hvoraf et nu er opstillet som gate guard ved indkørslen til basen.

Den nærliggende Norrbottens flygflottilj F 21 i Luleå 100 km mod øst har løbende haft en del teknisk uddannet personel på Vidsel.

Området, der nu er underlagt FMV (Försvaret Materielverk), har ca. 150 ansatte.

Kunderne

Andre landes adgang til at bruge testfaciliteterne har naturligt været begrænset til neutrale lande som Schweiz og Østrig. Efter "Den Kolde Krigs" ophør først i 90-erne og i særdeleshed efter Sveriges optagelse i EU har det været muligt at udvide kundekredsen med for eksempel Tyskland, England, Italien og Frankrig. De nordiske lande har naturligt også været på besøg, bla. har en dansk Lockheed F-16 i juli 2002 affyret et AMRAAM missil over testområdet.

Et typisk test set-up inkluderer et fly udrustet af kunden, testinstrumentering fra forsøgsområdet og mulig integrering med kundens egen instrumentering.

Instrumenteringen på forsøgsområdet omfatter radarstationer, telemetristationer, et kontrolcenter, teodolitter, højhastighedskameraer og optisk udstyr.

Som led i afprøvning af et nyt missil (Maverick B) til JAS 39 Gripen anvendes "800" som følgefly udstyret med to højhastighedskameraer under styrbords vinge. "800" er prototypen på den første tosædede Gripen.

Vidsel basen har et fint lille museum med genstande der afspejler aktiviteterne gennem tiden, bla. kameraer og slæbemålsdronen Raytheon MQM-107A.

Skydemålene kan være måldroner og jordmål (broer, tanks, bygninger etc. efter kundens ønske). Dronen er en Raytheon MQM 107B udstyret med forskellige slæbemål, radarreflektorer og pyroteknik efter ønske. Jordmålene kan være placeret i bjergene eller i lavlandet. De forskellige mål kan også placeres på skinner og bevæges med hastigheder op til 20 m/s.

Alle registrerede data digitaliseres og samles på CD-ROM til kunden.

I markedsføringen af Vidsel lægges stor vægt på at det er det eneste større ubeboede område i Europa stort set uden lufttrafik og med vejr der giver mulighed for afprøvninger under strenge vinterforhold eller døgnet rundt i midnatssol.

For den svenske regering har en særlig undersøger (Karl Leifland) udarbejdet en rapport om forudsætningerne for udenlandsk (militær) virksomhed i Sverige. Rapporten blev afleveret til forsvarsminister Leni Björklund i juni. I den konkluderer Leifland, at den svenske sikkerhedspolitiske linje ikke lægger hindringer i vejen for en sådan udvikling. Det gælder fx forsvarspolitikken, hvor der findes et stort behov for flere øvelser med udenlandske enheder for at kunne klare de stigende internationale opgaver som Sverige påtager sig. ■

Afprøvningerne på Vidsel koncentreres mest om missiler:
Følgende kan affyres
- Air-to-air
- Air-to-ground
- Surface-to-air
- Stand-off weapons

Der er derudover gode muligheder for at afprøve UAV.

Udsigten fra Flygvapnets SAAB 340. Landskabet ser øde ud, og det er det! I midten ses en af afprøvningsområdets installationer.

Fighting Falcon fylder 25 år

Tekst og foto: N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 18. januar 1980 modtog det danske Flyvevåben sin første General Dynamics F-16B Fighting Falcon. Flyet blev fløjet til Danmark af chefen for Eskadrille 727-16, dengang major Christian Hvidt med forsvarschefen, generalløjtnant Knud Jørgensen i bagsædet. Ingen kunne i de dage ane, at F-16 skulle blive det første fly i det danske Flyvevåben, der skulle komme til at kaste bomber mod en erklæret fjende.

Mandag den 28. januar 1980. Den morgen stod verden på den anden ende på Flyvestation Skrydstrup. Pressen skulle møde i hovedvagten klokken kvart i ni. Nu skulle Århundredets Våbenhandel overdrages til Eskadrille 727-16. Forud var gået mere end fem år med politiske trakasserier om, hvorvidt pengene ville være bedre anvendt på vuggestuer eller alt muligt andet.

I samme periode havde Flyvevåbnet lidt under utallige havarier med den ustabile North American F-100 og flere piloter havde mistet livet. Ingen med et minimum af forstand på flyvning med kampfly var i tvivl om, at Flyvevåbnet trængte til nye kampfly.

Den 16. juni 1975 præsenterede Lieutennant Colonel Duke Johnston så General Dynamics F-16 Fighting Falcon på Flyvestation Værløse. Det endte med en bestilling af 58 fly til en pris på 2,4 mia. dkr. Forud var gået langvarige studier af fire andre flytyper.

Godt fly for pengene

Flyet General Dynamics præsenterede på Værløse var smykket med festlige røde og blå farver. Nu stod et tilsvarende i Eskadrille 727-16 hangar. Halenummer ET-204 var malet i en lysegrå farve og sort radome, flunkende ny og flot at se på. Det var vanskeligt at forstå, at flyet, som så ganske aerodynamisk ud, var født ustabilt, og kun kunne flyve, hvis computeren virkede.

Alt, hvad der havde "Navn i Norden" i dansk forsvar var samlet. De bredeste smil fik man fra chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst B.V. Larsen (BAV), major og chef for Eskadrille 727-16, Christian Hvidt (VIT), chefen for Flyvevåbnet, generalmajor Niels Holst-Sørensen og forsvarsminister Poul Søgaard (S).

Vi spurgte dengang VIT, -Hvad har vi fået for de mange penge? –Set fra et pilotsynspunkt er der tale om et virkelig godt fly, hvor ingen har noget, der kommer op på siden af det. Jeg har været på et tre måneders kursus i USA, hvor jeg har øvet luftkamp mod de bedste amerikanske fly - og vundet. Flyets avionic (luftbåret elektronik) er det bedste man kan få. Jeg kan roligt sige, at F-16 er et af de bedste fly jeg kender. Til den udtalelse kan man tilføje, at VIT var projektofficer på F-16 programmet under bygningen af flyet.

Der stod den så, halenummer ET-204, i Eskadrille 727-16 hangar medens alle der havde "Navn i Norden" sværmede rundt om flyet. Det var svært at forstå, at den kun kunne flyve ved hjælp af en computer. Den så jo så aerodynamisk ud.

Ikke en gøgeunge

Dengang som i dag, var der konkurrence mellem værnene om at få så stor en del af "kagen", læs forsvarsbudgettet, som overhovedet muligt. Der havde da også været syrlige bemærkninger om, at Flyvevåbnet var løbet med alle pengene i budgettet for flere år. Det benægtede kontreadmiral I. Rodholm fra talerstolen. Han gjorde også opmærksom på, at F-16's brændstofforbrug var 30% billigere end for eksempel i Draken flyet. I det hele taget havde F-16 købet været i barsk modvind siden underskrivelsen af "Memorandum of understanding" købekontrakten. Især havde flyets motor været udsat for mistænkeliggørelse i

De var glade den dag. Fra v. er det chefen for Flyvevåbnet, generalmajor Niels Holst-Sørensen, chefen for Eskadrille 727-16, major Christian Hvidt (VIT) og forsvarsminister Poul Søgaard (S).

retning af at være slidt op næsten inden den var taget i brug. Endelig var der rygtet om, at motoren led af en fejl kaldet "stall stagnation", hvilket vil sige, at motoren pludselig skulle miste trykket. En fejl som de to danske projektpiloter afviste at kende noget til.

Kompensationskøb

Som så ofte før, blev der indgået aftaler om kompensationskøb. I første omgang for 850 mio. dkr. Det var man politisk ikke tilfreds med. US Air Force forventedes at købe 1.400 fly. Per Udsen A/S i Grenå ville også komme med i produktionen af disse fly, og man ventede, at de 2,4 mia. ville være tjent hjem igen i løbet af 80'erne. Det er mere end sket. I dag har Lockheed Martin, der overtog General Dynamic, produceret over 4.200 F-16.

Det er altså gået meget bedre end nogen kunne forudse. Per Udsen A/S er købt op af TERMA i Lystrup. TERMA har lavet varmevekslere og meget andet teknik til F-16 siden og har tjent mange penge på leverancerne. Chefen for F-16 sektionen i Flyvematerielkommandoen (FMK), afdelingsingeniør Kai Emil Poulsen lægger ikke skjul på, at F-16 købet har tilført dansk industri stor viden på det højteknologiske område, hvad der har betydet et kvantespring fremad.

– At dansk industri har fået så meget ud af den handel skyldes blandt andet et snævert samarbejde mellem industrien og FMK, noget vi er lidt stolte af, sagde han. Han fortalte videre, at Danmark er det eneste land, der producere dele til F-16, som indgår i Lockheed Martins produktion.

Imponator

Det blev demonstreret på Værløse for fem år tidligere. Dengang var det en Phantom, der blev kørt bagud af en F-16 under starten. Denne noget disede og iskolde mandag på Flyvestation Skrydstrup, var det en F-100, der skulle starte sammen med det nye vidunder. Trust ratio (motorydelse i forhold til vægt) på F-16 var 1:1, hvad den var på F-100 vides ikke, men inden piloten på F-100 flyet havde fået hjulene til at rulle, så var F-16 i luften, med VIT ved pinden og Niels Holst-Sørensen i bagsædet. Det var et imponerede syn, men de lave skyer forhindrede, at pressen og publikum fik den helt store flyveoplevelse. Lave skyer eller ej, det var en fantastisk oplevelse at se det nye fly starte med en fart ingen havde set før. Se det lette og forsvinde næsten lodret op i skyerne. Mange gik hjem den dag med troen på, at Danmark havde købt et fantastisk jagerfly. Udviklingen siden, har overgået alt, hvad fantasien i 1980 kunne finde på. Mere om det senere.

Hverdagen

Straks efter at den sidste tale var holdt, blev det hverdag. Flyvestation Skrydstrup med BAV i spidsen havde påtaget sig den vanskelige opgave at implementere et nyt våbensystem, og holde et gammelt, F-100F Super Sabre, operativt under indfasningen.

Det blev en opgave af dimensioner. Ikke mindst var det hårdt for de gamle

Første deployering til Flyvestation Vandel i 1984.

Mk 84 laserstyret bombe kontrolleres en sidste gang inden afgangen til angreb mod et af målene på Kallesmærsk Hede ved Oksbøl.

teknikere, som nu pludselig skulle foretage et kvantespring fremad i den teknologiske verden. Det gik ikke uden murren i krogene, men det gik, og opgaven blev løst.

Kombinationen i ledelsen, hvor oberstløjtnant, jetpilot og ingeniør, Owe Jensen, OWE, som chef for Materielafdelingen, og BAV som stationschef sammen med en flok ildsprudlende teknikere, fik det hele til at fungere. Onsdag den 11. august var der afskedsparade for F-100, som siden den 16. maj 1959 havde tjent Flyvevåbnet, hvordan bør overlades til historikerne at dømme om, men halvdelen af de indkøbte fly var havareret i tjenesteperioden.

Hermed tog opkomlingen F-16 over i både Eskadrille 727 og 730. Sidstnævnte skulle komme til at spille en stor rolle da Flyvevåbnet senere blev indsat i internationale oprationer.

Den 1. juli 1983 overtog F-16 på Flyvestation Skrydstrup jagerberedskabet fra F-104 Starfighter på Flyvestation Aalborg, hvoraf de sidste blev udfaset i 1986. Herefter var Eskadrillerne 723 og 726 også udrustet med F-16.

I sommeren '83 var der kommet gang i eskadrillerotationerne igen, vi kunne notere os, at F-16 fra Eskadrillerne 727 og 730 deltog i øvelse MALLET BLOW på RAF Coltishall.

Det skulle dog blive 1984, før Eskadrille 730 genoptog de indenlands deployeringer til Flyvestation Vandel, men hermed var man inde i den daglige operative rytme igen.

Verden forandres

Den 9. november 1989 blev verden forandret. Muren i Berlin faldt sammen som et korthus. De fleste husker sikkert hvor de var netop den aften. Forfatteren var på kursus i Kastellet, men boede på Hotel Wiking i Bredgade, hvor nyheden den aften strømmede ud af TV'et.

Så fulgte Sovjetunionens sammenbrud i 1991. ORANGE styrker var ikke længere en trussel. Der opstod en vis forvirring i NATO, og ikke mindst herhjemme, spørgsmålet lød: - Hvor er fjenden?

Desværre skulle man ikke vente længe på "fjenden". Det gamle Jugoslavien gik i opløsning. De første kampe med døde fandt sted i januar 1990. Grusomhederne i Bosnien-Herzegovina blev værre og værre. FN greb ind, med liden succes. Da Milosovic begyndte at udrydde Kosovo-albanerne, greb NATO ind, og nu fik Eskadrille 730 travlt.

På vej i kamp

Det var begyndt meget stilfærdigt med at Eskadrille 730 satte sig i gang for at gøre klar til at rykke udenlands. Øvelsen JOSVA TRAIN i 1993 var startskuddet, hvor eskadrillen pakkede det hele sammen og gjorde klar til flytning på tog, i fly og på lastbiler. Planen var, at eskadrillen skulle tilmeldes NATO's IRF Immidiate Reaction Force (Umiddelbar reaktionsstyrke). Nu fik Eskadrille 730 rigtig travlt. En øvelse SORT RAVN på Flyvestation Vandel i 1996 lærte eskadrillen, at skulle man klare opgaven, så skulle der tre gange så mange mand til, som andre havde regnet ud for eskadrillen. Her skal tilføjes, at Eskadrille 730 var entreprenør på opgaven, men fik støtte og personel fra hele Flyvevåbnet.

I 1997 fulgte øvelsen DYNAMIC MIX på Aeroporto Militare Amendola Syditalien, en øvelse, hvor italienerne kiggede langt til de tovlige danskere, der åbenbart ikke vidste, hvad en fiesta var.

I juni 1998 var Milosovics's handlinger blevet så grusomme, at man besluttede at advare ham kraftigt. Eskadrille 730

En F-16 vender tilbage til Grazzanise basen i Italien efter et togt over Adriaterhavet. Det var dengang danske teknikere lærte det med at vente på, at alle fly kom tilbage.

Første fly er landet på Ganci Air Base i Kirgisistan.

deltog i en flyveøvelse over Albanien og Makedonien. Da man kom hjem sagde kaptajn J.V. Madsen (CON) at øvelsen på Villafranca var gået udmærket.

Øvelsen gjorde dog ikke indtryk på Slobodan Milosevics. Han fik dog leget så længe med løvens hale, at mandag den 13. oktober kl. 2110 fortalte brølene fra to Pratt&Whitney motorer, at de to sidste fly var på vej mod Grazzanise i Italien. Inden operationen var slut, havde danske fly for første gang, i Flyvevåbnets historie, kastet bomber mod en fjende man ville udslette. Efter hjemkomsten fra Grazzanise var der ikke ro, men dog ingen udstationeringer, indtil 11. september 2001, hvor Al-Qaeda fløj to passagerfly ind i World Trade Center i New York og et ind i Pentagon.

Den 14. december sagde USA ja-tak til dansk hjælp til bekæmpelse af Al-Qaeda i Afghanistan. Fra 18. december var man i fuld gang med forberedelserne til at sende et C-130H transportfly og fire plus to F-16 til Manas Lufthavn med det amerikanske navn Ganci Air Base i det nordlige Kirgizistan. Den 25. februar kom det første hold af sted.

Den 21. september 2002 var kampflyene klar til at tage af sted. For personellet gik turen med bus til Holland og derfra med et hollandsk tank- og passagerfly til Manas. Første kampindsats kom den 4. februar 2003 kl. 0925, hvor der blev kastet fire 250 kg bomber.

Fra 1. oktober 2002 til 30.september 2003 fløj de danske F-16 372 missioner med en samlet flyvetid på 4.341 timer. Otte gange blev der kastet våben mod terrorristerne. Medens dette skrives er alle fly hjemme, men hvor længe ved

F-16 i solnedgang over Ganci Air Base. Næste nat ventede igen en tur på patrulje over på seks til otte timer over Afghanistan.

Halenummer	Dato	Årsag
E-175	5. april 1983	Ramt af et lyn i 300 gallon centerline tank over Fole i Sønderjylland med totalt svigt i flyets elektriske system til følge
ET-209 og ET-211	19. juni 1984	Mid Air Collision over Helnæs på Sydfyn. Pilot og tekniker i det ene fly dræbt.
E-186 og E-179	1. april 1985	Mid Air Collision 14 km nord for Ribe.
E-201	7. December 1987	Havareret i Vadehavet ved Romo.
E-185	10. december 1987	Havareret 3 km øst for Hulsig syd for Skagen. Flame out af ukendte årsager.
EE-205	11. december 1996	Havareret under start fra RAF Mildenhall i England. Faldt ned 16 km øst for RAF Marham. Ild i bagkroppen.
E-178	2. april 2001	Havareret 60 km vest for Thyboron.
Kai E. Poulsen, chef for EMK's F-16 sektion, fortæller at selv om Flyvevåbnet har mistet ni fly, så er det tabet kun halvdelen pr. 100.000 flyvetimer set i relation til vore europæiske kolleger.		

Kaptajn U. Holstener (GUS) i færd med at forklare pressens interesserede medarbejdere om det nye LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red for Night) (Infrarødt navigations- og målsigteudstyr til anvendelse nat og dag i lav højde) som kan dirigere en laserstyret bomber ned i målet med meters nøjagtighed.

ingen i en urolig verden. Hele flyvevåbnet er ved at være omkalfatret til det der har fået betegnelsen: Expeditionary Air Force.

Modifikationerne

MLU Mid Life Update (Middel levetidsforlængelse) var den første store modifikation/opdatering af F-16. Afdelingsingeniør og chef for FMK's F-16 Sektion Kai E. Poulsen fortæller, at forberedelserne til MLU begyndte allerede i slutningen af 1980'erne og gik i gang i 1993. Videre sagde han, - Det er umuligt at redgøre for, hvor mange modifikationer, der er udført på F-16. Han fortalte, at fra få et fly, der kunne engagere et mål ad gangen, og hvor det meste afhang af pilotens øje sammen med en 32MB missionscomputer, har man i dag et fuldt moderne kampfly. Flyets systemer kan selv afsøge luftrummet og følge op til seks mål, som kan angribes på én gang, med en computer hvis størrelse han ikke nævnte.

Den 10. juni 2001 kunne FMK demonstrere det nye LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red for Night) (Infrarødt navigations- og målsigteudstyr til anvendelse nat og dag i lav højde) for pressen. Denne anskaffelse bragte Flyvevåbnets F-16 fly op på siden af USA og andre førende nationer. Nu kunne man pludselig kaste og styre bomber med en uhyre præcision, indenfor én meter.

Der er indført hjelmmonteret sigte, så det affyrede våben rammer det mål piloten ser på. Indførelsen af AIM-9X missiler betyder, at flyet ikke længere skal ligge lige bag fjenden, hvilket er en stor forbedring i forbindelse med luftkamp på nært hold.

Det oprindelige inertinavigationssystem betød, at flyet drev en 1/4 mile pr. time og derfor skulle opdateres. Det nuværende system sikrer, at flyet bliver indenfor én meter under hele flyvningen.

I den kommende tid vil man indføre Link 16 på flyet, hvilket betyder, at piloten vil få præsenteret alle relevante oplysninger om det kampområde han befinder sig i. Det vil lette hans arbejdsbyrde betydeligt og samtidig give ham muligheden for at tænke taktisk.

Kai Poulsen sagde, at F-16, der med udgangen af oktober havde fløjet 222.000 timer kommer til at flyve indtil udgangen af 2020, hvor den vil have fløjet yderligere 170.000 timer, det vil sige, at F-16 på det tidspunkt har gjort tjeneste i Flyvevåbnet i næsten 41 år og fløjet 390.000 flyvetimer, det længste noget kampfly har været operativt, det fordi dens grundlæggende teknik og teknologi var exceptionel.

-Hvorfor har Danmark kunne holde et så lavt antal havarier over de mange år?, spurgte vi Kai Poulsen.

-Det må i hovedsagen skyldes den meget professionelle vedligeholdelse som danske teknikere udfører. Jeg er meget stolt og glad over at se, hvor godt arbejdet med den daglige vedligeholdelse af flyene bliver udført. I samme åndedrag undlod han ikke at nævne, at de danske piloters standard hører til blandt de bedst i verden. ■

DET BEDSTE FORSVAR ER FLYVENDE MEN FLYVER IKKE HØJERE END VINGERNE BÆRER

Fremover vil flyvevåbnet kunne rykke ud med få dages varsel og etablere mobile flyvepladser og lægeklinikker overalt i verden. Den kvindelige officer er her ved at udstikke retningslinier for sikringen af Herkules transportfly i forbindelse med lodsning.

Vi søger elever til officersuddannelsen. Officerselever, der har mod på at operere på land, til vands eller i luften. Ansøgningsfrist den 1. marts 2005.

Få informationspakken på BlivOfficer.dk eller ring nu på 70 15 27 27

Det bedste forsvar bygger på troværdighed, åbenhed og tillid. Det bedste forsvar kræver ansvarlighed og mod. Mod til at sige til, mod til at sige fra og mod til at træffe selvstændige beslutninger. Det bedste forsvar er spændende, alsidige uddannelser med vidtrækkende karrieremuligheder. Det bedste forsvar værner om freden og er klar til at gå i krig for at bevare den, så det bedste forsvar kræver mod og mandshjerte. Uanset om det banker i en mand eller i en kvinde.

BLIV OFFICER OG INVESTER I DIN FREMTID

En officersuddannelse i Forsvaret er det første sikre skridt mod et enestående lederjob. Bliv officer i hæren, flyvevåbnet, søværnet eller hjemmeværnet. Det nye forsvarsforlig sikrer øget professionalisme, mere international fokusering og flere ressourcer i alle værn.

Er du mellem 18-26 med en gymnasial baggrund, så send din ansøgning inden 1. marts 2005.

Forsvarschef
Jesper Helsø

FORSVARETS REKRUTTERING

BlivOfficer.dk – en international lederuddannelse af rang

Nordic Air Meet 2004

Tekst og foto: Knud Larsen

Nordic Air Meet er en samarbejdsøvelse for de nordiske landes flyvevåbner. To gange tidligere har den fundet sted i Norge, men i oktober 2004 foregik øvelsen i det nordligste Sverige med udgangspunkt hos Norrbottens Flygflottilj F 21 i Luleå. Også det schweiziske flyvevåben var inviteret med.

Det er det øgede behov for at kunne indsætte styrker i uroområder langt fra hjemlandet der gør det nødvendigt at træne sammen med enheder fra andre lande. Indsatsen i uroområder udføres normalt i FN- eller NATO-regi.

I Europa er de fleste lande medlem af NATO (plus USA og Canada), og det har derfor været naturligt at den flyveoperative virksomhed køres efter NATO-standarder.

Neutrale lande som Sverige, Finland og Schweiz har i håndhævelsen deres nationale suverænitet anvendt nationale procedurer og terminologi, men verden har ændret sig den seneste 15 år.

For Finland og Schweiz har de materielmæssige tilpasninger for evt. at kunne deltage i internationale opgaver været mindre, idet de to landes flyvevåbner til disse opgaver begge anvender Boeing F-18 fly.

I Sverige, der altid har været dygtig nok til at bygge egne fly, har man måttet tilpasse materiellet. Svenskerne anvender SAAB JAS 39 Gripen i en ny udgave indrettet efter NATO-systemstandarder (JAS 39 C-/D-version), dvs. at den bl.a. kan tanke i luften, affyre missiler efter NATO-standard, har kommunikationsudstyr der passer mm. Det er også den version som er købt eller leaset af hhv. Tjekkiet, Ungarn og Sydafrika.

Set fra kontroltårnet. Bygningerne i forgrunden er Luleå Airport (den civile side) og Luleå by i horisonten. En schweizisk F-18 er netop gået i luften.

Swedish Armed Forces 203 SAAB JAS 39 Gripen under opstart.

Fly

I Nordic Air Meet deltog hvert af de gæstende lande med seks fly, hvoraf de to var reservefly. Norge og Danmark kom med Lockheed F-16 Fighting Falcon, Finland og Schweiz med Boeing F-18 Hornet og Sverige med JAS 39 Gripen. I svenske farver deltog også enkelte SAAB J 37 Viggen i en Electronic Warfare (EW) version, idet den nyeste Gripen version endnu ikke er udstyret med sådan udrustning.

De danske F-16 var fra Eskadrille 726 i Aalborg med oberst Karsten Schultz (TUL) som leder af enheden.

De første dage gik med at vænne sig til omgivelserne. Der var flere store øvelsesområder, idet det meste af luftrummet over det nordlige Sverige var inddraget til anledningen. RFN Vidsel Test Range (se separat artikel) var en del af det samlede øvelsesområde, der havde en udstrækning på ca. 300 km x 600 km.

Der øvedes luftkamp i mindre grupper, fx en mod en, en mod to eller to mod en. I "fightersprog" anvendes forkortelser så som DACM (Dissimilar Air Combat Manouvering), hvor fly af forskellig type øver mod hinanden. COMAO (Composit Air Operation), hvor forskellige flytyper med forskellige opgaver samarbejder mod det fælles mål.

Flyvevirksomheden styredes af et Air Operation Center, der hovedsagelig var svensk bemandet.

Fra deltagernes side var der tilfredshed med øvelsen i Norrbotten.

I 2005 er det planlagt at Nordic Air Meet skal finde sted i august måned i Norge.

F 21 Norrbottens Flygflottilj

Hitlers sabelraslen i slutningen af 1930-erne gjorde at Sverige havde travlt med at finde områder der egnede sig til flyvepladser. 40 ud af 80 undersøgte steder vurderedes som anvendelige ud fra placering, beskaffenhed og omkostninger. I Norrbotten fandtes kun to anvendelige, Kallaxheden östra og Kal-

E-189 er klar til at taxi ud til dagens sidste opgave.

Nærbillede af de to cockpits i den tosædede J 37 Viggen.

Schweizisk Boeing F-18 med vingespidserne foldet op – ikke fordi den opererer fra hangarskib men så skal der ikke sprænges så store huller i de schweiziske bjerge, der jo ofte fungerer som hangar/shelter.

Operation "Balchen" mindes i et hjørne af museet. En mindesten blev ved 50 år dagen i 1995 rejst ved officersmessen.

En J 37 Viggen i fotorecce udgave er ved at blive tanket.

F 21 blev etableret den 1. juli 1941.

laxheden västre, begge lå ca. fem km fra Luleå i retning mod syd hhv. sydvest grænsende op til hinanden.

Flygförvaltningen som repræsenterede flyvevåbnet kunne ikke komme overens med landejerne i Kallaxheden västre om prisen på deres mark/skov, så Luleå by der ejede Kallaxheden östra udlånte et areal på ca. 100 ha. Arbejdet med krigsflygfält nr. 20, som var det militære navn, begyndte i september 1939 og var færdig ca. et år senere. Der var bygget fire 30 m brede startbaner på hhv. 750 m og tre på 680 m i samme form som et indianertelt.

Den 1. juli 1941 etableredes Kungliga Norrbottens flygbaskår F 21 på pladsen.

F 21 har gennem årene haft en række forskellige fly, bl.a. P-51 Mustang, Spitfire, SAAB S 18, DH Vampire, SAAB J 29 Tunnan, SAAB J 32 Lansen, SAAB J 35 Draken, SAAB JA 37 Viggen og SAAB JAS 39 Gripen o.m.a.

Ruteflyvning på Luleå/Kallax begyndte i 1944 med ABA DC-3. Senere gik indenrigstrafikken over i SAS regi, hvor Convair Metropolitan og DC-9 i mange år gjorde en fin indsats.

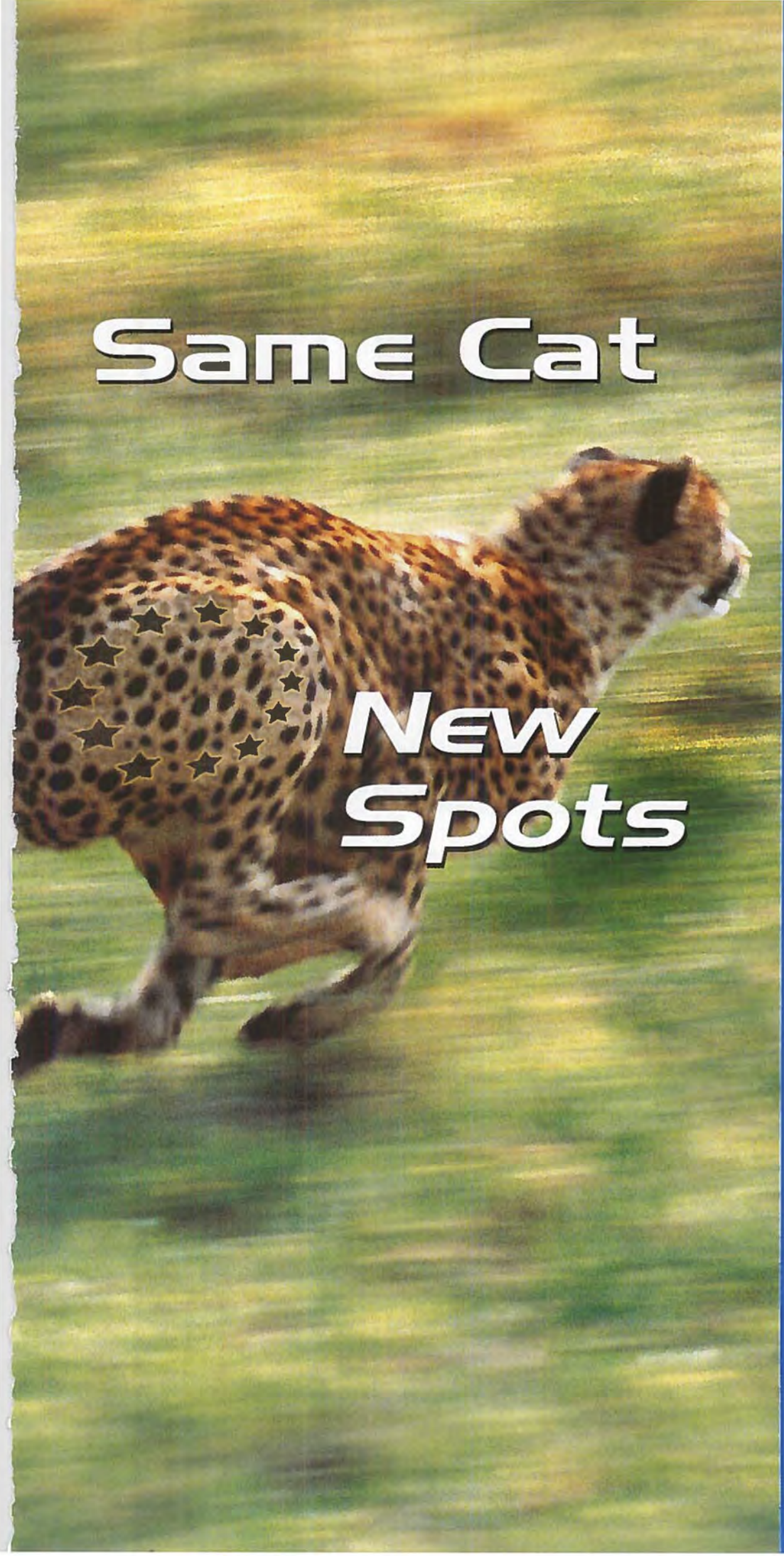
Banen blev i 1999 forlænget til 3.350 m, hvilket er den længste i Sverige.

F 21 Museum

En af de originale bygninger fra 1940 er blevet reddet og sammen med endnu en gammel bygning renoveret og indrettet til museum. Teleudstyr, radarstationer, bøger, fotos, næsesektion af transportflyet S 18 mm. og alt der fortæller om F 21's historie og aktiviteter samles og så meget som muligt udstilles.

Et særligt afsnit fortæller historien om Operation Where and When, hvor 10 Douglas C-47 fly fra US Army Air Force under ledelse af den kendte polarflyver, nordmanden og oberst i USAAF Bernt Balchen, fløj nødhjælp til befolkningen i det nordligste Norge. Tyske tropper benyttede den brændte jords taktik under deres tilbagetrækning i 1944-1945, og der var hårdt brug for hjælp. Der blev også fløjet bygningsdele, maskiner, dyrefoder samt norske politistyrker til håndhævning af norsk suverænitet.

Gæsterne modtages af en J 35 Draken og en J 37 Viggen uden for museet. Der er kun adgang efter aftale. ■



JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

Grumman i Grenaa

Tekst: Ole Steen Hansen

Foto: Ole Steen Hansen og Jonas S. Hansen

I pinsen var Grenaa Flyveplads vært ved det største Grumman-træf, der i mands minde – måske nogensinde – har været afholdt i Europa. Tidligere år har den slags stævner været afholdt i f.eks. Welshpool i Wales, Marmande i Sydvestfrankrig, Eisenach i Tyskland og såmænd også på Tirstrup for 12 år siden.

Almindeligvis dukker der 22-23 fly op, men på Grenaa Flyveplads landede ikke færre end 33, hvis vi regner de lokale med. Hertil kommer en enkelt tomotoret Cougar, som valgte at sætte hjulene i Tirstrup.

Flyene kom fra England, Skotland, Wales, Belgien, Holland, Tyskland, Schweiz og endda fra Finland, der for første gang var repræsenteret ved et Grumman-træf. Man hørte amerikansk accent blandt gæsterne, men den del af dem havde taget rutefly over Atlanten

Den Grumman, der mindst – absolut mindst – af dem alle trængte til pudsekluden var denne usædvanligt flotte tyske maskine fra en plads nær Hannover, men naturligvis var det netop den, der blev omhyggeligt rengjort efter landing. Bemærk at både pilotens solbriller og pudsekluden matcher flyet. Hvor tjekket kan man være?

Denne Piper Seneca var det eneste ikke-Grumman-fly, der turde vise sig på pladsen. Seneca er naturligvis en dejlig flyvemaskine (tør jeg godt skrive her, hvor alle fra »The Grumman Gang« er fløjet hjem), men nitterne synes nu at stritte lidt rigeligt ud i luftstrømmen, når man har så rig mulighed for at sammenligne den med de glatte, limede vinger på de forskellige Grumman-typer. For at blive i stævnets rette Grumman-begejstrede ånd, bringer vi her et billede, hvor Senecaen skubbes.

En Follow-Me-Cart kan kaldes den bedste dokumentation for, at Grenaa Flyveplads var blevet international i pinsen. Det fikse køretøj var en god hjælp til at få flyene parkeret.

til England, hvorfra de var fortsat i lejet Grumman.

De 80 tilrejsende gæster skabte lidt af et logistisk problem for Grenaa Flyveklub, for hvor indkvarterer en lille flyveklub så mange flyvere? Det lokale vandrehjem var til at tale med, og samtalen drejede sig i sagens natur ikke mindst om, i hvor høj grad størstedelen af pladserne kunne afbestilles igen, hvis Europa i pinsen skulle vise sig at være hærget af torden- og andre flyvefjendtlige former for vejr.

Da arrangementet lå uden for vandrehjemmets hovedsæson var forståelsen stor, og en aftale, der ikke risikerede at ruinere Grenaa Flyveklub kom i hus. I længden måtte et hotel også inddrages for at skaffe tag over hovedet til alle.

Det første fly ankom fra Edinburg allerede den onsdag den 26. maj. Lidt flere kom torsdag, men fredag var den dag, hvor den lille stribe græs for alvor forvandledes til en højaktiv GA-flyveplads. Aldeles forbløffende at se så mange fly af mere eller mindre samme type lande, den ene efter den anden. Fredag var der klassisk hangarbuffet i den lyse sommeraften, og lørdag blev gæsterne underholdt med en bustur rundt i et aldeles solbeskinnet Djursland og Mols. Oprindeligt var en enkelt bus bestilt, men der måtte to til, hvilket gav mulighed for at give gæsterne den specielle service, at der i den ene blev guided på tysk, mens den anden var for

Lokalt bestyrelsesmedlem Niels Bille var en af arrangementets planlæggere, og her på Trehøje på Mols er han i fuld gang med at fortælle gæsterne om sin radiostyrede heks, der engang fløj fra denne lokalitet.

de engelsktalende. Dagens afsluttedes med galla-middag, festtaler og alt, hvad dertil hører.

Søndag fløj tolv maskiner til Stauning, hvor deltagerne var begejstrede og overraskede over at se resultaterne at vores hjemlige flyproduktion hos Kramme og Zeuthen. Og så gik det ellers hjemad samme dag eller dagen efter. Flere fly løb ind i halvtræls vejr over Belgien, men alle kom godt hjem, og siden er flere e-mails strømmet ind til arrangørerne i Grenaa.

En af dem kan stå for essensen af indholdet i resten: »A huge thank you to the great Danes«. Mange har udtrykt forbløffet forundring over, hvor dejlig Danmark er, og de har lovet at vende tilbage.

Så den lokale klub kan sole sig i et veltilrettelagt og velgennemført program – og et eller andet sted kan vi alle glæde os over, at det kan lade sig gøre at lave den slags internationale flyvestævner for små fly. Stævner, hvor det handler om at mødes med ligesindede, se nye steder, spise god mad og glædes over den frihed, der følger med at flyve lækre, små flyvemaskiner.

Og så førte besøget i Stauning til en interessant detalje. En af de britiske deltagere lovede, at han ville prøve at finde ud af, hvad der er sket med den første KZ VIII. Den anden af typen er som bekendt i gode hænder hos Dansk Veteranflysamling i Stauning, mens den tredje ejes af Hardy Vad, der også har snedkereret den. Men det er desværre uklart, hvor den første af de tre byggede fly af typen befinder sig, og ikke mindst, hvordan den har det. Lad os håbe, den britiske deltager finder ud af noget!

■ til England, hvorfra de var fortsat i lejet

Grumman-fly så langt øje rækker – eller i hvert fald til ned for enden af Grenaa Flyveplads.

Kan vi udvikle mellemgruppen af svæveflyvere?

Tekst og foto: Anders Madsen, Tølløse Flyveklub

- det er ofte svært for den nye S-pilot at komme i gang med strækflyvning. Hvad gør vi?

Problemet

For nogle år siden deltog jeg i repræsentantskabsmøde i Dansk Svæveflyver Union, og med interesse hørte jeg på Per Wistisens indlæg, om hvornår svæveflyvere stopper deres svæveflyvekarriere og melder sig ud af klubberne – og det var interessant.

Det havde vist sig, at Dansk Svæveflyver Union havde en tilgang på 15% om året og en afgang på 17% - altså en manko på 2% om året (det er heldigvis vendt nu).

Imidlertid var det mest interessante i mine øjne, at det var efter ca. 2 år og 3 måneder som svæveflyver de fleste stoppede med deres svæveflyvning. Altså lige når de havde fået deres certifikat, og egentlig skulle i gang med det spændende – strækflyvningen, der jo er en af de store oplevelser og drivkræfter i svæveflyvningen.

Det var nedslående, men også tankevækkende, at det lige var her de fleste stoppede. Hvorfor dog det? Det var egentlig ulogisk. Eller var det. Det tænkte jeg meget over – og her måtte jeg tilbage til min egen start på strækflyvningen i slutningen af 70'erne og starten af firserne.

Jeg fik jo overhovedet ingen hjælp til at komme i gang med det væsentlige - strækflyvningen. Som ny S-pilot i en nordjysk klub var det da spændende at høre beretninger om store flyvninger, men hvordan kom man selv i gang? Det bedste råd jeg husker var: "Køb Reichmans bog". Efter at være flyttet til Sjælland, og derfor havde skiftet klub blev det kun lidt bedre. Der blev fløjet mere strækflyvning, men nogen reelle og konkrete tilbud til nye S-piloter var der heller ikke her.

Som aktiv instruktør, og "autoriseret elevator-fører" i svævefly, brugte jeg og klubbens andre instruktører meget tid på at lære fremmede mennesker at flyve. Den ene dag efter den anden, den ene flyvning efter den anden – og

Et af holdene i teorilokalet på Arnborg. Fra venstre Egon Jørgensen, Henrik Bøje, Torben Fuglsang, Erik Bennekou, Ole Rønne, Carsten Rasmussen og Svend Andersen.

Benny Gudmandsen fortæller om dagens opgave.

den ene pilot efter den anden. På et tidspunkt var klubben helt fokuseret på, at det vigtigste i en svæveflyveklub er en effektiv skoleafdeling, og statistikker blev udarbejdet over hvornår vi startede skolingen om morgenen, hvor effektive instruktørerne var o.s.v. Der var også mange elever på det tidspunkt – men nogle få år efter var de der ikke mere. De stoppede, når de havde fået deres certifikat!? Selvfølgelig er der mange grunde til en S-pilot stopper sin svæveflyvning, men hvorfor ofte på det mest "åndssvage" tidspunkt?

Det måtte være fordi de nye S-piloter ikke kom videre med deres svæveflyvning – måske kom de aldrig i gang med det der driver os andre – nemlig strækflyvningen. Det måtte vi kunne gøre noget ved.

Lad os hjælpe de nye S-piloter i gang med deres strækflyvning. Så vi satte fokus på klubtrænerne. Det var meningen at klubtrænerne skulle hjælpe S-piloterne i gang med de første strækflyvninger og senere lidt større opgaver. Det virkede egentlig også udmærket – men det krævede at "aspiranterne" selv kom og sagde: "Vil du hjælpe mig i gang med min strækflyvning". Det krævede også at klubtrænerne selv kom og sagde: "Nu skal jeg hjælpe dig i gang med strækflyvningen". Så her var resultaterne mere tilfældige. Der var ikke et klart billede af resultaterne.

Lad os få sat det i system, tænkte jeg. Men hvordan? På mange sommerlejre med familierne og børn i Tjekkiet og på Arnborg, blev det hele på en forunderlig måde blandet sammen i en "pærevælling" – børn, hunde, koner, kærester, flyvning, afslapning, ferie, badeture og indkøbsture. Alt var med på sommerlejrene. Det var svært at holde ordentlig fokus på strækflyvning på disse ferier.

Og glemte jeg lige at fortælle, at de få instruktører som tog med på sommerlejrene ofte sad i et to-sædet fly med de nye elever. Altså ikke det ideelle sted for koncentreret strækflyvning.

Så har vi konkurrencerne – her kan man sandelig få sin lyst styret – og komme hjem med en slem skuffelse. Man skal nok ikke forvente at komme hjem med ret mange medaljer, hvis man dårligt har vænnet sig til at flyve med en McCready-ring o.s.v. I konkurrence er der også en naturlig og indbygget konkurrencementalitet – det gælder om at være bedre end de andre.

Kan man ikke levere gode resultater selv, er dårlige resultater hos konkurrenterne heller ikke at foragte. I mine øjne heller ikke det ideelle sted at samle sin første erfaring med strækflyvning som helt ny S-pilot.

Ideen

Ideen blev til et strækflyvningskursus på Arnborg. Arnborg har flere fordele: Det er vores eget center, ligger 2½ times kørsel fra Sjælland og vi har hytter, fly og Kirstens mad inden for rækkevidde. For nogle lyder det måske utroligt, men der er faktisk mange svæveflyvere, der aldrig har været på Arnborg.

Så for nogle blev det også en introduktion til vores eget flyvecenter. Og så kunne vi få arbejdsro. Ingen klubopgaver der ligger og forstyrrer. Der er ingen der tager hjem fordi vejret lige bliver dårligt. Vi har afsat tiden (fem dage) til flyvning.

For at kunne deltage i strækflyvningskurset er kravene enkle: Gyldigt S-certifikat, omskolet til flyslæb, i det grønne område og man skal selv medbringe et fly (eller leje). Det var vigtigt for resultaterne, at den enkelte pilot havde det samme fly hver dag, hele dagen. Ikke noget med at dele sit fly med nogen.

Kurset kører fra mandag morgen kl. 8.00 til fredag aften. Det betyder at klubbens fly ikke er væk i weekenden – og derved belaster kurset ikke klubbens flyvning. Og den enkelte deltagere har det samme fly fem dage i træk – måske lige så mange dage, som man kan vinde flyet i lodtrækning på flere måneder.

Hver dag starter med teoriemner i teorilokalet på Arnborg. Et godt lokale, som vi har være glade for at låne. Deltagerne sidder godt, og det er et godt sted at undervise. Det forventes af alle (de ved det inden de kommer) at man kommer til tiden – er forberedt med notesblok, kort, (evt. GPS), osv. Det hele må gerne have et stænk af "Top Gun" over sig. Vi tager det alvorligt, og er man ikke klar til det, er det bedst at blive hjemme på sofaen. Er det ikke flyvevejr, fortsætter teorien hele dagen, til ud på eftermiddagen.

Efter nogle få timers teori, f.eks. fra 8.00-11.00, gør vi klar til flyvning. Så er vi gerne i luften ved middagstid, så der er rigeligt tid til at gennemføre dagens opgave.

Flyene gøres klar. På billedet ses Carsten Rasmussen og Henrik Bøje.

Kursets eneste tosædede fly gøres klar.

Teoriundervisningen

Som indledning til kurset præsenteres nogle eksempler på imponerende flyvninger. F.eks. Olle Bergh's flyvning i Ka-8 fra Stockholm til Værløse eller Hans-Werner Grosse's flyvning fra Lübeck til Biarritz.

Teoriemnerne er de samme hvert år, og det kan og skal der ikke ændres på, selv om nogle deltagere har været med flere gange. Kurset er og bliver for den nye S-pilot. Andre kan selvfølgelig deltage, men vi er altså i "Strækflyveskolens 1. klasse". Det skal teoriemnerne også tage helt højde for.

Vi behandler emner som: Flyvning på Arnborg, gennemflyvning af jyske kontrolzoner, hastighedspolaren, bedste hastigheder under forskellige forhold, Mc-Cready ringen, udlægning af opgave, brug af GPS og PDA, udelanding, Termik-ligaen, vejrbriefing og analyse af temperaturkurver. Derudover gennemgås på den sidste dag, hvilke bøger der findes om emnerne. En eller to aftener bruges på at se svæveflyvefilm på storskærm – altsammen til inspiration for den enkelte.

Det vigtigste formål med kurset, er at ALLE kommer hjem med mere viden og mere erfaring, end da de kom. Og har fået gode oplevelser med hjem i "bagagen". Nogle af deltagerne havde for eksempel deres første udelanding. Eller den første flyvning på Arnborg. Eller den første strækflyvning overhovedet. For at bevare begejstringen for svæveflyvning igennem en hel vinter, behøves i virkeligheden kun én succesoplevelse – f.eks. en gennemført strækflyvning. Eller en perfekt udelanding. Beviset man hjælper med at skabe for den nye pilot er vigtigt: "Jeg gennemførte en strækflyvning. Det kan lade sig gøre. Jeg glæder mig til næste strækflyvning".

Lærernes rolle

Instruktørerne på kurset behøver ikke være instruktører – alle flyver jo i eget fly og har certifikat. Men i vores tilfælde har alle lærerne dog været instruktører. Hver lærer får tildelt nogle få emner som gennemgås i teorilokalet. Derudover er det lærerens opgave at hjælpe deltagerne igennem på strækopgaven.

På vej mod det først vendepunkt.

Et af flyene som har deltaget i strækflyvningskursus.

Den praktiske flyvning

Når alle flyene er samlet og i luften, mødes vi i 1.000-1.200 m's højde syd for Arnborg hangar. Kursuslederen melder over radioen, når alle er godt i luften og har fat i termikken, at det er tid at samles i luften over Arnborg, syd for hangaren – og når alle er samlet og synlige for kursuslederen meldes afgang.

Vi flyver så i samlet trop mod første vendepunkt. De erfarne hjælper de mindre erfarne med at udpege bobler eller flyver sågar tilbage til en pilot, som er kommet lavt, og hjælper med at finde en boble. Der er ingen der flyver fra de andre – der er ingen der efterlades alene. Det giver en stor tryghed at se ens mere erfarne "wing-man" også ligge i 450 m over samme sted, og lede efter termik.

Flyene der har deltaget spænder lige fra PW5 til Janus og DG600-18m. Men det handler ikke om at vinde – tværtimod. Det handler om at gruppen (alle i gruppen) gennemfører opgaven. Vi har også oplevet at alle landede ude. Vi gik i det tilfælde på stræk fra Arnborg i 600-800 m's højde, hvilket den nybagte S-pilot nok ikke havde gjort. Og fik alle vendt det første vendepunkt (Hinge Sø), men måtte lande ude alle sammen. Det er selvfølgeligt lidt besværligt, når vi ikke har nogen hjælpere, men vi har tid nok på kurset. Der er jo ingen der sidder og venter hjemme i hytten. Altså ingen dårlig samvittighed ved besværlig udelanding. Og med opgaver på 100-150 km er vi aldrig langt væk fra Arnborg. Hjemhentningen er overskuelig selv om alle lander ude.

Teorimaterialet

Alt materiale og alle præsentationer til kurset er samlet på en CD-ROM. Det skal være let at forberede kurset – og det er det. En CD-ROM i tasken, og man er klar til at holdet kurset (sådan da). Det er ideen at kurset kan gentages og gentages, uden den store forberedelse – og kursets indhold er det samme hver gang.

Resultaterne

Måske er det en tilfældighed – måske ikke. Men i vores klub er der ingen af deltagerne i strækflyvningskurserne, der er stoppet med at flyve svæveflyvning. Tværtimod er de fleste nu begejstrede strækflyvere, og udvikler sig som piloter.

Det er det vigtigste for os som instruktører – at vi ikke har spildt vores tid, men ser at de mennesker, vi har brugt tid og energi på at give et certifikat, nu også bruger det og har glæde af det i forhåbentlig mange år fremover. Og efter et vellykket kursus er kammeratskabet og sammenholdet lige blevet styrket en tand – en sidegevinst med stor værdi.

Det er min tanke at fortsætte rækken af strækflyvningskurser. Næste gang bliver således 5. gang i træk. (Jørgen, kan vi låne lokalet fra 16.-20. maj 2005?).

Materialet og de samlede erfaringer stilles hermed til rådighed for andre klubber, som eventuelt kunne have lyst til at organisere et lignende kursus. ■

Det tosædede fly landede få km fra Himmelbjerget. På billedet ses Torben Fuglsang – en af lærerne og Ole Rønne, kursusdeltager.

Henrik Bøje landede på Herning i en kraftig blæst. Den dag landede de fleste ude.

Flykalenderen 2005

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Det er nu niende gang flykalenderen er på vej i trykken, så den kan komme ud at hænge i klubhuse, kontorer, hangarer og alle andre steder, hvor man har brug for at holde styr på sæsonens aeronautiske og evt. andre begivenheder.

Samtidig er alle bagsidens data vedrørende frekvenser m.m. opdateret, så man kan lave sine A-4 kopier og have disse nyttige oplysninger ved hånden i cockpittet.

Årets motiv på kalenderens forside blev fanget over Odense, hvor Jes Franzen og undertegnede i Rallye OY-PRZ havde stævnemøde med tre Chipmunk-piloter: Bill Christoffersen i OY-ATF, John E. B. Jensen i OY-ALL og Jørgen Nielsen i OY-ATR.

En Chipmunk er en helt igennem fantastisk flyvemaskine – smukt udseende, fremragende flyveegenskaber. Man kan ikke andet end beundre den designer, der trak de streger på papiret, der blev til dette klassiske militære træningsfly. Det er forbløffende, så gammel typen er i al sin tidløse elegance.

Det var den polske emigrant Wsiewolod J. Jakimiuk, der allerede midt under Anden Verdenskrig lavede de første studier til et lavvinget monoplan, som kunne afløse Tiger Moth i Royal Air Force. Men de Havilland Canada, hvor Jakimiuk arbejdede, var travlt beskæftiget med at fremstille Tiger Moth og Mosquito, så der var ikke tid til at udvikle en ny type i disse travle år.

Umiddelbart efter Anden Verdenskrig blev der dog mulighed for det, og de Havilland Canada D.H.C. 1 Chipmunk fløj første gang i maj 1946. Men typen har sine rødder i Anden Verdenskrigs flyteknologi, og havde de Havilland Canada haft kapacitet til det under krigen, kunne Chipmunk have været i luften tidligere og været med til at uddanne piloter, der skulle flyve Lancaster, Mosquito og Spitfire. Det blev så i stedet Den Kold Krigs piloter, Chipmunk var med til at uddanne.

Årets fotografering blev indledt på jorden i Odense Lufthavn med pandekager og briefing af formationsflyvningen. Det var under denne briefing, at en eller anden kom til at huske på, at det jo faktisk er H.C. Andersen-år i 2005. Det er sådan set også vanskeligt at glemme i en tid, hvor H.C. Andersen dukker op i stormagasinernes julekataloger og her og der og alle vegne, og hvor kendisser over hele verden udnævnes til H.C. Andersen-ambassadører.

Men det er da helt på sin plads her at minde alverden om, at H.C. Andersen faktisk var teknikbegejstret og forudså, at "om årtusinder komme de på dampens vinger igennem luften hen over verdenshavet ... luftskibet kommer, det er overfyldt med rejsende, thi farten er hurtigere end til søs". Det var kun timingen og motortypen (dampfly blev som bekendt aldrig den helt store succes) hr. Andersen fra Odense

Forruden på en Rallye er ikke verdens bedste at fotografere gennem, men line astern-formationen tager sig interessant ud fra denne vinkel.

ramte galt med, for det varede jo ikke helt så længe, før luftfarten overhalede skibsfarten over Atlanterhavet. Da H.C. Andersen nu var bragt på bane, syntes fotografen herefter det ville være oplagt at få de tre Chipmunks fotograferet i ti meters højde over H.C. Andersens hus, men i betragtning af, at ingen af os vidste præcist, hvor det lå i Odense, og da alle deltagende piloter desuden kendte luftfartslovens bestemmelser vedrørende flyvehøjder, måtte det foregå på en mere passende afstand af byens tage.

Og når ret skal være ret, vil vi heller ikke påstå, at formationen var planlagt som en hyldest til H. C. Andersen. Billedet handler om, at vi skal huske, at det er og skal være sjovt at flyve. Det er derfor vi flyver. Og der er ikke noget, der er meget sjovere at flyve i end Chipmunks. ■

Formationen i Odenses sydlige udkant.

JULEKONKURRENCE

De tre vindere af FLYV's julekonkurrence i flykending blev:

1. plads: Kaj Weldingh, Vester Sottrup
2. plads: Ole Steen Hansen, Grenå
3. plads: Ole Korsholm, Ikast

1. og 2. pladsen fik hver en udgave af flysimulatoren Pacific Fighters, sponseret af Ubisoft.
Til 3. pladsen var der er en boggave fra FLYV.
60 procent af besvarelserne var korrekte. De fire flytyper, der blev fremvist i screen shots fra Pacific Fighters var:

Nakajima Ki-84 Hayate ("Frank"), Consolidated B-24 Liberator, Vought F4U Corsair og North American B-25 Mitchell.

Det japanske jagerfly voldte læserne mest besvær, da flere forvekslede det med en Ki-43 Hayabusa ("Oscar"). Den letteste måde at skelne mellem de to typer er ved at se på halen. På Ki-84 er højderoret placeret langt foran sideroret, hvilket ikke er tilfældet på Ki-43.

Tak til alle læserne der deltog i konkurrencen.
Præmierne er tilsendt de dygtige vindere.

UBISOFT

Det sker i 2005

6-8/2	Heli-Expo, Anaheim, CA, USA
8-10/4	London Air Show, Earls Court, London
12-18/4	EAA Sun 'n Fun, Lakeland, Florida
21-24/4	AERO, Friedrichshafen, Tyskland
12-19/6	Paris Air Show, Le Bourget, Paris
17-19/6	Cognac Air Rally, Cognac
19/6	Åbent Hus, Flyvestation Karup
1-3/7	Flying For Fun (PFA Rally), Kemble Airfield, England
3/7	Flyv in, Samsø Flyveplads
16-17/7	Royal Int'l Air Tattoo, RAF Fairford, England
26/7-1/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA
20-21/8	Flyvningens Dage Air Show, Roskilde Lufthavn
27-28/8	Flysiktræf 2005, Sindal Flyveplads

Se også www.airshows.org.
Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-RTC	ATR72-202	1996	508	11.11.2004	Cimber Air, Sønderborg	G-UKTM/F-WONK
OY-RTF	ATR72-202	1996	496	24.11.2004	Cimber Air, Sønderborg	G-UKTN/F-WONL
OY-RTG	ATR72-202	1996	189	11.11.2004	Cimber Air, Sønderborg	EC-EUJ/F-WONH
OY-VKS	Airbus A320-214	2003	1954	9.11.2004	My Travel Airways, Dragør	G-YLBM

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-CIW	ATR72-212	24.11.2004	Cimber Air, Sønderborg	Returneret til ejeren
OY-DVN	Rockwell 112TC	12.11.2004	Svend Kristian Olsen, Hedehusene	Solgt til England
OY-EBB	Fokker F.27 Mark 050	31.10.2004	FF 20116 BV, Holland	Returneret til ejer i Holland
OY-GMM	Beech 1900C	12.10.2004	Aviation Assistance, Roskilde	Udlejet til Kenya
OY-XHU	Schempp-Hirth Cirrus	30.11.2004	Jakob Bøgh Schuberg, Herlev +	Havareret

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BLN	Piper PA-28-151	30.11.2004	Hans Gert Jessen Hjørring	Aviation Lease and Finance, Roskilde
OY-GOA	Firefly CB	8.11.2004	Ballonflyverne, Rødovre	Philips Lys, København S
OY-TFE	Beech A36 Bonanza	30.11.2004	Fox Juliet ApS v/Per	Krogh Petersen, Århus C, Aviation Lease and Finance, Roskilde
OY-TFK	Piper PA-28-151	26.11.2004	Bo Vincent Petersen, Kolding	Aviation Lease and Finance, Roskilde

Navne

70 år

Civilingeniør Fritz Krag

Fritz Krag har arbejdet med fly hele sit liv, især i Flyvematerielkommandoen, hvor han var teknisk ansvarlig for F-100, F-35, Chipmunk, T-17 og C-130. Hans store fritidsinteresse er også fly.

Fritz var i otte år en særdeles aktiv formand for Ingeniørforeningens flyvetekniske sektion. Senere var det hjemmebyggerne, der udnyttede hans ekspertise - han var i 18 år formand for projektudvalget i den danske afdeling af Experimental Aircraft Association. Nu er han medlem af bestyrelsen for Dansk Flyvehistorisk Forening, som han i sin tid var med til at starte, og af FLYV's redaktionsudvalg.

Han er også »flysamler« og interesser sig specielt for fly, der er fremkommet efter den 19. januar 1935 - den dag han blev født. Det har han stor gavn af i sit nye (ulønnede) job med at ordne Danmarks Flyvemuseums/Danmarks Tekniske Museums store billedsamling.

Sin glæde ved at se på historiske fly deler Fritz gerne med andre. Han arrangerer grupperejser til flymuseer rundt om i verden og på programmet for 2005 står Rusland og England.

Men han har også »almindelige« interesser som kunst og klassisk musik - og flyveøgler.

Luftkaptajn N.K. Holm Nielsen

Niels Holm Nielsen er kendt af en hel generation af piloter, for i mere end 20 år var det ham, der for SLV kontrollerede at de nyuddannede piloter nu også var kvalificerede til at få certifikat. Selv fik han A-certifikat i 1958 hos Sylvest Jensen i Århus, og her fik han også B-certifikat og instruktørbevis.

Han har været flyveinteresseret siden hvad man vist roligt kan kalde de ganske unge år - han var til A-teoriprøve første gang som 12-årig!

I 1959 blev han militær flyveleder og derefter civil, bl.a. med tjeneste i Kastrup, men i 1966 blev han ansat i »direktoratet« som kontrollant.

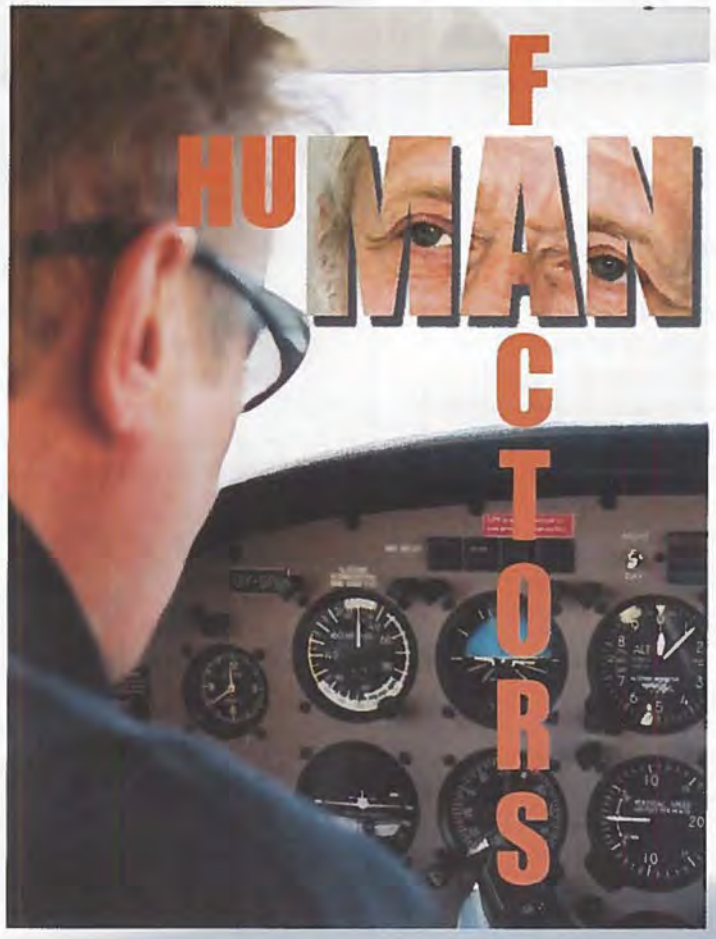
Efter 22 år og ca. 8.000 prøver gik han i 1988 over i den private sektor og fløj for selskaber som Business Air, Aviation Assistance og Falckair, bl.a. Beech Kingair 200 på opdrag for FN i Afghanistan - han boede det meste af et år i Kabul.

Han gik på pension i 1998.

Den 9. januar bliver han 70 år.

FLYSIK-PILOTPROJEKTET

ROADSHOW 2005



- **Human Factors er en faktor i mange hændelser og havarier og ikke mindst udviklingen i 2004 har sat ekstra fokus på begrebet.**
- **Roadshow 2005 tager emnet op og ser bl.a. på havariet med en MD 80 i Milano/Linate. Jørn Vinther gennemgår ulykken med videomateriale og gør rede for havarirapportens konklusioner.**
- **Flyvelæge Jens Elmeros fortæller om ydeevne og præstationer og luftfartsinspektør Henrik Sandum gennemgår aktuelle hændelser og BL 8-10 indberetninger indenfor privatflyvningen. Er der en rød tråd i årets havarier og hændelser?**

ARRANGEMENTERNE
omkring Human Factors afholdes følgende dage:

Onsdag	den 12. januar	klokken 19.00 – 22.00	Herning Flyveplads, Flyveklubben
Torsdag	den 10. februar	klokken 19.00 – 22.00	Maribo Flyveplads, Flyveklubben
Søndag	den 20. februar	klokken 14.00 – 17.00	Roskilde Lufthavn, Flyveklubben
Tirsdag	den 22. februar	klokken 19.00 – 22.00	Koldingegnens Lufthavn, Vamdrup
Lørdag	den 12. marts	klokken 14.00 – 17.00	Kultur & Foreningshuset Trekanten, Aalborg Øst
Torsdag	den 17. marts	klokken 19.00 – 22.00	Odense Lufthavn

Tilmelding via den lokale Flysikpilot. Telefonnumre og E-mail adresser fremgår af SLVs hjemmeside - www.slv.dk

FLYSIK

Et samarbejde mellem Statens Luftfartsvæsen, Rådet for Større Flyvesikkerhed og frivillige piloter fra klubber over hele landet.

SLV

© SLV. Design Solveig Leifsdottir

Havarier og hændelser i 2003 med svævefly

(fortsat fra nr. 12/2004)

Af Helge Hald, DSvU

A03-17 Havari
13.09.03 – OY-XML – Rolladen-Schneider LS 4
Luftfartøjschef: S-pilot
Formål: Anden flyvning
Timer / starter: Totalt: 209 / 959
På typen: 13 / 26
Træningsbarometer: Grøn
Personskade: Ingen
Skader på fly: Omfattende skader på krop og vinger efter ground-loop

Under en utilsigtet udelanding på Grønholt flp. syd for Fredensborg, valgte piloten at lande på græsset til venstre for asfaltbanen på bane 28, da flyet i stedet for halehjul var forsynet med haleslæber og for ikke at ramme banelysene. Terrænet er her ret kuperet, ligesom der er en hældning på tværs. Dette medførte, at v. vingetip ramte den højereliggende del af terrænet med ground-loop til følge.

A03-18 Havari
27.09.03 – OY-BYX – Ka 6 Cr
Luftfartøjschef: S-pilot
Formål: Anden flyvning
Timer / starter: Totalt: 1146 / 1171
På typen: 50 / 150
Træningsbarometer: Grøn
Personskade: Ingen
Skader på fly: Bagkrop og sideror stærkt beskadiget. Mindre skader på højre vinge.

Dette er jo et havari med et næsten historisk fly. Der er skrevet en bog om det - sågar; undertegnede har gjort adskillige forsøg på at flyve 300 km med det - hver gang endte det dog med en udelanding og lang transport hjem - ja, flyet har endog været tilbageholdt i det daværende kommunistiske Østtyskland (DDR), da det utilsigtet måtte foretage en udelanding på den forkerte side af jerntæppet - dog med en anden pilot. At udelandingen var utilsigtet hersker der næppe nogen tvivl om; der er mere tvivl om grænseoverskridelsen var helt så utilsigtet. Historier har det jo med at blive »bedre« med tiden.

Nok om nostalgi - under flyvning på skrænten ved Rubjerg Knude ophørte skræntvinden meget pludseligt. Dette erkendes for sent, og i for lav højde søges der ind mod den mark, hvorfra flyvningen var påbegyndt. I forsøget på at lande på tværs af marken, fanges højre vinge af en busk, hvorved flyet landes sidelæns ind på marken.

Kommentar: *Piloten har så megen selverkendelse, at ingen andre kan kommentere denne flyvning bedre end han selv har gjort det i havarirapporten: »Dårlig disposition og dårlig flyvning!«*

Skal der endelig tilføjes noget, bliver det i mere generelle vendinger. Det ses ofte, at en pilot bliver offer for et begreb vi kalder »target fascination« - lidt frit oversat betyder det, at blive så fastlåst på at nå sit mål, at realitetssansen undertrykkes. Det sker også for selv meget erfarne piloter, og kan bedst imødegås ved, især i pressede situationer, hele tiden at vurdere »hvad er min situation« - »hvordan kan jeg ændre den til noget bedre« - »beslutte sig og foretage ændringen« - »og hvad er nu min nye situation« - o.s.v. Brug evt. »SVÆV« således:

S = Situationserkendelse
V = Vurdering af situationen
Æ= Ændring af situationen
V= Vend tilbage til situationserkendelsen

A03-19 Havari
05.10.03 – OY-XPA – SZD 51-1, Junior
Luftfartøjschef:
Eneflyvningstilladelse
Formål: Uddannelsesflyvning
Timer / starter: Totalt: 25 / 30
På typen: 4 / 20
Træningsbarometer: Grøn
Personskade: Ingen
Skader på fly: Revner i cockpitsektionen omkring næseklodsen.

Efter en flyvning på ca. 20 min. anflyves pladsen til bane 30. Vinden angives til 12 kt., og flyvefarten til ca. 105 km/t. Udfladning af flyet er ringe, og flyet tager jorden med næseklods og hovedhjul på en gang.

B03-09 Hændelse
06.12.03 – OY-XPG – Sperber RF 5 B
Luftfartøjschef: S-pilot
Formål: Andet
Timer / starter: Totalt: 159 / 752
På typen: 50 / 96
Træningsbarometer: Grøn
Personskade: Ingen
Skader på fly: Propeltipper afkortet

Vejret: 360° 16 - 18 kt., stødende til 30 kt., sigt o. 10 km.

Under langsom taxi til banens østlige ende til start på bane 28 og med en afstand til banens nordlige begrænsning på ca. 20 m, forårsager et kraftigt vindstød fra nord, at halen løftes fra jorden, og vejrhaneeffekten får flyet til at dreje op mod pladsens nordlige begrænsning. Piloten har siddet med hånden på hjulbremsehåndtaget, og trækker dette an, uden at gashåndtaget trækkes tilbage. Opbremsningen er tilstrækkeligt til, at halen, hjulpet af vindstødet, løfter sig så meget, at propellen går i jorden. Flyet bringes til standsning ca. 12 m fra den nordlige begrænsning.

Kommentar: *Næsten hvert år ser vi, at piloter indleder en flyvning under vejrforhold, som de ikke rigtig kan magte. Det er i særdeleshed i vore motorsvævefly vi ser dette, og ofte resulterer det i en ødelagt propel eller det der er værre.*

Hvorfor mon? En af grundene kunne godt være fordi de, ligesom mange PPL-piloter, er mere eller mindre overladt til deres egen vurdering af omstændighederne, og som ikke er rede til at indse deres egen utilstrækkelighed.

I det aktuelle tilfælde angiver flyets håndbog under pkt. 3.1.7:« Start bei seitenwind (bis 15 km/h)«. Det er ikke direkte beskrevet som max. sidevindskomponent, men der er ingen anvisning på hvordan flyet skal startes ved en sidevindskomponent på over 15 km/h, såe .... - Og med stød forecasted op til 30 kt., er der da bestemt grundlag for at tænke sig om en ekstra gang, før en flyvning påbegyndes.

Fartøjschefen havde ikke indhentet oplysninger om vejret før flyvningen fra nogen vejrtjeneste. Han havde alene hørt i radioavisen, at de meldte om reduceret vind senere på dagen. Det er for pauvert at lade sig nøje med sådan en vejrbriefing - især når man som certifikatindehaver bør vide, at der sidder veluddannede meteorologer, hvis opgave det er at give råd og vejledning - og de gør det oven i købet gerne. ■

TEMA:

Flyvning under fremmede himmelstrøg i Malaysia

FLYV bringer på de næste sider en række interessante artikler om flyvning i Malaysia. Det smukke, asiatiske land ligger i troperne syd for Thailand og grænser op til Singapore og Indonesien. Malaysia bliver ofte overset, når man taler om Asien, fordi nabolandet Thailand stjæler meget opmærksomhed. Men det store, 'ukendte' land er mindst lige så smukt og interessant som turistmagneten mod nord.

I disse år sker der en enorm udvikling med flyvning i Asien, og Malaysia ligger i centrum for disse begivenheder. Mød Lars Grønsedt, der droppede et sikkert job i Maersk og blev lufthavnsdirektør i Malaysia og nu er en del af den spændende udvikling indenfor luftfart i Asien. Mød også en anden dansker, Carl Bek Nielsen, der er direktør for United Plantations, der har enorme palmeplantager i Malaysia. Han bruger flyvemaskinen som transportmiddel til at komme frem og tilbage mellem sine enorme palmelunde og lander på korte rydninger i plantagen, og kom endelig med på en uforglemmelig VFR-flyvning hen over kridhvide sandstrande og krystalgrønt vand til en af verdens ti smukkeste øer.

Artiklerne er skrevet af journalist og PPL-pilot Thomas Jensen, der i to måneder i arbejdsøjemed var sendt til Malaysia og havde tid til at udforske landet fra oven og besøge danskere, der er beskæftiget med flyvning under fremmed himmelstrøg i Malaysia.

Den brede brune streg nederst er grænsen mellem Malaysia og Singapore. Den røde streg med cirkler er flyveruten omtalt i artiklen Flyvning i paradis.

Fra Maersk til Malaysia

Af Thomas Jensen

Lars Grønsedt droppede et godt job med en løn på den rigtige side af millionen hos Maersk for at blive lufthavnsdirektør i Malaysia. Han sagde farvel til en sikker tilværelse i Danmark og kastede sig ud i et eventyr, som er risikobetonet, men også meget mere spændende og udfordrende med at få gjort den lille Senai Airport til en stor international lufthavn.

Lars Grønsedt

Da Lars Grønsedt i december måned sidste år blev ringet op hjemme i Danmark af en af sine malaysiske forretningsforbindelser, der ville give ham et job, var han ikke i tvivl i mange sekunder: »Jeg tænkte, det er skønt, at jeg endelig kan få muligheden for at udvikle noget og sætte nogle nye ting i gang. Det tiltaler mig også, at projektet med at gøre Senai Airport til en stor international lufthavn i løbet af fem-ti år er meget, meget udfordrende, på visse tidspunkter virker det næsten umuligt,« siger han.

Lars Grønsedt viser rundt på lufthavnens store område. Vi kører i hans firehjulstrækker, hvor klimaanlægget kører på fuld tryk, for at den tropiske varme ikke skal gøre det alt for var varmt, og Lars forklarer ihærdigt om alt det arbejde, der er sat i gang, for at lufthavnen skal blive moderne og indbydende i modsætning til i dag. Det hele fremstår typisk malaysisk, hvilket vil sige, at man ikke er i tvivl om, at det har været nyt og flot engang, men derefter har man ladet stå til.

Af nye tiltag viser Lars blandt andet den nye luftfragtbygning frem. En flot og moderne bygning, der indtil videre er tom, men om få uger skal være fyldt med fragt. Her er generelt så meget byggeaktivitet og moderniseringsarbejde, at det er lige før, lufthavnen »springer ud«, og her bliver masser af aktivitet og liv. Vi kommer også hen til en godt fuld passagerterminal, hvor Lars glad konstaterer:

»Her er meget mere liv, end da jeg kom herud, det er så dejligt at se«.

Inde i terminalen er der meget larm fra de mange passagerer, men en larm overdøver dog det hele. Det er en malaj, der er i gang med at polere marmorgulvet ved indcheckningen:

»Selv om jeg har en medarbejder, hvis opgave er at sørge for, at terminalen fremstår pænt, er det mig, der har bedt om at få det her arbejde sat i gang. For malajerne ser ikke de småting, som vi europæere ser. De ser for eksempel ikke, at gulvet er beskidt, og at det har været det i de sidste ti år, og at det skal poleres for at virke pænt og indbydende,« fortæller Lars, mens han får malajen til at kunne se forskel på rent og næsten rent, og han fortsætter:

»Jeg er nødt til at have store visioner for lufthavnen, men det går altså ikke uden at følge med i, hvad der sker til hverdag, og gerne helt ned i småtingsafdelingen«.

En stor pengetank

Senai Airport ligger i det sydlige Malaysia en halv times kørsel fra Singapore. Indtil første november sidste år var det en lufthavn, der ikke gjorde meget væsen af sig. Der var flyvninger til Malaysias hovedstad, Kuala Lumpur, og enkelte andre indenrigsruter, og en 800.000-900.000 passagerer om året, hvilket ikke er meget for en lufthavn, hvor fem millioner mennesker bor inden for en radius af en god times kørsel.

Men så overtog et privat firma lufthavnen fra staten, og siden er der kommet gang i tingene. Der bliver foretaget store investeringer i at renovere og udbygge Senai Airport. I år regner Lars Grønsedt med, at de når op på 1,6-1,7 millioner passagerer og ikke mindst bliver mange tiltag færdige, så lufthavnen kommer op på et niveau, hvor det begynder at blive interessant for de store selskaber i området – med dutyfree-shops, stort parkeringsområde, effektive luftfragtfaciliteter, et moderne look og gode trafikforbindelser.

»Heldigvis er ejerne meget aktive, og de har en stor pengetank, de gerne vil bruge af for at vores projekt lykkes. De har næsten to milliarder kroner, hvilket her i Malaysia er et kæmpe beløb

Lars Grønsedt i den kommende luftfragtbygning.

til at investere de næste mange år i lufthavnen, og det synes jeg, er meget interessant,« siger Lars Grønsedt og fortsætter:

»Her i Asien tænker man ikke så længe, som man gør i Danmark eller Europa. Det kan være meget svært for europæere at forstå, hvad der sker herude i Asien, men der sker virkelig noget, og Europa skal passe på med ikke at stå i stampe i forhold til Asien, for så bliver vi overhalet«.

15 millioner passagerer

Målet er, at lufthavnen skal blive en førende international lufthavn og hente sine passagerer dels som østasiatisk hub og dels i det sydvestlige Malaysia og i Singapore blandt andet ved at få sin del af den hurtigt voksende asiatiske lavprissektor. Løbende skal der ske en udbygning af faciliteterne, og om alt går vel, har Senai Airport 15 millioner passagerer i 2020.

Inde på sit kontor finder Lars Grønsedt de tegninger frem, der skal være grundlag for udbygningen af lufthavnen næsten 20 år frem i tiden, og det ser imponerende ud med en ekstra landingsbane, flere fingre på hovedterminalen, en mangedobling af antal gates og nogle store luftfragtfaciliteter, men Lars Grønsedt slår også fast, at det kun er planer, og at planerne kan ændres:

»Det er vigtigt at vi ikke slår os selv ihjel på at udbygge for meget. Efter min mening skal vi kun bygge to-tre år ud i fremtiden. Så når vi ser, at der bliver behov for yderligere plads, så sætter vi i gang, men ikke før. Her i Malaysia har de en tendens til at satse lidt for stort, for de kan godt lide store projekter uden helt at have vurderet, om det har hold i virkeligheden. Det er blandt andet en af mine vigtigste opgaver at sørge for, at vi holder begge ben på jorden,« siger den tidligere direktør i Maersk.

Tæt på toppen i Maersk

Lars Grønsedt har med det nye job i Malaysia sagt farvel til en tryg tilværelse hos Maersk, hvor han arbejdede i 14 år. Han kom for to år siden hjem efter at have været udstationeret for firmaet i Asien i ni år til et job som underdirektør med en højere post i udsigt. Og når man først er underdirektør på Esplanaden, er der ikke langt til toppen. Faktisk kan man kun blive direktør og derefter partner, så i Maersks imperium var der kun en ti stykker højere placeret end Lars Grønsedt, men han syntes i alder af 37 år, at det var for tidligt at sætte sig til rette i direktørstolen og nyde titlen, og samtidig var det også nu, hvis nye udfordringer skulle tages op:

»Jeg savnede Asien, og jeg savnede dynamikken og pengene, og det at man føler, man får udrettet noget. Maersk er et gammelt firma, og mange ting fungerer allerede optimalt, så det er svært at få plads til sprælske tanker. Jeg har et meget stort entreprenørhjerte, og jeg brænder for at udvikle, og her i lufthavnen skal alt næsten udvikles fra bunden. Jeg kan godt lide, når opgaven næsten synes umulig at klare,« siger Lars Grønsedt.

Den glade lyd af flyvemaskine

Af Thomas Jensen

Carl Bek-Nielsen er ansat som direktør på United Plantations, der er Danmarks største tropiske landbrugsfortagende med mere end 6.000 ansatte bare i Malaysia. Han bruger sin Cessna 206 til at komme frem og tilbage mellem virksomhedens 10 landingsbaner, og lyden af Carls flyvemaskine bringer især glæde, når han tager rundt med lønningsposerne.

Carl Bek-Nielsen vil vise mig, hvordan flyvning foregår i lav højde over oliepalmerne på United Plantations, så vi er taget hen til den største landingsbane, firmaet har, en 900 meter græsbane. Det er her Carl har sin hvide Cessna 206 med plads til seks passagerer stående. Da vi har parkeret firehjulstrækkeren under halvtaget og stiger ud, bliver vi mødt af servicemanden, der er ansat til at tage sig af maskinen. Han har gjort den klar, checket olie og fyldt benzin på. Carl går dog alligevel omhyggeligt maskinen igennem og er blandt andet oppe for at kigge, hvor meget brændstof, der er på:

»Jeg har haft flere uønskede oplevelser i luften. For eksempel da tidligere indenrigsminister Thorkild Simonsen var på besøg med sin hustru. Vi havde en hel dag sammen, og jeg skulle flyve dem ud til øen Pankor, der ligger ude vestpå og vise dem rundt,« fortæller Carl Bek-Nielsen. Det er ikke hver dag, han flyver med såkaldte VIPs, så det var naturligvis vigtigt, at alt gik godt.

Løst oliedæksel

»Vi kom i luften og op i 2.000 fod, og alt gik som planlagt, da forruden pludselig blev dækket til med sort olie, der strømmede op fra selve motorskærmen. Jeg blev selvfølgelig bange, da jeg så de sorte striber af olie løbe hen over forruden og lavede øjeblikkeligt et højredrej for at få retning tilbage mod flyvepladsen. Instinktivt tog jeg gassen tilbage for at spare på olien i motoren, for på det tidspunkt havde jeg fundet ud af, at det måtte være oliedækslet, der ikke var blevet ordentligt skruet på, og det gjaldt om at komme ned i en fart.

Carl Bek-Nielsen med sin Cessna 206.

Maskinen havde fin højde i forhold til afstand tilbage til banen, da uheldet skete, så da Carl vidste, han kunne nå ind til banen, hev han i mixturen og lavede en perfekt nødlanding:

»Det var selvfølgelig en ekstra stressfaktor, at det var indenrigsministeren, der sad lige ved siden af, og det hjalp heller ikke på situationen, at jeg begyndte at sideslippe flyvemaskinen ned i en meget stejl vinkel, for at vi skulle komme af med farten og sikkert ned. I sådan en situation er det vigtigt at bevare fatningen, men jeg kan forsikre dig om, at jeg havde koldsved i håndfladerne efter sådan en omgang, nu mest på grund af de vigtige, men dog også forstående passagerer. De fik tørret olien af, hældt noget nyt på, og indenrigsministeren og hans hustru var med på at fortsætte turen til Pankor.

Turen og opholdet på øen gik godt, men da de skulle tilbage til plantagen sidst på eftermiddagen, var der problemer igen:

»Vi løb ind i noget uvejr, og jeg var ikke sikker på, at vi kunne nå helt hjem, så jeg valgte at lave en kontrolleret nødlanding på en nedlagt flyveplads, der minder mere om en forlænget fodboldbane og så få vores chauffør til at hente ministeren og hans hustru, og jeg fløj så selv hjem senere,« fortæller Carl om den lidt turbulente dag.

Hurtigt omkring

Carl Bek-Nielsen bruger Cessna'en til at komme hurtigt hen til de omkringliggende fabrikker og plantager. United Plantations' arealer er større end Langeland og Amager til sammen, og der er syv plantager og seks fabrikker, hvor de udvinder olien fra oliepalmens frugtbunder. Han bruger maskinen et par gange om ugen, og det bliver til mellem 60 og 100 timer om året. Den længste flyvetur er på 25-30 minutter (tager cirka tre gange så lang tid, hvis det skal gøres i bil), og Carl går ikke op i 2.000 fod over terrænet og cruiser derudaf, men bliver nede i lav højde, så han kan se, hvordan palmerne har det, og det er det, vi skal nu.

Vi er ved at være klar til at tage af sted. Vi er taxiet ned ad græsbanen og er nu klar til take-off. Carl sætter 20 grader flaps, mens han fortæller om sit nye Robertson stall kit, der giver maskinen

mere opdrift, så vi roterer allerede ved 40 knob.

Vi flyver ud mod vest. Vi bliver i lav højde og kommer hurtigt ud over en flod, som vi næsten er nede at røre ved. På den anden side begynder de endeløse rækker af palmer, og vi flyver højest 10 meter over palmetoppene:

»Prøv at se der Thomas, sådan skal det se ud. Dybgrønne ensfarvede palmer, ikke noget med gule, visne spidser og grene, der hænger træt nedad. De står, som de skal, i lige linier. Det gør mig tilfreds,« halvråber Carl begejstret, mens vi er i gang med et halsbrækkende drej.

Danske flyvere i Malaysia i mange år

Det er ikke noget nyt, at der er flyvende danske plantageejere i Malaysia.

Historien starter helt tilbage i 1906, da Aage Westenholz tog til landet og købte den første plantage. Der var dengang en elendig infrastruktur i Malaysia. En tur, der i dag gøres på nogle få timer, tog dengang nemt en hel dag:

»Det var helt normalt at møde krokodiller, tigre og elefanter på vej igennem junglen, så det var både langsommeligt og farligt, og da de første flyvemaskiner kom til landet, begyndte man at anlægge pladser rundt omkring på plantagerne, og det gjorde livet noget nemmere,« fortæller Carl.

I slutningen af 40'erne og begyndelsen af 50'erne toppede antallet af flyvemaskiner hos United Plantation. Syv maskiner blev dengang brugt som transportmiddel grundet den dårlige infrastruktur. Det er fra den periode, det stammer, at direktøren flyver ud til de forskellige plantager med lønningerne:

»Det var simpelthen for besværligt og langsommeligt at sejle på floderne med pengene og køre på ujævne veje, hvor man kunne risikere at møde røvere, så derfor valgte man at tage flyet,« siger Carl Bek-Nielsen. Han gør det stadig en gang imellem, men slet ikke så ofte, som man gjorde det før i tiden.

Oliepalmens frugter

En direktør kan lære af flyvning

Carls far, Børge Bek-Nielsen, kom til Malaysia fra Danmark i 1951, hvor han blev ansat som ingeniør. Han fik hurtigt arbejdet sig opad i firmaet, hvor han langsomt men strategisk fik erhvervet sig kontrollen over aktiemajoriteten, så kontrollen kunne bevares på danske hænder. I dag er det blevet et stort foretagende, der har 6.000 ansatte i Malaysia og mere end 15.000 beboere i plantagerne med skoler, hospitaler, templer, kirker og moskeer og desuden aktiviteter i Afrika og Danmark.

Carls far er ikke længere daglig leder, og han har overladt styringen til sine to sønner Martin (29 år) og Carl (31 år).

Carl Bek-Nielsen mener, at der er mange paralleller imellem at drive en virksomhed og det at flyve. Der er nogle af de samme ting, der går igen, uanset om du er pilot eller direktør:

»Jeg kan godt lide at lave den sammenligning, at som pilot skal du passe på med ikke at sætte næsen for højt op, når du starter, for så staller du. Det var det samme for mig, da jeg startede herude i sin tid. Og når virksomheden så er oppe at køre, eller vi som piloter er nået op i cruisehøjde, har vi et stort ansvar for ikke bare at lade tingene stå til og slappe af, men at holde øje med, at alt fungerer perfekt, og en landing er lige som en handel, der skal i hus, for hvis du ikke er checket og har gjort dit forarbejde, kan du lave en dårlig landing og miste handlen,« siger Carl.

Ned mellem palmerne

Den unge plantageejer har altid været bidt af flyvning, hvor han fra en tidlig alder blev kørt hen til flyvepladsen for at betragte de forskellige maskiner med stor fascination:

»Lige fra jeg var helt lille, en tre-fire år, har jeg altid villet hen til flyvepladsen. Jeg skulle derhen for at se, hvad der skete og bare kigge på flyene,« siger han. Det er Carls far, Børge Bek-Nielsen, der introducerede flyvning i den tidlige alder for ham.

»Far har altid været interesseret i, at min bror og jeg skulle ind i virksomheden, og han fandt meget hurtigt ud, hvordan jeg kunne lokkes. Han skulle bare spørge om, jeg ville med op til en af fabrikkerne, der ligger et stykke væk herfra, og at jeg i øvrigt gerne måtte flyve, så var han sikker på at få det svar, han gerne ville have,« fortæller Carl, der altså lærte at flyve af sin far. Da han var 16 år gammel, var faderen tryg nok ved sin søns evner, og han sagde, at Carl nu måtte flyve selv. Som 19-årig fik Carl officielt papir på, at han kan flyve, da han fik sit PPL, men på trods af den store begejstring for flyvningen, har han dog aldrig kunnet tænke sig at gå videre med det:

»Den form for flyvning, hvor man transporterer passagerer fra A til B, siger mig desværre ikke så meget, og derfor har jeg aldrig villet være trafikflyver. Det skal helst være lidt mere »farligt«, eller rettere sagt være mere spænding i flyvningen,« siger han.

Lige nu synes jeg også, at flyvning er lidt farlig. Vi er ved at lægge an til landing, og foran og omkring os har vi endeløse rækker af mørkegrønne palmetoppe og så en lille tynd stribe lysegrønt og rødt. Det er landingsbanen, vi skal ned på. Der består af en rødbrun jordvej i den ene side og græs i den anden. Carl reducerer farten, sætter 40 grader flaps og styrer os sikkert ned mellem palmerne og ned på den 400 meter korte bane.

Hold tungen lige i munden.

Først da vi er nede på jorden, fortæller Carl mig, at den her er en af de baner, hvor tungen skal holdes lige i munden, når man skal lande på den. Vi går sammen over og måler, hvor langt der er fra spidsen af vingen og ud til de yderste palmer. Vi får det til cirka fem meter, og jeg er sikker på, at de fleste nok ville tøve en ekstra gang, før de sætter maskinen ned på den smalle stribe mellem palmerne.

Farlige vejrforhold

På trods af vi er i troperne, og vejret i dag er varmt med 30 grader i skyggen og endnu varmere i solen, kan vejrforholdene godt være livsfarlige. En af de ansatte var på et tidspunkt tæt på at miste livet, da han styrtede ned i en palmelund på grund af et voldsomt uvejr.

Han kom ind i en tropisk storm, hvor regnen faldt i store mængder, og han fandt et område, han kendte til og begyndte at cirkle over det:

»Han er en god pilot, og han vidste, hvor han var, fordi han kunne kende kokospalmerne, og dem er her ikke så mange af (der er flest oliepalmer, red.) Han tømte den ene tank, ville skifte til den anden, men i stormen og den dårlige sigtbarhed mistede han kontrollen over Super Cub'en, og den stallede for ham,« siger Carl om den voldsomme episode.

Det var en palme, der reddede pilotens liv, da han og maskinen ramte ned i den. Piloten blev efterfølgende slynget sidelæns ud af maskinen og ned på jorden. Han overlevede mirakuløst og kunne kravle op til jernbanen, hvor han blev samlet op:

»Piloten var hårdt forslået og kunne umiddelbart efter styrtet ikke genkende medarbejdere, han havde arbejdet sammen med i mere end 20 år. Hans hoved havde fået et stort stød, da han blev slynget ud af maskinen,« fortæller Carl. Maskinen kunne ikke reddes, den var totalhavareret og fuldstændig krøllet sammen:

»Han var meget heldig. I dag har han det godt, og han er faktisk meget højt placeret i firmaet, men det fortæller også noget om, at selv en god pilot kan få det meget svært, når vejret virkelig er dårligt her,« siger Carl Bek-Nielsen.

Flyvning i paradis

Tekst: Thomas Jensen
Foto: Florence Mouza

PPL-pilot Thomas Jensen var på eksotisk tur hen over de hvideste strande og det mest grønne, krystalklare vand for at lande på en af verdens ti smukkeste øer på en bane, hvor der er et stort bjerg for enden.

Jeg har taget kontakt med Elite Flying School over internet og lavet en aftale om at flyve en tur ud til Tioman Island, der af det amerikanske Times Magazine er blevet placeret på en liste over verdens ti smukkeste øer, så forventningerne er i top, da jeg klokken ti om formiddagen tropper op på Senai Airport i det sydvestlige Malysia få kilometer fra grænsen til Singapore.

Men da jeg triller ind på den halvfærdige parkeringspladsen, er der ikke meget Elite over skolens lokaler. Foran mig står der tre sølle skurvogne eller containere med vinduer om man vil, der gør det ud for skolens lokaler.

Da jeg åbner døren ind til en af vognene, strømmer der en svalende kølig luft ud af døren, og jeg ser, at alt er meget pænt og velorganiseret med computere, fax og en stor tavle, der viser, hvad skolens fire instruktører har på dagsprogrammet. Jeg har fået at vide, jeg skal spørge efter Capt. Chris Koh, og en elev fortæller mig, at det er ham, der sidder derovre og taler i telefon.

Imens kigger jeg mig lidt omkring, og til min store overraskelse ser jeg, at dansk flyvning er præsenteret med et billede af en Twin Otter fra Grønlandsfly, der ikke klarede en sidevindslanding i 65 knob, og derfor ligger på den ene vinge.

Da Chris bliver færdig, og vi har hilst på hinanden, siger han, at vi hellere må skynde os, fordi vejret godt kan drille på Tioman, da det er en lille ø, der rager over en kilometer op i vejret, og derfor samler skyerne sig altid omkring øen i løbet af eftermiddagen. Han fortæller også, at det er obligatorisk, at første gang man flyver til Tioman, skal der være en instruktør med. Banen ligger klemt inde mellem bjergsider, og i den sydlige baneende ligger der et stort bjerg.

Vandet er grønt og sandet hvidt.

Flyveplaner i lange baner

Der går alligevel mindst en halv times tid, før vi er ude af klubhuset, for inden skal der udfyldes den mest omhyggelige flyveplan, jeg har set til dato. Chris forklarer, at reglerne er meget strenge i Malaysia med hensyn til afgivelse af flyveplan, og han har hørt fra andre europæere, han har fløjet med, at kravene herude overgår alt, hvad de kender til i Europa. Så der bliver indført et utal af rapportpunkter på turen, der er beregnet til at tage 65 minutter.

Inden vi går ud mod flyet aflytter vi ATIS, der her klokken halv elleve om formiddagen blandt andet siger, at vinden er 240/05 kt, few i 3000', sigt mere end otte kilometer og temperatur 28 grader.

Vi skal igennem hos vagterne for at komme ind på selve pladsen og lægge enten pas eller kørekort. Sikkerhed bliver taget meget seriøst, siger Chris. Mens vi går de 500 meter hen mod maskinen, fortæller den 35-årige instruktør, at han har arbejdet som mekaniker i hæren i Singapore, og at han derefter har været instruktør i Singapore Flying Club i fem år, men for to år siden valgte han at flytte over på den anden side af grænsen til Malaysia, hvor det er et noget nemmere arbejde:

»General aviation har meget svære vilkår i Singapore. Landet er så lille, der er så meget trafik med passagermaskiner ind og ud af Changi Lufthavnen, og man er nu også bange for terrorangreb fra luften med små fly, så der er kun en lille korridor, man kan bruge til at komme ud af Singapore og ind i Malaysia. Når man så har krydset grænsen, er der bare endnu flere papir, der skal udfyldes. Så flyvning er ikke nemt i Singapore,« forklarer Chris Koh og tilføjer, at storbyen kun ligger en lille times kørsel herfra, og at priserne er noget mere fornuftige på den malaysiske side af grænsen.

Kursgyro ude af drift

Vi kommer hen til 9M-WCF, en Cessna 172 fra 1970'erne, der ser noget ram

poneret ud, men Chris fortæller mig, at han altid flyver på den maskine, og at der ikke er det mindste i vejen med den. Chris har fyldt brændstof på, før vi mødtes, så den er klar til afgang. Da vi taxier ud mod bane 16, og jeg checker kursgyroen, rokker den sig ikke ud af stedet. Chris siger, det ikke er noget problem, og at den har været i stykker et stykke tid. Vi får tilladelse til at starte med det samme, for på den her tid af dagen er der ikke så mange passagermaskiner, så vi er de eneste på forpladsen og taxivejene.

Der er bane nok at tage af. Rwy 16 er 3.400 meter lang. Vi kommer i luften, 500 fod over terræn sætter vi kursen mod øst og følger heading 0-7-0 på spritkompasset. Første by vi skal over, og første rapportpunkt af mange, er Kota Tinggi, som Chris forklarer, man kan kende ved at der er et bredt floddelta. Han påpeger også, at det er meget vigtigt, vi ikke går højere op end de 1.500 fod, fordi de store passagermaskiner følger floddeltaet under indflyvningen til den store Changi Lufthavn i Singapore, og de må gå helt ned til 2.000 fod, så vi følger nøje med på højdemåleren.

Tioman Island ligger noget nordligere end vores kurs, men Chris vil på grund af bjergene til venstre for os gerne lidt længere mod øst, før vi kan fortsætte nordpå.

Paradisøer

Vi kommer ud over havet ved byen Sedili, og herfra er det en smuk tur. Den første ø, vi når ud til, er Pulau Sibu (Pulau betyder ø på malaysisk). Det er en lille ø, hvor der ligger et enkelt hotel, og så er der en landingsbane til UL. Det må være fedt lige at kunne tage sin UL på weekend herud, tænker jeg. Vi drejer lidt mod syd, sætter 1.500 omdrejninger og går ned i 300 fod, for her ligger der nogle små øer, der ikke er beboet, og dem begynder vi at kredse om. Der er helt hvide strande, hvor sandet stammer fra korallerne. Der er palmer, der

Capt. Chris Koh

står og vajer ud over havet, og vandet er så smukt grønt og krystalklart. Det er svært at gengive skønheden med ord, og jeg tænker på, at jeg er meget glad for at have muligheden for at kunne se alt det her oppefra, og tænk, hvad flyvning kan gøre for en.

Tioman Island

Efter at have fløjet i lav højde rundt om flere små øer sætter vi kursen mod Tioman for nu skal vi have udfordret vores flyveevner. Efter at have krydset åbent vand i 20 minutter kommer vi ud til den store ø. Den er cirka 40 kilometer lang og fire-fem kilometer bred, og så består den kun af bjerge, der når helt op i mere end 3.000 fod, så det er et imponerende syn med bjergene, der skyder op fra havet.

Lufthavnen er bygget det eneste sted, hvor man kunne klemme en landingsbane ind. Et af de kompromisser, man har været nødt til at acceptere, er, at der kun kan foretages indflyvning fra en nordvestlige retning, fordi landingsbanen i den sydlige del bliver afløst af en bjergside.

Tioman Airport har et bemandet tårn, fordi der flere gange om dagen er forbindelse mellem Kuala Lumpur og Singapore, og vi kontakter dem og får lov til at fortsætte vores flyvning fra syd opad den vestlige side, hvor banen også ligger nogle mil længere oppe. Da vi har passeret golfbanen sætter vi 1.500 RPM og går ned i 800 fod, der er den højde, man skal være i på medvindsbenet. Vi får øje på banen, der ligger mellem bjergene og stranden, og vi fortsætter et lille stykke tid endnu på medvind. Vi drejer blødt mod højre, og Chris forklarer, at man så at sige springer basen over og i stedet efter det lange drej er på finalen. Da vi er halvvejs inde i drejet, har vi en bjergside foran os. Hænderne bliver lidt svedige.

Tioman Island - kort finale

Vi fortsætter vores drej og er næsten på finale, da Chris tager gassen længere tilbage, fordi vi er for højt, og hellere være for lavt her, som han siger. Vi har nu banen foran os, og bjergesiden også, og vi er i 300 fod, og instruktøren siger, at det er sidste chance for at gå om. Men vi ligger godt og vil ned. Der er heldigvis ikke så meget vind, så vi lander kort og når at komme af banen, så vi kan køre direkte ind til forpladsen, der ligger halvvejs ned ad banen.

Flyver ind i uvejr

Vi bliver på Tioman en lille times tid, og mens vi står på forpladsen, kommer der en De Havilland Dash 7 fra Berjaya Air fra Kuala Lumpur, og jeg når at løbe ud til landingsbanen for at følge indflyvningen. Det ser virkelig imponerende ud, da den kommer det sidste stykke ind mellem bjergene og retter sig op på finalen. Kaptajnen sætter den ned helt ude ved tærsklen, og maskinen bruger hele banens længde til at bremse op, og den vender helt nede ved bjergsiden og taxier tilbage til den lille lufthavnsbygning. Nice landing, captain.

Vi vil også bruge hele banens længde til at starte, så vi taxier ned til bjergvæggen og får lov til at starte og sniger os ud mellem bjergsiderne. På vej tilbage går vi op i 2.000 fod over havet. Vi tager en lidt sydligere kurs væk fra Tioman udover åbent hav, og vi kommer til at tale om, hvad man gør i en nødsituation her:

»Der er jo ikke så meget andet at gøre end at sætte den ned i vandet, for vi kan ikke nå ind til en ø herfra, og oftest kan man heller ikke lande på øerne, så det er vilkårene,« siger Chris.

Da vi kommer tættere på land, kommer vi også tættere på nogle store skyer, og sigtbarheden bliver hurtigt dårligere, og til sidst begynder det at regne. Vi kan ikke se mange fod foran os, så Chris siger, vi skal gå lidt ned og mere mod syd og følge kysten. Den erfarne instruktør fortæller, at man normalt længere mod syd kan finde et hul i skyerne og komme ind mod lufthavnen, der ligger vestpå. Efter fem minutters flyvning stopper skyerne ganske rigtigt, og vi kan komme tilbage mod pladsen, hvor vi lander uden problemer på den store bane.

Spændende i Malaysia

Da vi har parkeret 9M-WCF, fortæller Chris, at de bedste måneder at flyve i er fra september til december, men at der også er ret fine forhold i juli og august. Derimod kan man løbe ind i ret så dårligt vejr fra januar til maj, hvor monsunen gør vilkårene besværlige for VFR-flyvning.

Tilbage i skurvognen afregner vi for to timer og 25 minutters flyvning. Det koster godt 1.415 kroner, hvilket svarer til en timepris på 585 kroner, og jeg synes, det har været alle pengene værd at flyve over det krystalgrønne vand og de kridhvide strande.

Hvis man vil kombinere flyvning i Malaysia med ferie, kan det varmt anbefales. Landet er spændende, og de lokale er venlige. Der findes nogle fantastiske steder, hvor man føler sig som medvirkende i en Bounty-reklamefilm, og det bedste af det hele er, at der ikke er ret mange turister. Jeg synes, en sammenligning med Thailand er lige for, dog med den store forskel, at man føler sig ikke omgivet af turister hele tiden, som man gør mange steder i Thailand. Der er ikke helt så meget historie og kultur over Malaysia, men jeg synes, det opvejes af de forholdsvis få turister. Priserne er overkommelige og på niveau med Thailand. Den største investering, hvis man vil prøve Malaysia, er flybilletten, der kan fås til 4.000-5.000 kroner, men som sagt, det er alle pengene værd at flyve en tur i paradis. ■

Historiske Vingesus

de Havilland D.H. 91 Albatross

Af Wilhelm Willersted

Hvis man skulle finde på at udvælge en skønhedsdronning blandt alverdens trafikfly er der vist adskillige, der ikke ville blive nomineret. I tidernes løb har man jo været præsenteret for diverse vanskabninger eller grimme ællinger, som ikke voksede sig kønne - ingen nævnt, ingen glemt!

Men til de smukke svaner i lufthavet hører formentlig den britiske fabrik de Havillands fagre D.H.91 med det prætentiøse tilnavn Albatross. Men døm selv !

Flyet skulle leve op til engelske drømme om at udvikle et transport- og post-fly, en »transatlantic mail-carrier«, som skulle kunne flyve 322 km/t (altså 200 miles) og bringe en last på et halvt tons non-stop over Atlanten.

Et konstruktør-team ledet af flyingeniør A.E. Hagg - (det var ham, der stod for racerflyet D.H.88 Comet, som i 1934 vandt det berømte MacRobertson race mellem England og Australien) - blev sat på opgaven.

Til bygningen af Comet-raceren havde Mr. Hagg udviklet en speciel stressed-skin trækonstruktion, og major Frank Halford havde til Albatross konstrueret den tolv-cylindede Gipsy Twelve motor, der bestod af to sammenbyggede seks-cylindrede Gipsy Six rækkemotorer, og derpå ydede 525 hk.

Den fire-motorede Albatross prototype fløj første gang fra Hatfield-flyvepladsen den 20. maj 1937 ført af testpilot R.G.Waight.

Flyets krop var, de Havilland sædvanen tro, helt udført i træ. Det var en skalkonstruktion bestående af krydsfiner med et mellemlag af balsatræ. De to kropshalvdele på godt 22 meters længde var bygget i et stykke, samlet under tryk.

Det oprindelig tætsiddende dobbelte sideror, som var understøttet af stivere, blev senere ændret på foranledning af Geoffrey de Havilland, der havde overtaget testflyvningerne fordi R.G.Waight var blevet dræbt under en testflyvning med racerflyet TK.4.

Der opstod problemer med understellet, eksempelvis måtte flyet mavelande på Hatfield i marts 1938 dog uden at lide nævneværdig overlast.

A propos overlast, så brækkede kroppen faktisk på den anden prototype ved last-prøver under en landing i august 1938. Men de Havilland klarede også her disse problemer i løbet af få uger, så flyet igen var fit-for-flight og klar til at blive leveret til Imperial Airways, der havde bestilt fem eksemplarer af de syv der blev bygget.

Første passagerfly - forsynet med flere store ruder i kabinen end i fragtversionen - blev leveret til Croydon i oktober 1938.

En af prototyperne fotograferet under motorprøver på Hatfield. Se det oprindelige siderorsarrangement, som Geoffrey de Havilland fik ændret, så rorfladerne blev placeret yderst for enderne af horisontale halefinne.

Data

De Havilland D.H. 91 Albatross
Motorer: Fire Gipsy Twelve
12 cyl. luftkølede V-motorer
på hver 525 hk

Spændvidde:	32 m
Længde:	21,8 m
Højde:	6,8 m
Max. startvægt:	13.381 kg
Tomvægt:	9.630 kg
Max. hastighed:	362 km/t
Tophøjde:	5.456 m
Rækkevidde:	1.674 km

Albatross - skøn at skue - under ekstrem lavflyvning.

Indvielsesflyvningen var på ruten London - Cairo i den særlige Christmas-mail service i december samme år.

Imperial Airways indsatte fra januar 1939 Albatross' erne på ruterne mellem London og Paris, Bruxelles og Zürich.

De fem passagerfly var i den såkaldte »F-klasse« - de bar nemlig alle navne begyndende med »F«, eksempelvis flagskibet Frobisher samt Fortuna, Franklin, Falcon og Fiona. Flyene satte i den kommende tid rekord på flyvningerne til en række hovedstæder. For eksempel fløj Falcon den 10. januar mellem London og Bruxelles på kun 48 minutter. Så der var jo ren "Concorde-eufori".

Passager-udgaven kunne medføre 22 passagerer og havde en besætning på fire mand. Maksimum-lasten var 2.440 kg og rækkevidden op til godt 1.600 kilometer. Startstrækningen fuldlastet var blot 300 meter - så også her levede flyet mere end op til sit navn!

Fortuna fløj til Karachi den 30. august 1939 med 11 officerer fra Royal Army. Turen blev afbrudt, da krigen brød ud dagen efter. Men Albatrossen nåede uskadt hjem til reden.

BOAC overtog Imperial Airway's fly og de resterende to Albatross'er blev inddraget i RAF Transport Command og fik navnene Faraday og Fingal.

Flyene blev behørigt camouflagemalede og overført til militære transportopgaver, blandt andet med ture til Island, hvor to desværre styrtede ned ved Reykjavik. De uniformerede Albatross løste i begyndelsen af krigen en række »regeringsopgaver« for eksempel med flyvninger mellem England og Ægypten samt til Indien.

Et par Albatrosser blev grounded på grund af tekniske problemer, en enkelt blev ødelagt i Sydengland under et Lufwaffe-bombardement, og »Fortuna« levede ikke op til sit navn for det styrtede ned i mudderbankerne ved Shannon.

I mellemtiden var de jordbundne Albatrosser blevet brugt til reservedele for de mere heldige artsfæller. Så det blev desværre den grumme skæbne for de smukke Albatrosser!

Flyet havde smækre former, som en virkelig skønhedsdronning!

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Jørn Vinther, generalsekretær	46141503	jv@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9696 9696/9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Claus Rose Andresen	9610 7071	Miljø
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Poul Erik Nielsen
Kongsbjergvej 14
2830 Virum
Telefon 2647 5796
www.kunstflyvning.com
E-mail: pen@gnnetcom.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA i november

2. november. Luftrum
Møde i KDA med fokus på CPH-Area efter nedlæggelse af Flyvestation Værløse. KDA's oplæg til ny luftrumsstruktur havde ikke fundet megen gehør hos Naviair, hvorimod mulighederne for ændrede svæveflyveområder og især bedre administrationen af disse områder synes mulig.

9. november. Nye lejere
Flyvehjemmeværnet flytter ind i KDA-husets vestlige del.

13. november. Flyvehistorie
Stiftende repræsentantskabsmøde for Danmarks Flyvehistoriske Union. Mødet resulterer i at unionen dannes med postadresse i KFDA huset.

15. november. RfSF
Møde i Rådet for Større Flyvesikkerhed.

18. november. Vejret
Foredraget »Bliv klogere på Vejret« afholdes i Maribo med deltagelse af Søren Brodersen og Pernille Arnsfelt Hansen, DMI samt Jørn Vinther.

22. november. Gebyrer
Gebyrudvalgsmøde i SLV. SLV fremlægger et gebyrforslag, som medfører følgende brev til SLV fra KDA:

Efter vor opfattelse er forslaget i strid med intentionerne i forslag til lov om ændring af lov om luftfart vedtaget i 2004.

Af bemærkninger til lovforslaget fremgår at

- »den nuværende gebyrordning og gebyrstruktur kan videreføres i princippet uændret«
- »Formålet er at kunne sikre »underskoven« i dansk luftfart bl.a. ud fra princippet om, at »de bredeste skuldre bærer den tungeste byrde«.«
- »Underskoven er den private luftfart, den mindre kommercielle luftfart, som udgør en del af den såkaldte »fødekæde« inden for dansk luftfart.«

Forslag til gebyrer for 2005 medfører meget store stigninger i udgifter for privatpiloter, idet certifikater stiger mellem 100 og 280 %, udstedelse af luftdygtighedsbevis for et typisk privatfly på 907 kg stiger fra kroner 4.855 til kroner 18.000 eller 270 % og årsgebyr for luftdygtighedsbevis stiger fra kroner 895 til kroner 2930,94 eller 227 %.

Vi er klar over, at beregninger fra SLV viser et forbrug af overdækning på omkring 600.000 kroner for private fly i kapitel 6, men vil hermed henlede opmærksomheden på, at netop tung luftfart i kapitel 9A modtager et tilskud på kroner 2.574.080 for luftfartøjer over MTOM 30.000 kg.

Der er altså ikke belæg for, at »de bredeste skuldre bærer den tungeste byrde«.

Det er vor opfattelse, at der skal anvendes overdækning til ikke erhvervsmæssige pilotcertifikater ligesom vi ønsker årsgebyrer på mindre private fly nedsat. Privatpiloter lider i høj grad af forøgede omkostninger både på

forsikringssiden, brændstofsiden og nu også på gebyrsiden. Det er klart at forøgede faste omkostninger resulterer i færre flyvetimer som igen giver ringere træningstilstand og dermed større risiko for havarier. Privatpiloter betaler omkostningerne af egne beskattede kroner, medens den erhvervsmæssige lufttrafik har mulighed for at fordele omkostningerne på et stort antal betalende kunder.

Vi er ligeledes uforstående overfor at de større kommercielle lufthavne skal have del i et uforholdsmæssigt stort beløb. Dette kan være medvirkende til konkurrence forvridning og vi har noteret os at SLV senest har påtalt for lave gebyrer i lufthavne der betjener Ryan Air.

Vi vedlægger et forslag til gebyrer for 2005 hvor fordelingen af overdækning efter vor opfattelse er foretaget med hensyntagen til lovforslagets intentioner om at de brede skuldre bærer de tungeste byrder. Vi har her gået ud fra en cirka stigning i gebyrerne fra 2004 med 10%

Der er nyt møde i udvalget tirsdag den 7. december.

25. november.
Unionsmøde hos SLV.

25. november. Luftrum
Luftrumsmøde i KDA huset hvor alle unioners sjællandske klubber er inviteret. På mødet gennemgås forslaget til ny struktur for CPH Area.

30. november. Flysikpilot
Møde med SLV om Flysikpilotprojektet 2005.

Farvel OY-PAF

PAF, som den blev kaldt blandt folk omkring EKSV, måtte nu til at forlade os, da den var blevet solgt. Den tiltrak sig altid en masse opmærksomhed af klubbernes medlemmer, men også af gæster ude fra, for da slet ikke at tale om når der var åbent hus i motorflyveklubben, hvor der var mange, især små og store drenge, skulle hen og kikke.

PAF har stået på græsplænen på EKSV i flere år. Den var næsten blevet en form for varemærke og blevet mere og mere grøn for hvert år og efter hånden så den meget trist ud.

Den er nu blevet solgt til en ny ejer i Afrika, så den skulle af sted lørdag den

13. november 2004 kl. 10.30. Vi tog ud for at se den tage af sted mod sit nye hjem, og for at sige farvel til dette flotte fly, som den egentlig også er. PAF var blevet vasket og stod og skinnede om kap med solen.

PAF's type er efterhånden et sjældent fly herhjemme, og for mig som kun havde set PAF stå og falde hen var det noget af et syn at se den tage af sted på ny. Det var trist og dog dejligt. Jeg havde aldrig set sådan et fly flyve, så det var en oplevelse, jeg ikke ville gå glip af.

PAF er af typen Let L-410UVP-E3 med C/N 892325. Den blev bygget i 1989 og brugt af det sovjetiske AF med nr. 2325, senere som RA-67609, S9-TBJ, S9-TBG, og i 1998 blev den købt af NAC i Skive, (fra den 01.01.2005 kan man finde dem på Billund), og kom til at hedde OY-PAF. Den blev bygget om til en Let L-410UVP-E9 og nu flyver den med registrering 3D-DEN.

Vi kom til flyvepladsen i god tid, omkring kl.0930. Vejret var dejligt klart, lidt vind, men meget koldt især efter næsten to timer, men jeg fik nogle dejlige billeder af den da den tog af sted. Den forlod EKSV kl. 1055 med næsen mod syden. Man kunne godt forstå den, hvem ville ikke det!

B.Dose, Højslev

Young Eagles

Laura Westphalen har været i luften med John Jensen i en Chipmunk. Hun fortæller her om oplevelsen:

Det startede med for lang tid siden, at John og jeg aftalte at vi skulle ud på en flyvetur, så jeg kunne blive en "Young Eagle", men vejret havde ikke været godt så det blev ikke til noget før nu. Da vi kom op på flyvepladsen, en lille en i Frederikssund, stod vi og kiggede på flyet som var et gammelt veteranfly der har tilhørt Flyvevåbnet.

John tjekkede om alt var i orden på flyet så vi kunne komme ud at flyve. Alt var i orden undtagen baghjulet, som skulle have noget luft.

John forklarede mig hvordan flyet fungerede, hvordan man styrede det osv. Efter alt dette skulle jeg op i flyet så vi kunne komme af sted. Jeg blev sat om på bagsædet og blev spændt rigtig godt fast, bagefter gik John op foran flyet og trak propellen i gang. Da vi var kommet i luften, fløj vi over en masse rideskoler, min skole og klub, mit hus og en masse andre steder.

Da flyveturen var slut stod vi foran flyet og fik taget nogle billeder og jeg fik et "Eagle Flight Certificate".

Jeg syntes, at det var rigtig sjovt at se min by og mit hus oppe fra luften, og at alting var så småt. Det var også spændende at få forklaret hvordan flyet fungerer.

Laura Westphalen, Ølstykke - 13 år

Foto: B.Dose

GARMIN MODE S Transponder GTX330/D

GTX330/D are Mode S IFR-certified digital Transponder with datalink capabilities. They also satisfy the European mandate for Mode S level 2 surveilliance. GTX330 is a panel-mounted unit.

DANSK FLY ELEKTRONIK APS
KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
TLF 46 19 00 91 . FAX 46 19 07 05
www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

Vi ønsker alle et godt nytår!

Dansk Flyvehistorisk Forening

Onsdag den 19. januar 2005 kl. 1930.

Foredragsaften på Svanemøllens kaserne (Bygning 75), hvor oberst M.F. Svejgaard vil holde foredrag om:
Operation Enduring Freedom

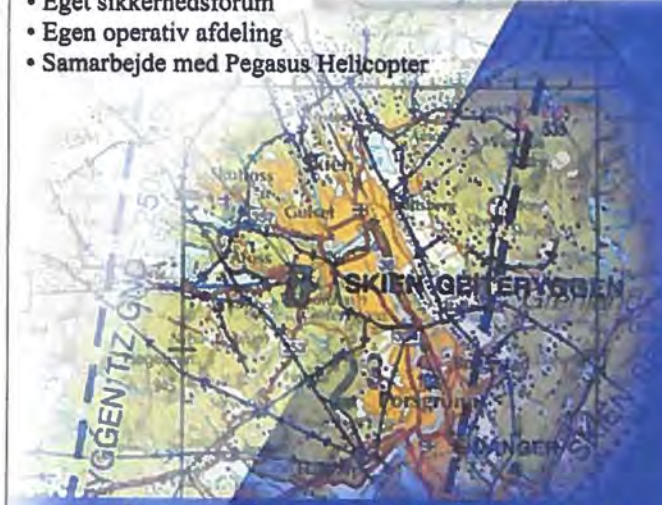
Den 7. oktober 2001 indledtes Operation Enduring Freedom, der havde til formål at fjerne Taliban styret og eliminere Al Quida. Operationen blev gennemført i et samarbejde mellem special styrker og og luftstridskræfter fra alle USA's værn og enkelte andre lande. Foredragsholderen var selv udstationeret som FKO's repræsentant i Air Support Operations center ved Coalition Task Force 82 på Bagram i Afghanistan i foråret 2003.

239 dage til Sindal

good aviation practice
GAP
danmark 200

Pegasus
Flight Training Organisation
www.fto.no

NYHET
- Nye moderne lokaler
- På Skien Geiteryggen
- Erhvervs minded uddannelse
- Student samfund
- Eget hus med 15 elev værelser
- Erfarene erhvervs piloter
- Eget sikkerhedsforum
- Egen operativ afdeling
- Samarbejde med Pegasus Helicopter



Privatflyver
Trafikkflyver
Type Rating
Hughes 300
Hughes 500
EC 120
Teoriundervisning

KONTAKT OS FOR EN PRØVETIME

Skolen ligger ca. 40 min kørsel fra Larvik.

Danske elever kan søge om SU til uddannelsen.

e-post: post@fto.no
Flyplassveien 121, 3739 Skien, Norge
Tlf. + 47 91 77 30 69 Fax + 47 35 50 52 51

KALENDER

KDA

30/4	Repræsentantskabsmøde, KDA-huset

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

13/3	Materielkontrollantseminar
13/3	Generalforsamling
22-29/5	EM, Ungarn
16-21/8	DM og NM

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

22-23/1	PR-seminar, Arnborg
19/2	Repræsentantskabsmøde, Hotel Skanderborghus
5-15/5	DM, Arnborg
13-23/6	Wiking Glide, Sverige
18-28/7	Sun Air Cup, Arnborg
31/7-20/8	4. junior VM, England
9-11/9	Nordisk Svæveflyvemøde, Danmark

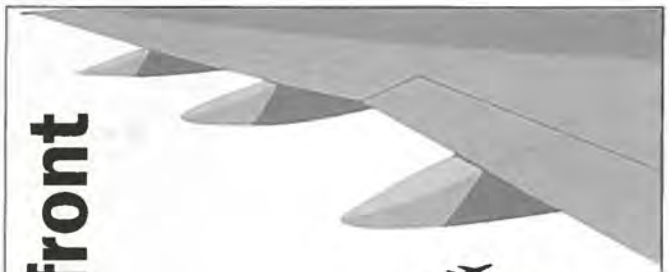
2006

10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Upsala, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

Motorflyvning

5-8/5	DMU-tur til Friedrichshafen, Tyskland

We bring you up front



air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af SAS.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

✈ Flymarkedet

STARKITE

KØB OG SALG AF FLY I DANMARK
www.starkite.dk
Netop nu:
10 single engines til salg

Billig flyvning
Rallye 880B/OY-DJS
Årg. 1972 sælges
Nyt LDB - 4 nye cylindre
O-stillet propel
Pris 105.000 kr.
Tlf. 5764 1031/4087 1091

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION

RD EQUIPMENTS

RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

LÆR AT FLYVE!

Thisted Flyveklub
Thisted Flyveklub
Lufthavnsvej 10 - 7730 Hanstolm
Mob: 22492816 - Fax : 97965480
www.thisted-flyveklub.dk

- PPL teori samt PPL praktik
- N-BEG, BEG
- Night-qualifications, Halehjulstræning
- Differenstræning, Træningsflyvning.
- Proficency check

Klubben råder over Archer II IFR, TB-9 & AA-1B
Klubben er kendt for kvalitet og fordelagtige priser.

Air Danica
Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 – 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

000
11201 KHC 0000086053
FLYVEVÅBENETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 BALLERUP 2750 c

POST B
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
Returneres ved varig adresseændring

Afs:
Kongelig Dansk Aeroklub
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

benair

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

air pilot academy

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

Sygos Air

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

COPENHAGEN airtaxi

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dkk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

BAC BILLUND AIRCENTER

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

Se vores hjemmeside for nyheder og priser
www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, dansk/engelsk radiobevis
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR
Difference training

IKAROS FLYaps

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

DANFLY APS

Tilbyder følgende uddannelser:

- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf. 7 5 5 0 0 Fax 7 5 5 0 7

Karlog Air

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

aviation GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Radiobevis
Træningsflyvning
Difference training

Finansiering af certifikat PPL / CPL / IR

Tlf.: +45 7023 4820 www.aviation.dk

LEARN TO FLY

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

BLUE AIR Pilot Training

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

klasse. I=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luft-
rtifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse.
ense. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat.
MCC=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000109091

FLYV

Februar 2005 2

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in
Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

SKOLEFLYVNING

- Privatflyvercertifikat
- Erhvervsflyvercertifikat
- Klasserettighed til flermotoret fly
- Instrument rettighed, et-motoret fly
- Instrument rettighed, to-motoret fly
- Difference training
- Nat rettigheder
- Proficiency check
- Træningsflyvning
- Klasserettighed til eet-motoret fly

FLYUDLEJNING

Cessna
C172 Skyhawk
C177RG Cardinal
C206 Stationair

Piper
PA28-181 Archer II
PA28-181 Archer III
PA28R-180 Arrow
PA28R-200 Arrow IV
PA34-200 Seneca I

Beechcraft
B33 Bonanza

TEORI

PPL privatflyver certifikat
NBEG radio DK VFR
BEG radio int. VFR
GEN radio int. VFR/IFR
Morse

IKAROS FLYaps

For mere information om priser og uddannelser, besøg:

www.ikaros.dk

eller ring

4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf. 70 20 19 27
Fax 70 20 19 26
Mobil 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr. 57112158
Nordea 2253 8129 710234

Check flyvetiden efter!

Lommeregner, der bl.a. regner
- timer
- minutter
- sekunder
- moms/tax

Pris medlemmer af KDA **kr. 250,00**
Prisen er gældende, så længe lager haves.

Køb den på www.kda.dk
eller ring tlf. 4614 1507

KDA PilotShop
Lufthavnsvej 28 - 4000 Roskilde

FLYV

78. årgang nr. 2 · februar 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk A/S,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163
Layout: Tino Cordes
E-mail: tino@slagelsetryk.dk

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden:
Grunau Baby OY-AXO ved Veteransvæveflyvestævnet i Polen. Læs mere på side 8. Foto: Per Givskov.

Fédération Aéronautique Internationale (FAI) fylder den 14. oktober 100 år. I den anledning vil FLYV's forside hver måned bære FAI's jubilæumslogo. Jubilæumsarrangementerne kan ses på www.fai.org/centenary/.

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Artikler:

6 Brev til trafikminister Fl. Hansen

8 Veteransvæveflyvetræf i Polen

12 Luftfarten i Skandinavien – værdi og betydning

14 Køb af Type Rating = Jobmulighed

16 Let, lavt og lystigt

20 VFR-flyvning til verdens største vandfald

24 Pilotens drøm: En fly by

27 Sommerhus ved landingsbanen

28 ZLIN introduceres i Danmark

32 Nordisk Flyforsikring A/S

Rubrikker:

4 Kort Sagt

19 Navne

22 Oscar Yankee

34 Historiske Vingesus

36 Organisationsnyt

38 Flymarkedet

Lufthavne i 2004

Billund

Billund Lufthavn nåede i 2004 et passagertal på 1.849.799 svarende til en fremgang på 15,3%.

Tallene fordeler sig som følger:

Indenrigsrute: 159.193 svarende til en fremgang på 20.639 eller 14,9%

Udenrigsrute: 866.129 svarende til en fremgang på 139.106 eller 19,1%

Chartertrafik: 801.653 svarende til en fremgang på 85.275 eller 11,9%

Anden trafik: 22.824 svarende til en fremgang på 15 eller 0,1%

Cargo Center Billund har i alt ekspederet 48.424 tons, svarende til en fremgang på 21,7 %

Aalborg

Aalborg Lufthavn havde i 2004 en fremgang i passagertallet på 29.000 sammenlignet med året før. Det svarer til en stigning på 4,8 procent. I tal fordeler fremgangen sig ligeligt på ruten til København og på chartertrafikken. Men i procent var charterrejserne årets højdespringer med hele 23 procents fremgang i forhold til 2003.

I 2004 gik i alt 643.970 afrejsende og ankomne passagerer gennem Aalborg Lufthavn. Heraf rejste 521.730 på lufthavnens hovedrute mellem Aalborg og København – en stigning på tre procent - og stigningen ser ud til at fortsætte i år.

Der var 72.584 afrejsende og ankomne charterpassagerer i 2004. Flere charterrejse-arrangører har meldt deres ankomst til Aalborg, og i sommersæsonen 2005 bliver der 10 ugentlige afgange.

Udenrigstrafikken på transitruten til Billund og på den direkte rute til Oslo havde 49.656 passagerer, en beskeden fremgang på 562 passagerer.

København

Københavns Lufthavn Kastrup havde i 2004 19.034.585 passagerer; det var en stigning på 7,5%.

Det er ca. 3 mio. mere end Stockholm/Arlanda og ca. 4 mio. mere end Oslo/Gardermoen.

Antallet af transferpassagerer er faldet til 38% fra 47% i 2003. Årsagerne er at SAS fra Stockholm og Oslo har genoptaget en række direkte ruter (der blev nedlagt efter 11. september 2001).

Mange amerikanske krydstogtpassagerer lander i Kastrup, og de vil gerne flyve med et amerikansk luftfartsselskab, men der er for tiden ingen amerikanske selskaber der beflyver København.

EasyJet har indstillet ruterne fra København til Newcastle og Bristol, da de mener at statsafgiften på kr. 75 giver selskabet for høje omkostninger.

Den første sektion til Boeing's kommende model 7E7 Dreamliner. Det meste af flyet fremstilles i compositmaterialer. Foto: Boeing.

Flyfabrikkerne i 2004

Boeing

Leveret antal rutefly

Boeing 717	12
Boeing 737	202
Boeing 747	15
Boeing 757	11
Boeing 767	9
Boeing 777	36

Produktionen af 757 er indstillet – i alt 1050 fly blev leveret.

Militærfly

Boeing F/A-18E/F	48
Boeing F-15	3
Boeing C-17	16
Boeing T-45TS	7
Boeing C-40	3
Delta II (rumraket)	4
Satellitter	2

Flyfragtfirmaet UPS har netop bestilt 10 A380F i fragtudgaven.

LEDER

EU kan billiggøre fritidsflyvningen

Virkningerne af de seneste kraftige gebyrstigninger vil kunne reduceres, såfremt der er politisk opbakning til en decentralisering.

Når vi ser på de opgaver der ligger i uddannelse, administration, forvaltning og kontrol af fritidspiloter og "fritidsluftrumsbrugere" i Danmark, må vi først starte med at konstatere, at der kræves flyveerfaring for at kunne vurdere en flyvers evner i luften – og på jorden.

Hvem har den største erfaring med f.eks. ballonflyvning og balloner – det har ballonflyverne. Hvem har erfaring med svævefly, dragefly og faldskærme? Det er specialviden, som unionerne og KDA besidder – og som kan udnyttes til alles fordel – altså, hvis vi får lov.

For at kunne administrere fritidsflyvningen er der, udover behovet for faglig viden, også behov for administrative systemer og rutiner til registrering af de lette luftfartøjer og fritidspiloterne. I virkeligheden enkle administrative opgaver, som ikke kræver specielle SLV kompetencer og som vi sagtens selv kan udføre – det vil EU-lovgivningen forhåbentlig åbne mulighed for.

Disse administrative opgaver kan fint placeres hos Kongelig Dansk Aeroklub og unionerne. De nye EU-forslag er helt klare her, vi kan få mulighed for det – det kræver kun grønt lys fra politisk side.

I dag udfører vi allerede mange opgaver (uddannelse, kontrol og tilsyn med mindre luftfartøjer, fritidspiloter og luftsportsudøvere) – og sparer staten for mange opgaver – det har svæveflyverne, ballonflyverne, faldskærmsspringerne osv. allerede bevist igennem flere år.

Hvis SLV skal udforme og håndtere alle regler, ville det kræve store medarbejderresourcer, og mange med specielle kompetencer, f.eks. praktisk erfaring med faldkærmsudspring, ballonflyveerfaring osv. – er det hensigtsmæssigt for SLV?

Derfor - lad SLV forvalte den tunge og kommercielle lufttrafik, og lad KDA og unionerne forvalte fritidsflyvningen og luftsporten. Vi ønsker et fritidsflyvecertifikat, som kan anvendes i EU – baseret på rimelige regler og krav, og udstedt og forvaltet af KDA og unionerne.

EU ønsker en harmonisering og udnyttelse af mulighederne for egen forvaltning. Det gør vi også – det eneste vi mangler her den EU-politiske opbakning (det grønne lys).

Kære politikere – vis os, de danske luftsportsudøvere og fritidsflyvere, at I støtter EU-forslagene. Vi har brug for Jeres opbakning til dette. På forhånd tak.

Aksel C. Nielsen
Formand
Kongelig Dansk Aeroklub

Den brasilianske flyfabrik Embraer har nu sin serie af E-Jets i luften. Serien består af Embraer 170 (70 sæder), Embraer 175 (78 sæder), Embraer 190 (100 sæder) og Embraer 195 (108 sæder), der ses i formation over fabrikken i Gaviao Peixoto.

Airbus

Fabrikken leverede i alt 320 fly i 2004. Heraf var 233 i 320-familien (319-320-321), 37 var fragtflyet A300-600 og A330-200 og 50 var A330-300 og A340.

Airbus fabrikkens nyeste model dobbeltdækkeren Airbus A380 rullede ud af fabriksporten den 18. januar 2005.

Gulfstream III solgt

Flyvematerielkommandoen har den 7. januar solgt de to Gulfstream III F-249 og F-313 til det amerikanske firma Phoenix Air i Atlanta for fire mio. USD, efter dagens kurs ca. 23 mio. DKK.

Flyene blev udbudt til salg for ca. 2½ år siden i forbindelse med anskaffelsen af Bombardier Challenger 604. Da regnede FMK med at få 68 mio. DKK.

Flyene har imidlertid ikke amerikansk FAA luftdygtighedsbevis og skal derfor gennemgå et omfattende modifikationsprogram for at kunne anvendes civilt, og FMK måtte derfor give et kraftigt nedslag i prisen.

De to fly overtages af køberen ultimo januar.

Gulfstream G III F-249 ses her ved et besøg i Roskilde Lufthavn den 25. august 2004. Foto: Knud Larsen

Kopi af brev til trafikminister Flemming Hansen

KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Trafikminister Flemming Hansen

Roskilde, den 11. januar 2005

Vedr. Stigninger i gebyrer for privatflyvning i Danmark

Medio december 2004 fastsatte Statens Luftfartsvæsen gebyrsatserne gældende for 2005.

Det var første gang at gebyrerne skulle fastsættes efter Lov om Luftfart var blevet ændret.
Af bemærkninger til lovforslaget fremgår det at

- "den nuværende gebyrordning og gebyrstruktur kan videreføres i princippet uændret"
- "Formålet er at kunne sikre "underskoven" i dansk luftfart bl.a. ud fra princippet om, at "de bredeste skuldre bærer den tungeste byrde"."
- "Underskoven er privatflyvningen og den mindre kommercielle luftfart, som udgør en del af den såkaldte "fødekæde" inden for dansk luftfart."

Nu viser det sig så, at SLV har valgt at tilgodese især værkstederne, de små og mellemstore lufthavne samt den tunge luftfart.
Gebyrerne for privatflyvning stiger derfor mellem 100 og 300 %.

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) har i Gebyrudvalget forgæves søgt at ændre på dette, idet denne politik uvægerligt medfører færre fløjne timer for den enkelte pilot og dermed dårligere rutine og forringet flyvesikkerhed.
Gebyrstigningerne vil desuden belaste alle luftsportsudøvere, der omfatter DIF-disciplinerne: Svæveflyvning, Faldskærmsudspring og Hanggliding/Paragliding, i alt ca 6000 medlemmer.

Vi er uforstående overfor, at SLV fastsætter en gebyrpolitik, der strider imod de politiske udmeldinger, der blev fremsat ved lovens vedtagelse. De økonomiske konsekvenser af omkostningsfordelingen vil medføre en drastisk reduktion for både den private flyvning og de sportslige aktiviteter, der i forvejen stiller stadig større krav til økonomien.
Derfor beder vi ministeren overveje, hvilke muligheder der eksisterer for at afbøde de negative virkninger.

Vi stiller os naturligvis gerne til rådighed for et uddybende møde.

Med venlig hilsen

/Aksel C Nielsen
Formand

Medlem af Fédération Aéronautique Internationale

Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde · Telefon: 46 14 15 00 · Telefax: 46 19 13 16 · E-mail: kda@kda.dk · www.kda.dk

Nordisk Flyforsikring A/S

New horizons...

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 3 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted. Det betyder hurtigere svar og endnu bedre service, som fører frem til den rigtige forsikring til den rigtige pris
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikobedømmelse og -vurdering
- Du skal kun henvende dig ét sted – til os eller din assurandør – uanset om det drejer sig om flyforsikring, taksering eller individuel rådgivning.

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring
Vester Farimagsgade 7
DK-1606 Copenhagen V
Denmark

Phone: (+45) 33 45 03 00
Fax: (+45) 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

nielsen thelitede

Veteransvæveflyvetræf i Polen

Af DaSK- medlemmer

Fotos: Per Givskov og Niels K. Andersen

I år afholdtes det 32. Internationale Rally i Vintage Glider Club (VGC) i Polen. Det foregik de to første uger i august. Den første uge var der et rendezvous for især Grunau Baby'er på »Det Hellige Bjerg«, Jezow, som i tyskertiden hed Grunau. I den sidste uge var det egentlige rally i Gliwice længere mod sydøst.

Veteraner

Veteranerne inden for svæveflyvning er en broget flok af unge og gamle med det fælles træk, at de er sprudlende, underholdende og entusiastiske i deres vedligeholdelse og flyvning med de farvestrålende gamle svævefly. Sammenlignet med stævner med udelukkende hvide moderne glasfiberfly udgør veteranflyene en meget mere broget mangfoldighed i former og farver på jorden og i luften. Og mange af de ægte gamle veteran-piloter fremtræder tilsvarende som spektakulære typer. – Veteranflyvning er kulturbevarelse af både fly og personligheder.

DaSK

VGC arbejder på det internationale plan for bevarelse og fremvisning af gamle svævefly. Tilsvarende virker Dansk Svæveflyvehistorisk Klub (DaSK), som er Danmarks største svæveflyveklub med godt 300 medlemmer og 12 luftdygtige flot restaurerede veteransvævefly. Hertil kommer adskillige fly, som er under restaurering. En del af medlemmerne er desuden medlemmer i andre af landets svæveflyveklubber, hvor DaSK-flyene også jævnlig bliver luftet.

Når alle danskere var samlet, var det var en flot kilometerlang karavane på 12 biler med seks fly på trailer og 26 veloplagte DaSK-folk, der indtog Polen. Den samlede distance ud/hjem var på ca. 2.500 km, som blev gennemført i fin stil.

Det gjorde stort indtryk på vore polske venner, at vi medbragte to polsk fremstillede fly, nemlig SZD Lis (»Ræv«) og SZD Mucha Standard (»Flue«), som Peter Skæg donerede DaSK. Af triste årsager findes der i Polen kun ét flyvende eksemplar af Lis. Den danske gruppe med de forholdsvis mange fly og piloter gjorde en god figur med stor aktivitet og med masser af snak med udenlandske venner og gensidige lån af hinandens fly.

Det hellige Bjerg

Bjerget ligger knap 100 km øst for Dresden i det tidligere Schlesien. Det er et kuppelformet bjerg ved en lille flække, Jezow, som før 2. Verdenskrig hed Grunau, og som blandt svæveflyvere fik kultstatus ved at Edmund Schneider i vinteren 1930-31 på dette sted konstruerede og lancerede Grunau Baby, som skulle blive svæveflyenes folkevogn. I sine forskellige varianter er den suverænt førende i antal af samme grundtype.

I mellemkrigsårene blev stedet valgt til skoling af piloter i svævefly af samme årsager som for det ligeså berømte Wasserkuppe i Rhön-området i Tyskland. Man kunne ved alle vindretninger lave gummitov-start. Således omgik man Versailles-fredens (1918) bestemmelse om, at Tyskland ikke måtte uddanne krigspiloter.

Den første uge af det internationale træf foregik med flyvning herfra. I dagtimerne med start efter en Yak 12-bamse ned ad den mindst hældende skråning uanset vindretningen. Landinger til toppen på Grunau foregik opad samme skråning – også uanset vindretning. Da vi var der, foregik alle landinger således i medvind. Så der var knald på, når flyene passerede den lave ende af landingsfeltet. Og ingen rorvirkning i en god del af det sidste af afløbet. Så det hændte, at en vinge gik i jorden og medførte nogle ganske interessante slutafløb.

En enkelt gang røg en Hütter 17, som er et meget lille fly uden luftbremser, over toppen og fløj ud over den mod-

Danskerlejren med nogle af deltagerne.

DaSK formand Johannes Lyng i godt selskab

satte skråning. Den landede neden for bjerget uden problemer. Tilbageturen forgik ved, at man kørte et miniaturespil i stilling på toppen og trak den op i højstart fra dalen. Ingen problemer i det! Sælsomt skue.

Om aftenen, når vinden lagde sig og drejede i en gunstig retning, blev der praktiseret gummitov-starter ud over skråningen som i de gode gamle dage. Landingerne forgik på en stor mark 150 m nede i dalen. Tilbageturen foregik i højstart med det lille spil på toppen med en ca. 1.000 m lang 1,8 mm wire. Hvis vi ikke havde set det med vore egne øjne, så ville vi have forsvoret, at det kunne lade sig gøre med så lille et spil placeret 150 m ovenover flyet at trække dette omkring 100 m op over spillet. Men de der gummitovs-piloter var nu også nogle specielle typer.

Pakning af ca. 50 veteranfly i én hangar var hver dag et stort projekt af 3-5 timers varighed for de polske hangarpakkere.

VGC rallyet

Til selve rallyet i Gliwice, som ligger ca. 100 km vest for Krakow, var der fremmødt 404 mænd og damer medbringende 121 smukke velholdte veteranfly fra 23 forskellige lande. I det varme solskinsvejr afbrudt af få kraftige tordenbyger var der dermed rystet en cocktail til et samvær med masser af internationale sanseindtryk. Der var lydene af sprog og musik. Der var synet af de spraglede mennesker og de smukke fly. Og der var ikke mindst den internationale aften, hvor hvert land traditionen tro bød på lækre specialiteter af mad og drikke – og snak. Masser af snak.

Polakkerne havde præsteret et fænomenalt flot arrangement med masser af oplevelser. Åbningsceremonien var bl.a. med imponerende flot kunstflyvning med svævefly, som bl.a. lavede rulninger under slæbet ef-

VM i hangar-pakning.

ter motorflyet. Der var arrangeret ture til de mange perler, der findes omkring Krakow og Karpaterne. Der var gamle film og mere eller mindre vanvittige faldskærmsspringere og motoriserede paraglidere, hvoraf én tog en tur på langs i øjenhøjde i campingområdet.

Og der var natflyvning med svævefly i flyslæb ind over Gliwice til 600 m, hvorpå man så skulle finde pladsen, der var særdeles sparsomt oplyst. Godt nok sad der en polsk instruktør i bagsædet på Bocian'en, men man formodede, at alle passagerer selv var i stand til at klare flyvning og navigation. Når folk kom ned efter sådan en tur, var de mere eller mindre kulrede af den spændende oplevelse.

Zlin 23

SZD24 – Foka 4

Slingsby T-21

Schemp-Hirth Minimoa

Næste år skal vi mødes i Eggersdorf i nærheden af Berlin, og året efter i Frankrig. DaSK vil være der – stol på det.

DaSK har hjemmesiden www.dsvu.dk/dask, hvor man kan se, hvad veteranerne har gang i. Rundt om i landet drives der værksteder, hvor veteranerne jævnligt mødes under gemytlige former for at restaurere gamle svævefly. Og der er altid plads til nye, som vil deltage. ■

Hütter 28

Polske marker. Gennem generationer opdelt i stadig mindre felter ved hvert arveskift.

Reinhard Cumulus, konstrueret i 1951.
Vinger og haleplan er de samme som hos en Grunau IIb.
Et af kun ca. 10 byggede eksemplarer og et forsøg på at genanvende Baby'ens flyveegenskaber sammen med en stærkere krop. Denne har endog engang haft motor.

Kranich'ens indehaver Chris Wills sammen to af vore medlemmer, Erling Rasmussen i bagsædet og Frank Drinhaus i forsædet.

Stævnets ældste deltager »Hols der Teufel«.
Typen er bygget i årene 1922-28 og konstruktionen er af Hans Jacobs, Lippisch, og Schleicher.

Luftfarten i Skandinavien – værdi og betydning

Rapporten blev præsenteret på luftfartkonferencen på Christiansborg den 4. november 2004.

Netværk eller punkt-til-punkt?

Europæisk luftfart har igennem de seneste årtier gennemgået store forandringer. Den øgede konkurrence stillede krav om effektivisering af de traditionelle netværksflyveselskaber, og fremkomsten af punkt-til-punkt operatører, som tilbyder lave priser på udvalgte strækninger, har øget presset på netværksoperatørerne.

SAS koncernen bestilte derfor et studie, som kan undersøge de samfundsøkonomiske fordele og ulemper ved netværksoperatører og øvrige operatører. Rapporten, »Luftfarten i Skandinavien - værdi og betydning« er udarbejdet af danske COWI sammen med norske TØI og svenske Inregia. Det belyser ved hjælp af data, scenarier og økonomisk teori markedsmekanismerne i dagens luftfarts og effekterne heraf for det skandinaviske samfund.

- Vi ønsker at få kortlagt, hvilken betydning luftfarten generelt har for Skandinavien - herunder for Danmark - og specifikt, hvilket bidrag SAS leverer i kraft af sin geografiske placering og struktur som netværksselskab, siger kommunikationsdirektør Troels Rasmussen. Konklusionerne er ikke overraskende for os, men i kraft af rapporten er de nu dokumenterede. Rapporten er derfor vigtig for SAS. Hans Kofoed har læst i rapporten, der er på 145 A4 sider.

Det er blevet billigt at flyve

Flytrafikken er den hurtigst voksende trafikform på verdensplan. Analysen viser at den internationale flytrafik vokser med to-tre gange de økonomiske vækstrater. I Europa var vækstraten for flytransport 7% fra 1990 til 2000 og siden været konstant, bl.a. pga. 11. september 2001. De tilsvarende vækstrater for vej- og banetrafik har været på 1-2%.

Den dramatiske stigning i europæisk flytrafik kom som følge af dels deregulerringen, dels den stigende globalisering. Det har haft den direkte virkning for forbrugerne, at de har fået mange flere rejsemuligheder og serviceniveauer at vælge imellem. Men måske vigtigst: Det er blevet billigt at flyve.

En konkurrencedygtig trafikform

Analysen viser, at konkurrencen i luftfarten er på samme niveau i Danmark som i de andre skandinaviske lande og i resten af Europa. Den er hårdest på trafik til »resten af verden« og dernæst inden for Europa. På indenrigsruterne er konkurrencen mindre, fordi der ikke er plads til mange konkurrerende selskaber på de små markeder.

Til gengæld konkurrerer flyselskaberne ofte med andre transportmidler på indenrigsruterne. På ruterne mellem København og henholdsvis Århus og Aalborg er der eksempelvis intens konkurrence mellem fly, bus og tog, og i modsætning til banetransporten betaler flytransporten for sin egen infrastruktur.

Til Aalborg har flyet en klar tidsmæssig fordel. Det afspejler sig direkte i en højere markedsandel for fly mellem København og Aalborg. På indenrigsruterne er der således intens konkurrence, selvom der ikke er udbredt konkurrence mellem flyselskaberne.

Miljømæssigt er billedet mere nuanceret. I forhold til vejtransport giver flytransport ikke anledning til samme grad af støj, ulykker og trængsel. Sammenligninger af energiforbrug og CO2 udslip er heller ikke så entydige til flyenes ugunst, end mange umiddelbart tror.

Hvad er et netværk?

Kort rejsetid er en væsentlig faktor, når en rejsende skal vælge rute. Den tid, den rejsende sparer, er værdifuld. Når netværksselskaber som fx SAS tilbyder en sammenhængende rejse med minimal ventetid i lufthavnene, skaber de værdier for samfundet. Det gør de også ved at tilbyde billige priser.

Netværksselskaber samordner og optimerer trafikstrømmene. De samler passagerer til deres trafikknudepunkter og skaber dermed markedsgrundlag for et større antal ruter. De tilbyder rejser på de store rejsemål og derudover faste forbindelser til og fra mindre besøgte destinationer. På denne måde bliver de tyndere befolkede områder bundet sammen med resten af landet. Uden et netværksselskab er det tvivlsomt om tyndt befolkede egne i Skandinavien ville blive betjent af flyveselskaber, da ruterne typisk ikke har tilstrækkelig trafik til at være lønsomme - isoleret set. Konsekvensen er enten lukning af lufthavne eller indførelse af public service obligations, hvor staten køber sig til flyforbindelser.

Et netværkskoncept kræver koordination af ruter, en varieret flyflåde, bred tilstedeværelse i markedet og ansvar for hele kundens rejserute. Derfor operererer netværksselskaberne alt andet lige med højere omkostninger end punkt-

til-punkt selskaberne. Samtidig er de ofte presset fra to sider: Skarp konkurrence med punkt-til-punkt selskaber på destinationer med stort passagertal på den ene side og på den anden lav indtjening pga konkurrence fra andre netværksselskaber på ruter med et samlet set lavt passagertal (føderuter).

Københavns Lufthavn Kastrup

SAS netværk har base i Skandinavien og tager udgangspunkt i de skandinaviske passagerers rejsebehov. SAS har ruter til 61% af de mere end 100 destinationer, der flyves til/fra København og udbyder altså et meget finmasket net i de tre skandinaviske lande. Nettet er årsag til at Københavns Lufthavn Kastrup er det største lufttrafikknudepunkt i Østersøområdet.

Lufthavnen er også SAS største internationale trafikknudepunkt. Det betyder at danskerne får langt flere afgange og direkte ruter end de ellers ville have.

Fordi København er trafikknudepunkt for SAS, skifter mange passagerer fly i København. Denne andel (transfertrafik) er højere i København end i de fleste andre europæiske lufthavne.

SAS og nationaløkonomien

En rapport som denne indeholder mange tabeller og statistikker, og selv om den slags ofte er tør læsning, kan de også indeholde mange interessante fakta, fx om SAS's bidrag til nationaløkonomien.

SAS´s omsætning svarer til 0,7% af bruttonationalproduktet (BNP) i Danmark, 1,1% af BNP i Norge og 0,6% i Sverige. Det er jo en lidt anden fordeling end den traditionelle Danmark/Norge/Sverige fordeling på 2:2:3.

Det samme gælder beskæftigelsen i de tre lande: SAS står for 0,2% af beskæftigelsen i Sverige, 0,3% i Danmark og hele 0,5% i Norge.

Luftfartsindustrien i Sverige, Norge og Danmark omfatter luftfartsselskaber, godshåndtering med fly, lufthavne og aktiviteter relateret hertil.

SAS's ansatte i kategorien lufttransport udgør 38% af det samlede antal ansatte i beskæftigelseskategorien lufttransport i Sverige, Norge og Danmark. Selskabets samlede direkte og indirekte beskæftigelseseffekt i de tre lande er på 14-16.000 i Sverige, 22-24.000 i Norge og 10-12.000 i Danmark. SAS genererer altså ca 0,35% af beskæftigelsen i Sverige, 0,4% i Danmark og 1,0% af i Norge.

SAS´s lønudgifter ligger på omkring 4 mia SEK i Sverige og Danmark og 5 mia SEK i Norge. Medtages de indirekte effekter, bliver lønværdien af SAS´s beskæftigelseseffekt i alt ca. 21 mia SEK. Alt i alt bidrager SAS´s medarbejdere og de afledte beskæftigede med 10 mia SEK til statskasserne i Sverige, Norge og Danmark. ■

Netværksselskaber tilbyder passageren en samlet rejse fra udgangspunkt til bestemmelsessted, uanset om der mellemlandes eller ej.

Punkt-til-punkt selskaber tilbyder rejser fra by til by. Hvis det fx er nødvendigt at mellemlande én gang, består den samlede rejse af to uafhængige rejser.

Fly til salg

Fabriksnye fly:
Piper Archer III (maj '05) USD 233,440
Piper Malibu Meridian OY-PHD USD 1,910,000
Piper Seneca V OY-PHB USD 752,240
Piper Saratoga II TC OY-PHG USD 559,632
Piper 6XT N30XT USD 491,735

Brugte fly:
2002 Piper Malibu Mirage OY-LAS USD 950,000
2000 Cessna Grand Caravan OY-TPC USD 1,325,000
2000 Cessna Grand Caravan OY-TPG USD 1,325,000
1998 Piper Seneca V OY-JHS USD 400,000
1996 Piper Malibu Mirage SE-KCN USD 525,000
1975 Piper Seneca II OY-BYI USD 175,000
1972 Scottish Aviation Bulldog SE-LNL USD 60,000
1952 Piper SuperCub OY-ELG USD 50,000

Odense Airport
Telefon: 65 954 954
E-mail: sales@airalpha.com

Vedligehold

Uanset om du skal have skiftet en pære eller erstattet en motor kan du trygt henvende dig til vores EASA Part 145 godkendte værksted.

Takket være vores brede erfaring og ekspertise tilbyder vi den bedste support i vores tre dertil indrettede hangarer.

Vores service inkluderer også en godkendt Avionic Workshop.

I vores Component Workshop udfører vi overhauls og reparationer på Bell 222/230/430 helikopter komponenter.

Odense Airport
Telefon: 65 95 53 88
E-mail: maintenance@airalpha.com

Reservedele

Vi har flere end 6000 Piper part numre på lager og tilbyder stor fleksibilitet: Ved bestilling inden kl. 16.00 sendes reservedelen(e) samme dag.

Bemærk: Vi får ugentlige leverancer fra Piper-fabrikken i Vero Beach, Florida.

Odense Airport
Telefon: 65 95 43 91
E-mail: spares@airalpha.com

Elite GARMIN TAE Piper Freedom of flight

AIR ALPHA
www.airalpha.com

Køb af Type Rating = Jobmulighed

Tekst: Bo Christensen

"Hvis du har en type rating på vores fly type, så er vi interesseret"!
Sådan lyder det fra de fleste civile selskaber i dag, når færdig uddannede piloter kommer rundt, ringer eller skriver ansøgninger.
Selvom man i dag kan købe den bedste civile pilotuddannelse man længe har set, er det desværre ikke nok. Kurverne for udbud og efterspørgsel står ikke helt som de skal.

Efter endt uddannelse står de fleste med en ATPL teori eksamen, et CPL(A), en IR(A) på et to-motoret fly og et MCC kursus. 220-250 flyve timer er vel hvad de fleste har fået skrabet sammen i løbet af deres uddannelse.

Nogle få er heldige at få lidt timer i bogen i form af rund-, foto-, taxa- eller anden sjov flyvning. Selv om man selvfølgelig er taknemlig for alle de timer man kan få, er det reelt ikke andet værd end de oplevelser man får ud af det, da det samlede antal flyve timer ofte er væsenligt begrænsede. Desuden er enmotoret flyvetimer ikke ret meget værd, andet end lidt pynt på den totale flyve tid i dag, men har man i tillæg 150-200 tomotoret timer er man lidt bedre stillet.

Den berømte general aviation's (GA) storhedstid eksisterer ikke længere i dagens Danmark i samme omfang som for 10-20 år siden. Man kan ikke længere samle flyvetimer, som giver adgang til et airline job indenfor en overskuelig tid.

Nye tider har skabt en ny tendens indenfor luftfart, som har ændret indtjeningsmulighederne for nogle selskaber i form af at producere type ratings til villige betalere, som gerne vil springe den lange ventekø over. Har man fulgt udviklingen, kan man se, at 2004 har været starten på denne udvikling. Det rygtes hurtigt i krogene, når man hører om en eller flere, som har købt en type rating og fået et job bagefter. På denne måde er interessen for denne fremgangsmåde til at anskaffe sig et job som pilot på vel nærmest eksploderet.

De selskaber som sælger type ratings har fået en ny god indtjenings kilde, og unge piloter kan så "købe sig et job". Det betyder bestemt ikke at nyuddannede piloter er dårlige og derfor må købe sig til et job, men det er efterhånden blevet ligesom henne i bageriet: "har du penge, så kan du få..."!

Stor efterspørgsel fra alle de arbejdsløse piloter har skabt denne udvikling. En type rating koster typisk kr. 150.000-200.000, men det er folk også villige til at betale for jobmuligheden, når alternativet er en gæld i banken på typisk kr. 600.000 eller derover, og et andet job som vel for de fleste kun lige tjener ind til renterne på gælden. De fleste har meget få eller nærmest ingen flyvetimer udover dem man selv køber, og derfor ender det vel med at ens uddannelse er gået tabt i det lange løb?

Har flyveskolerne i denne sammenhæng et ansvar for at skaffe eller hjælpe deres elever videre i et job, og kan de det? Både ja og nej!

Som udgangspunkt køber man et produkt hos en flyveskole - en pilotuddannelse - og når den er afsluttet, har man jo fået det man har betalt for. Men, det er de samme flyveskoler, som for

få år tilbage fik tilskud af det offentlige til eleverne, da udviklingen dengang så lovende ud og selskaberne skulle bruge piloter. De elever, som flyveskolerne fik tilskud til, er bl.a. dem der i dag går rundt og er arbejdsløse. Køber man en type rating i dag, skal man ikke forvente hjælp fra hverken staten, A-kasserne eller arbejdsformidlingen. Man kan ikke trække type ratingen fra i skat, og man kan heller ikke få dagpenge eller tilskud til forløbet.

Taler man med unge fremtidige piloter på flyveskolerne, er holdningen efterhånden også, at man jo skal købe en type rating efter endt uddannelse. Havde man sagt til tilsvarende pilot elever for 10 år siden, at de selv skulle betale for deres check, ville de nok have lagt sig på gulvet og dø af grin. Holdningen har ændret sig i dag, og snakken går derfor nu i stedet for på spørgsmålet om hvilken type rating man så skal købe? Der findes mange forskellige ideer og holdninger til dette spørgsmål, men resultatet skulle jo gerne være at man får et job.

Hvad er det så folk investerer deres penge i? Af favoritterne kan nævnes Boeing 737 NG og ATR42/72, hvor der efterhånden findes en del eksempler på, at folk har fået et job efter at have købt sådan en type rating. Hvorfor det lige er de to typer der nok sælger bedst til danskere, kan man kun gætte på, men et godt bud vil være, at mange selskaber rundt omkring flyver med disse to flytyper. Nogle danske selskaber har da også ansat en hel del piloter i 2004, og selvom det går dårligt for nogle, går det godt for andre.

En del har også fået job ude i Europa – hovedsageligt i Østeuropa. Man kan diskutere hvorvidt forholdene er i orden der, men hovedsagen er jo, at man kommer i gang med at flyve. Så kan man altid stille krav og søge bedre forhold når sådanne jobs senere byder sig.

Hvor længe denne udvikling fortsætter er svært at sige noget om? Lad os håbe, at der snart kommer en tid igen hvor selskaberne mangler piloter, så det atter er dem der betaler type ratings. Om man tør satse og vente et par år for at se tiden an, eller om man køber nu og springer køen over, er jo op til en selv.

Man skal nok ikke regne med, at de selskaber som har ansat mange piloter i 2004 ansætter ligeså mange i 2005. Men der kommer nok andre og ligeså interessante selskaber frem af skyggen

som ekspanderer, og så er det bare med at stå parat!

Som afslutning vil jeg anbefale dem, som evt. står og overvejer hvad de skal gøre, - "køb en type rating"! Hvis du er i tvivl, så tal med nogle af dem som allerede har gjort det, for de ved hvordan det var før, under og efter sådan en process.

Gode råd er gratis, og dem kan man ikke få nok af. Står du og har svært ved at få en type rating finanseret, skal du søge videre, for der findes pengeinstitutter som er interesseret.

Jeg er glad for mit job! Jeg laver det jeg gerne vil, og det er det vigtigste. Solen skinner på toppen!

God vind og Good luck to all! ■

Let, lavt og lystigt

Interview med formanden for Dansk Svæveflyverunion Jens Feldborg/DSvU PR udvalg.

Jens Feldborg tiltrådte som formand for DSvU i 2004. Han har tidligere været formand for Nordsjællands Flyveklub og har gennem mange år arbejdet med luftfart gennem sit job.

De mange nye tiltag indenfor luftfart og luftrumsstruktur giver meget arbejde og grund til spekulationer omkring fremtiden. Også for den del af luftfarten, som Jens Feldborg har døbt: let, lav og lystig. Her følger en opsummering af det arbejde DSvU har indgået i, hvor du kan læse om kendsgerninger og muligheder under de kommende EU regler for luftfart i EU-fællesskabet.

EU

Det er snart 50 år siden Rom-traktaten skabtes, og dermed baggrunden for EU. Et af hovedprincipperne har altid været personers, varers og tjenesteydelsers frie bevægelighed i Fællesskabet. Et andet princip er, at EU lovgivning hverken kan lettes eller skærpes ved national lovgivning. Man har således et retskrav på at kunne udnytte de muligheder, der følger af EU-regler.

»Hvis man sammenligner alle nuværende 25 EU-landes flyvecertifikatbestemmelser fra før århundredskiftet, vil der være langt mere end hundrede forskellige kategorier. Derfor blev Joint Aviation Authorities (JAA) oprettet i 1999. JAA består i dag af europæiske landes luftfartsmyndigheder, med det formål at udarbejde og anvende ensartede regler for den civile luftfart, de såkaldte Joint Aviation Requirements (JAR), forklarer Jens Feldborg. Og fortsætter; »I dag findes der ingen JAR'er for piloter på svævefly og balloner, men det var planlagt, at de skulle udarbejdes. Dengang var det frivilligt, om landene ville følge dem eller ej. Dette kunne naturligvis ikke accepteres i EU, og derfor blev European Aviation Safety Agency (EASA) oprettet«.

Jens Feldborg fortsætter »Det var et politisk krav fra EU parlamentet, om at også det jeg har valgt at omtale som »den lette, lave og lystige«, ikke-kommercielle luftsport skulle omfattes af EU regulering. EASA's embedsmænd havde ikke ønsket dette, og det er mere end tvivlsomt, om vi reelt har haft mulighed for at blive undtaget fra reglerne«.

Det kan synes underligt, at der ikke før år 2002 blev taget initiativer til, at harmonisere obligatoriske regler om luftfart og brug af luftrum i EU. Nogle vil sige heldigvis. Nogen vil sige, at nu kommer der da endelig fri bevægelighed. Nu kommer der da endelig mulighed for at flyve i andre EU lande uden en masse valideringsbureaukrati, nu kan vi da endelig tage til et andet EU land og få vores certifikat uden en masse bureaukrati og nu kan vi da endelig handle fly med en anden EU medborger uden en masse bureaukrati.

»Under alle omstændigheder kan man sige, at nu er der ingen vej udenom. Vi skal ikke nu diskutere EU medlemskab eller ej, og vi skal ikke diskutere EASA's eksistensberettigelse. EASA er oprettet af EU, så det er ørkesløst, tidsspilde og direkte forstyrrende at diskutere hvorledes det kunne have været uden EU medlemskab«; konkluderer Jens Feldborg. Derimod skal vi nu diskutere hvorledes vi nu udnytter de muligheder, der åbnes.

EASA

EASA oprettedes ved forordning nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 og har til formål at tage vare på sikkerheden i alle aspekter vedr. uddannelse, operation, vedligeholdelse og fabrikation m.v. indenfor luftfart. Det skal forstås som et »EU-SLV«. Alle de dokumenter, der nævnes efterfølgende kan findes på EASA's hjemmeside - og kun der - for EASA udsender intet på papir, og man får ikke advisering pr. e-mail. Organisationer og enkeltpersoner skal selv besøge hjemmesiden for at finde ud af, om der er noget der skal tages aktion på.

I sommeren 2002 så vi de første tegn på at noget var i gære. Dansk Svæveflyver Union (DSvU) blev opmærksom på sagen i forbindelse med et seminar på Ålleberg i Sverige i slutningen af juli måned. En af vore forbindelser i Belgien og bestyrelsesmedlem i European Gliding Union (EGU) deltog i seminaret og advarede intenst imod dette nye organ EASA, men det var yderst sparsomt hvad vi kunne få af reelle oplysninger på dette tidspunkt, fortæller Jens. »DSvU's samlede hovedbestyrelse (HB) blev først medio oktober 2002 bekendt med omfanget, men da var forordning 1592 jo allerede vedtaget.

Faktum er, at kort før jul 2002 indløb et Europe Airsports (EAS) »position paper« i forhold til EASA-regulations. Der var på dette tidspunkt ikke enighed i HB om hvorvidt DSvU skulle arbejde for at undgå at blive omfattet af EASA-bestemmelserne, eller man skulle vælge den modsatte vej, efter devisen »If you can't beat them, join them!«

I 2003 fulgte DSvU hovedbestyrelse (HB) udviklingen i EASA meget nøje, dels gennem møder i EAS og EGU, og dels gennem offentliggjorte lovbestemmelser etc. At det hele var meget vanskeligt kan bedst illustreres ved, at DSvU ganske få dage inden første del af hele dette komplekse regelsæt skulle træde i kraft, ikke kunne få endelige oplysninger om i hvilket omfang det ville påvirke vores virksomhed - der var simpelthen ikke opnået enighed om det mellem EASA's lovgivere og de nationale myndigheder. Det blev der først (mere eller mindre) knap en uge inden reglerne trådte i kraft den 28. september 2003. EU's forordning nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelserne blev udfærdiget og underskrevet i Bruxelles den 24. september 2003, altså 4 dage før ikrafttrædelsen! Det var bestemmelserne om typegodkendelse,

luftdygtighed, miljø og certificering af luftfartøjer og materiel m.m. næsten helt ned til mindste detalje, som beskrevet i forordningerne 1702 og 2042. Klubmeddelelse nr. 01 af 12.01.04 beskriver dette.

»Næste opgave der fulgte kom i foråret 2004, hvor vi fik lejlighed til at kommentere et forslag til »Fees and Charges levied by EASA«, der angiver formler for betaling for ydelser fra EASA, idet denne organisation skal være brugerfinansieret, fortsætter Jens. »DSvU og KDA besvarede de mange spørgsmål, og ved møder i EAS og EGU lykkedes det at samles om et fælles svar, der gennem EAS kunne sendes til EASA. Men faktum er, at et betalingsregulativ endnu ikke foreligger, men det er bestemt af EU parlamentet, at vi kommer til at betale til EASA«; sukker formanden for DSvU.

I sommer kom så Notice of Proposed Amendment 2 - 2004 (NPA 2) for Essential Requirements (ER) for pilot licensing and air operations etc. Disse dokumenter beskriver, hvorledes ER, altså overordnede krav skal udformes på områderne pilotcertifikater, afvikling af flyveoperationer og definitioner af luftsport, samt Ikke-EU landes betingelser for operationer i EU.

Her beretter Jens: »Vi har endelig i efteråret 2004 modtaget Comment Response Document (CRD) for NPA 2. Hørings-fristen er udløbet, og endnu engang lykkedes det at fremstille et fælles EAS og EGU svar. Der foreligger nu et udkast til bestemmelserne, og det ser faktisk ganske lovende ud!«.

EAS og EGU

Europe Airsports (EAS) repræsenterer officielt omkring 700.000 luftrumsbrugere i Europa. Medlemmer er de nationale aeroklubber (NAC) i EU-landene, European Gliding Union (EGU), European Parachuting Union (EPU), European Microlight Federation (EMF) samt European Hang/Paragliding Union (EHPU). Og det er altså EAS (www.europe-airsports.fai.org) der har taleret i EASA.

European Gliding Union (EGU) består af svæveflyveunionerne i efterhånden næsten alle EU-lande, samt nogle få andre med fælles interesser f.eks. New Zealand. Der er ca. 70.000 medlemmer, og vores egen svæveflyvekammerat Peter Eriksen, fra Østsjællands Flyveklub, har været præsident for EGU, indtil foråret 2004. Peters nye job i EUROCONTROL kunne kompromitteres af dobbeltrollen, hvorfor han selv ønskede at stoppe.

»EGU var på plads og rede, og der blev udarbejdet svar på de to nævnte forordninger om Fees and Charges, samt NPA 2, hvilket udkast EAS anvendte uændret overfor EASA« forklarer Jens. »Det er egentligt ganske imponerende at det var »svæveflyvernes svar« der blev det officielle svar, men det siger noget om den velorganiserede form alle nationale svæveflyverunioner samarbejder på i Europa, selv om der en meget stor forskel på betingelserne i de enkelte lande«.

Europe Airsports (EAS) repræsenterer officielt omkring 700.000 luftrumsbrugere i Europa.

»Jeg tror på, at den fælles optræden med relevante og seriøse indlæg har gjort stort indtryk på EASA. Det har givet anledning til adskillige møder med repræsentanter fra EGU, selvom det faktisk er EAS, der har taleret«. Og Jens fortsætter, »Det er i den forbindelse også værd at nævne, at det er en EU-målsætning at sportsaktiviteter skal fremmes, og det er indtrykket nu, at embedsmændene i EASA er klar over, at de nonkommercielle luftrumsbrugere i Europa er en handlekraftig politisk faktor, der kan optræde i enighed, og som man ikke kommer uden om«.

I øvrigt har EGU og EAS enstemmigt fastslået overfor EASA, at vi ikke ønsker at være undtaget fra EASA regulering, altså at blive flyttet til Annex II i forordning 1592. Vi vil ikke risikere, at blive betragtet som andenrangs luftrumsbrugere, og der er nu også enighed i HB om dette forhold, fastslår Jens Feldborg.

Resultater?

»Dem kender vi endnu ikke!«, lyder svaret promte. »Og dog. Det ser ud til at EASA, som tidligere nævnt, ikke selv finder forordningen nr. 2042/2003 om certificering af vedligeholdelsespersonel og -procedurer m.m. tilstrækkelig operativ. Så mon ikke, at der findes en mere brugervenlig fremgangsmåde i en nærmere fremtid?« Gætter Jens.

»Med hensyn til »Fees and Charges« frygter jeg det værste. Der er ingen tvivl om, at EASA økonomisk set skal hvile i sig selv, og at brugerne skal finansiere virksomheden - hvilket nu helt svarer til finansieringen af SLV. Der er heller ingen tvivl om, at godkendelser og attester, der følger af EASA regulativer skal afregnes til EASA. Og så ser det ud til, at de træder i kraft snart – sandsynligvis senest i 2007«, lyder den skræmmende melding.

ER for Licenses and Operations bliver nok færdiggjorte omkring årsskiftet 2004/05 med mulig ikrafttræden i 2007. ER står som nævnt for Essential Requirements, altså uomgængelige forudsætninger. »Teknikken er, at EASA udarbejder sådanne ER's, som skal suppleres med Implementary Rules (IR), eller BL'er som vi kender det nu. Det interessante er, at det er et retskrav, at en national organisation som KDA eller DSvU kan få lov til at administrere sig selv med ansvar direkte overfor EASA, og dermed være certifikatudsteder mv. på de områder, hvor bestemmelserne giver mulighed for det« siger Jens entusiastisk.

»En anden interessant mulighed er, at der sandsynligvis vil blive indført et

EASA certifikat, der vil kunne hvile på lettere medicinske krav end vi kender det i dag. Dette certifikat vil formentlig oven i købet være et »sportscertifikat«, der med passende typeomskolinger vil give adgang til i EU at flyve alt noncommerciel »let, lavt og lystigt« der ikke er omfattet af Annex II, og som har en MTOM på mindre end f.eks. 5.700 kg eller 2.700 kg.

Annex II undtager visse historiske fly, para- og hangglidere, modelfly og ultralette, afslutter Jens. Undtagelsen gælder dog ikke komplicerede fly, jetfly og fly med mere end ni passagersæder. Det er realistisk at forestille sig, at alt dette skal træde i kraft i løbet af et par år! Et sådant certifikat vil formentlig kunne valueres til ICAO certifikat blot ved at opfylde de dertil knyttede medicinske krav, idet ingen ønsker at slække på de uddannelsesmæssige krav.

Men det forudsætter selvfølgelig at vi vil – og kan!

EUROCONTROL

Eurocontrol er oprettet med det formål at harmonisere europæisk luftrum ved begrebet »Single Sky«. De kendte ICAO luftrumsklasser A – G ønskes formuleret i klasse N, K og U. Grænsen mel-lem det øverste lag N, hvor al trafik er kendt af ATS med position og intention, og det mellemste lag K, hvor al trafik er kendt af ATC med position og/eller intention, er allerede fastlagt til FL 195. Grænsen mellem og K og det laveste luftrum U, hvor ikke al trafik er kendt af ATC, er ikke fastlagt, men antages at blive FL 95 eller FL 115. Mellem år 2010 og 2015 skal luftrum K forsvinde, så der kun er to lag – N og U, og på meget langt sigt måske kun eet luftrum »One Sky« Det er i dette forum transponderkrav, 8,33 kHz radiokanalseparation m.m. behandles.

»Hvad alt dette betyder i praksis for den »lette, lave og lystige« luftsport er svært at sige. Der kan godt blive tale om transpondere i områder med høj trafikintensitet, men vi ved faktisk ikke mere på nuværende tidspunkt. 8,33 kHz radiokanalseparation forekommer allerede, men kun i højder der er uinteressante for os, forklarer Jens.

»Eurocontrol skal ligesom EASA finansieres ved brugerbetaling, så vi fik med ultrakort svarfrist i august i år forelagt et gebyrreglement, som pålagde al IFR og VFR flyvning afgifter. Endnu engang var EAS og EGU på barrikaderne sammen med mange andre. Vi anførte, blandt mange andre ting, at vi jo ikke rekvirerede ATC assistance for benyttelsen af luftrummet. Vi har hørt at afgifterne i form af en route afgifter er taget af bordet fsa. nonkommerciel VFR trafik, men vi har ikke noget på skrift endnu. Det kan nemlig godt være, at man i stedet for blot indfører faste årlige VFR afgifter, konstaterer Jens.

Konklusion

»Jeg mener at det er vigtigt, at vi arbejder målrettet på at indrette os i denne nye verden«, konkluderer Jens. »De fleste af begreberne er i og for sig ikke nye, men vi har blot haft en forståelse med relevante myndigheder, om at vi godt kunne administrere selv.

Dette forhold synes nu at have vundet forståelse i EASA, som opfordrer »Qualified Entities« til at søge godkendelse til at varetage procedurerne. De nationale luftfartsvæsener (CAA) får ikke fortrinsret til dette. F.eks. kan KDA være en Qualified Entity for al »let, lavt og lystigt« nonkommerciel luftfart. Og DSvU kan være det for svæveflyvning!

Men det forudsætter selvfølgelig at vi vil – og kan!

ER'erne ligger fast, og vi kan ikke anlægge lettere kriterier end f.eks. SLV ville kunne, og vi kan bestemt ikke »se gennem fingre« med forholdene. Det betyder sikkert også, at det bliver dyrere at dyrke luftsport – i hvert fald på kortere sigt. På langt sigt er det muligt, at vi kan administrere certifikater m.m. på en billigere måde, end det sker i dag, men forøget deltagelse i nye fora og organisationer vil kræve ressourcer«, fastslår Jens.

Vi kan derimod stå sammen med de andre luftsportsgrene, nationalt og internationalt, og derigennem opnå rimelige og velbegrundede forhold og frihedsgrader for vor sport.

»Alt i alt ser jeg på sigt flere muligheder end begrænsninger i det nye system. Hvis vi så også forstår at finde passende samarbejdsformer med de andre luftsportsgrene, vil vi kunne se fremtidens luft-sportsmuligheder i møde med forventning«, slutter formand for DSvU Jens Feldborg. ■

Nyttige links

EAS: www.europe-airsports.fai.org
EGU:
http://johannes.roussel.free.fr/egu/
JAA: www.jaa.nl
EASA: www.easa.eu.int

208 dage til Sindal

good aviation practice
GAP
danmark 2005

www.flyv.dk

Navne

Dødsfald

Pilot Boy Konstmann

Spurgte man Boy Konstmann om han ikke hellere ville have været trafikflyver, svarede han at han kunne lide at flyve »rigtigt« med pinden/rattet i hånden, og det gjorde han i mere end tyve tusind timer - ofte kun et par meter over jorden som sprøjtepilot. Han lærte mange at flyve og indstillede mere end to hundrede til privatflyvercertifikat.

Boy Konstmann var født den 10. februar 1923 og døde den 11. december 2004.

Leif Vincent Petersen

Leif Vincent Petersen døde den 27. november af kræft, 74 år gammel.

Leif var oprindelig radiohandler og ledede sine forældres radioforretning V. Petersen i Fredericia. I 1966 tog Leif privatflyvecertifikat ved Billund Flyveskole og blev medejer af en Piper Colt. I forbindelse med etableringen af Fredericia Flyveplads i 1968 blev Leif ejer af en PA28 (OY-DNM) som efter erhvervelse af instrumentbevis i 1971 blev byttet ud med en Cessna 310 (OY-DRH). Leif var aktiv i Fredericia Flyveklub med bl.a. deltagelse i Anthon Berg rally og DM samt involveret i bestyrelsesarbejdet, i en periode som formand.

Efter at have erhvervet B-certifikat blev jobbet i 1977 ændret fra radiohandler til pilot, hvor Leif ledede og ejede F-AIR A/S sammen med sønnen Bo. F-AIR A/S udførte taxaflyvning, men hovedarbejdsområdet blev senere pilotuddannelse. Teoretisk og praktisk uddannelse til A, B, Instrumentbevis og flermotoretskoling. F-AIR A/S havde eget værksted og ejede en overgang 11 fly. Leif lod sig pensionere fra den erhvervsmæssige flyvning i 1992. I sin pensionist tilværelse var det sejladsen der optog Leif, dels sejlads i egen båd og dels undervisning i sejlads. Leif bevarede sit A-certifikat gyldigt indtil sommeren 2004, hvor sygdom satte en stopper herfor, efter godt 8.000 timers flyvning.

60 år

Direktør Winston H. Rose

Administrerende direktør i North Flying A/S Winston H. Rose fylder 60 år den 31. januar og kan dagen efter fejre 30 års jubilæum.

Rose startede sin karriere indenfor luftfart i 1963 om flyvemekanikerelev i Værløse og kom i 1967 til Aalborg, hvor han arbejdede med Chipmunk, T-33, F-84 og F-104.

I 1974 tog A-certifikat hos Aalborg Air Taxi. Det udviklede sig til et tæt venskab med ejerne af Aalborg Air Taxi, ægteparret Herdis og Palle Kastrup Jensen med hvem han i 1975 indgik kompagniskab efter at have forladt Flyvevåbnet.

Rose fik erhvervscertifikat i 1976 og i 1990 overtog han ledelsen af Aalborg Air Taxi, da ægteparret Kastrup Jensen ønskede at trække sig tilbage. Under sine mange år i Aalborg Air Taxi var Rose med til at uddanne mange af de piloter der i dag flyver for de større danske og udenlandske luftfartsselskaber.

Da det nuværende North Flying A/S blev dannet i 1997 gennem en fusion af Aalborg Air Taxi og North Flying var det naturligt at bede Rose fortsætte som direktør og dermed udnytte hans store brancheerfaring som både flytekniker, erhvervspilot og virksomheds-leder.

Der er reception den 31. januar 2005 fra kl. 13:00 til 16:00 i North Flying's lokaler i Aalborg Lufthavn.

FLYGTEORI SKOLAN

Flygteoriskolan i Barkarby AB
Box 6095
S-175 06 JÄRFÄLLA/STOCKHOLM
SVERIGE
Tlf +46 – (0)8 – 36 68 24
Fax +46 – (0)8 – 36 68 27
Internet: www.flygteoriskolan.se
E-mail: info@flygteoriskolan.se

- Flygteoriskolan tilbyder teoriundervisning til ATPL, IR og PPL på fly
- Priseksempel: ATPL-teori SEK 65 000:-
- Desuden helikopteruddannelse CPL, IR og PPL
- SU-berettiget uddannelse, vi formidler kontakt til bolig
- Vi taler dansk, danske elever på skolen!

Head of Training: Ulf Gelberg

Foz do Ignacu

Forfatteren og hans søn Jesper

VFR-flyvning til verdens største vandfald

Af Erik Rhode Andersen, tidl. formand for Danmarks Radios Flyveklub

Det er ikke så tit man læser om VFR-flyvning i en fjern verdensdel som f.eks. Sydamerika. I dette tilfælde drejer det sig om en VFR-flyvning i Brasilien fra São Paulo til verdens største vandfald Foz do Iguacu, der ligger på grænsen mellem Paraguay, Argentina og Brasilien.

Brasilien er som bekendt på størrelse med Europa, og São Paulo, der med forstæder har et indbyggertal på ca. 20 mio., har tre lufthavne mere eller mindre omgivet af tæt bebyggelse. Mange forestiller sig måske Brasilien som et uland. Det er absolut ikke tilfældet på flyvningens område. Alle former for flyvning er rigt repræsenteret, og bortset fra Amazon-området er der sjældent mere end 50 nm mellem flyvepladserne, der for de flestes vedkommende er af høj standard med asfaltbaner og radio.

Al flyvning er underlagt milltær administration, og synes man bestemmelserne i Danmark er skrappe, så skal man bare studere de brasilianske. Sikkerhedsniveauet hører til i den bedre ende.

Mit kendskab til Brasilien hænger sammen med, at min søn Jesper på femte år er udstationeret der for L.M. Ericsson. Mht. flyvning tog jeg A-certifikat på KZ VII hos Morian Hansen i Skovlunde og har siden fløjet de fleste kendte typer op til Piper PA-32R.

Under et besøg i 2003 lykkedes det af leje en Piper PA-28 i Jundai 50 km nord for São Paulo, og det blev til en meget smuk tur ind over et bjergområde. Jesper indledte ved den lejlighed forhandling om skoling til certifikat, og i dag er ikke blot certifikatet i hus, men også de 100 timer man forlanger for at man må tage venner og bekendte med. En regel der synes ret urimelig.

Et eksempel på at bureaukratiet her trives i bedste velgående kom bl.a. til udtryk i forbindelse med indstilling til prøven. Man forlangte et udskrift fra folkeskolen i Danmark på trods af at han har en akademisk uddannelse. Udskriftet blev rekvireret og via ambassaden oversat til portugesisk; men det var ikke godt nok! Man forlangte en oversættelse udført af en autoriseret institution i Brasilien, og derefter en godkendelse fra det brasilianske undervisningsministerium vedrørende niveauet af den danske folkeskole. Han fik godkendelsen!

Men tilbage til udgangspunktet. I forbindelse med mit besøg i august 2004 besluttede vi os til at leje en Piper PA-28-181 og tage til Foz do Iguacu, der ligger ca. 550 nm sydvest for Sao Paulo.

Flyet blev booket fra fredag morgen til søndag aften, og ruten blev indtegnet på kortet og og lagt i GPS'en. Af kortet fremgik det bl.a., at misvisningen ved Sao Paulo er ca. 18° W og ved Iguacu 10° W, hvilket dog ikke har den store betydning med vore dages hjælpemidler.

Vejret på denne årstid, hvor det er »vinter« på 23° Syd, er domineret af tør polarluft fra syd, og skyer dannes ofte kun i forbindelse med bjerge. Et kig på den meteorologiske hjemmeside viste, at morgendagens vejr overvejende ville være skyfrit, vind 15 kt fra øst og omkring 25°.

Flyvning

Næste morgen kl. 8.00 ankom vi til lufthavnen Campo de Marte i Sao Paulo, som i øvrigt ligger i 2.400 fod, hvor PT-NXC stod fuld tanket. Flyveplanen var afleveret og morgendisen var efterhånden gået i opløsning, og det blev vores tur til at starte. Ruten ud er lidt omstændig, men vi fik tilladelse til en genvej tæt forbi den internationale lufthavn, hvorved vi sparede et helt kvarter.

Snart fløj vi i 2.000 fod langs den brede hvide brasilianske strand, og efter ca en time ændrede vi retning til en mere vestlig kurs. Nu nærmede bjergene sig. De gik op til 5.000 fod og her dannedes et større skylag, der var broken omkring 4.000 fod, og vi fik tilladelse til at stige til FL 75. Hist og her ragede bjergtoppe op over skylaget. Der blev efterhånden længere mellem skyerne for snart helt at gå i opløsning, og efter ca. 2 1/2 times flyvning naaede vi vores første bestemmelsessted Ponta Grossa, hvor vi havde bestilt en taxa til at køre os til en meget smuk nationalpark Vila Velha, hvor fritstående røde klippeformationer dannede særprægede figurer.

Vi tankede atter helt op og fortsatte mod vores bestemmelsessted. Fra det tidspunkt vi passerede bjergkæden ikke langt fra kysten, var landskabet under os højland og floderne løb ind i landet for at tilslutte sig floderne Parna og Iguacu, der til sidst ender i Atlanterhavet ved Buenos Aires.

Efter yderligere godt 2 1/2 times flyvning kunne vi skimte de hvide aftegninger fra Foz'en, som var rejsens mål,

Det er muligt at komme tæt på vandfaldet

Den røde bygning midt i billedet er en restauran

og vi fik snart landingstilladelse i den moderne Iguacu lufthavn, hvor passagererflyene her som i andre lufthavne i Brasilien domineres af luftfartselskabet Varig.

Straks efter landingen blev vi modtaget af en lufthavnsbus, der tålmodigt ventede på at vi sikrede flyet med de obligatoriske betonklodser samt tre wirer til ringene i betonen.

Vi hyrede en taxa til hotellet, der lå 10 min fra lufthavnen. Her havde vi bestilt værelse i forvejen, - pris 100 RS (200 kr) for et dobbelt værelse med morgenmad. Taxachaufføren tilbød at køre for os overalt hele weekenden for 300 RS. Vi regnede lidt på det, og blev hurtig klar over at det var en stor fordel. Vi skulle jo nå meget i weekenden, og skulle vi benytte bustrafikken ville megen tid gå med at vente, så vi slog straks til. Det viste sig senere at have mange andre fordele.

Planen for weekenden var et besøg på vandkraftværket Itaipu lørdag formiddag, derefter en fugle-zoologisk have 'Parque das Aves', hvor mere end 500 sydamerikanske fuglearter er repræsenteret. Resten af dagen var afsat til turens højdepunkt Foz do Iguacu, idet eftermiddagen ville give de bedste lysforhold for fotografering af vandfaldene. Søndagen var afsat til flyvning over Itaipu og Iguacu samt hjemturen.

Strøm

Tidlig lørdag morgen kørte vores chauffør os til Itaipu, der er verdens største vandkraftværk oprindelig på 12.500 MWatt fordelt på 18 rørformede føderør på hver 10 m i diameter, og en faldhøjde på 102 m. Hvert rør gennemstrømmes af 690 m³ i sekundet. Da man erfarede, at kineserne havde projekteret et lignende vandkraftværk på lidt mere, gik man straks i gang med at udvide Itaipu til 14.000 MWatt, hvilket kræver en vandmængde, som Kinas Yang-tse flod ikke kan leve op til. Vandmængden i Rio Parana, der driver Itaipu, er oppe på mere end 10.000 m³/sec. Der laves mange interessante sammenligninger i forbindelse med Itaipu. Et af dem er, at der er anvendt lige så meget stål til opførelsen af Itaipu, som der skal til at bygge 380 Eiffeltårne!

På vej fra Itaipu foreslog vores chauffør et ophold ved trekant-grænsen mellem Brasilien, Argentina og Paraguay, som er et yndet turistmål, og efter besøget i den store fuglesamlig fortsatte vi til turens højdepunkt Foz do Iguacu.

Vand

Vi valgte at starte med en sejltur til vandfaldet. Turen ned til floden foregik med en Jeep ad en smal jordvej gennem regnskov. Efter ankomst til Iguacu floden blev vi iført redningsveste og engangsregnfrakker, hvorefter vi tillige med andre turister og en bådfører, der forhåbentlig var godt kendt med forholdene, tog plads i en stor gummispeedbåd forsynet med to 150 hk motorer.

Nu gik turen imod den rivende strøm fuld af skummende strømhvirvler fra klippeskær. Snart nærmede vi os et af de mange buldrende fald, og luften fyldtes med vandstøv, og en stor regnbue slog bro på tværs foran os. Vandstøvet blev tættere og tættere efterhånden som båden kæmpede sig hen til de enorme vandmængder, der nu lød som torden.

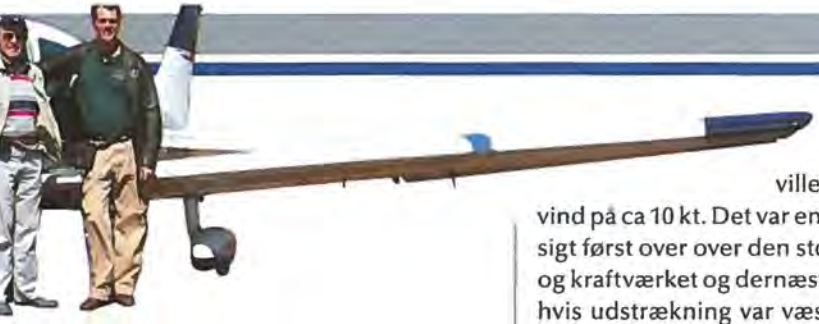
Nu forstod vi betydningen af engangsfrakkerne, og kameraerne blev klogeligt holdt bag disse. Vi var nu tæt på vandfaldet. Oplevelsen var overvældende men også skræmmende. Vandfaldet blev »angrebet« flere gange. Den store luftmængde, der uvægerlig følger med det nedstyrtende vand sørger for, at det faktisk er umuligt at blive mast under de enorme vandmængder.

Guiden vendte nu båden, og groundspeeden var nu selvsagt stor. Bevidst eller ej, så styrede båden direkte ind i en af de store strømhvirvler og en bølge af vand slog ind over os. Det var godt mine briller var sikret med en snor. Nu var guiden i det mindste sikker på, at alle ombordværende havde fået vand nok for pengene.

Fra bådstedet kan man ad en sti vandre opad langs floden og fra forskellige vinkler betragte faldene, der er hvide som sne, og på den sidste del af vandreturen er der etableret en ca. 150 m gangbro ud over strømhvirvlerne, hvorfra man på tæt hold kan betragte og fotografere de mange fascinerende fald fra nye vinkler. Også her fik vi brug for plastikfrakkerne og vil man tale sammen, så må man praktisk talt råbe.

Vi troede knap vore egne øjne, da vi opdagede at fugle livligt passerede ind og ud gennem vandmasserne. En bestemt fugleart har fundet beskyttelse af deres reder i huller bag vandfaldet. Føden til ungerne hentes i omegnen, hvorefter passagen sker på steder, hvor vandmængden er mindst, men tilsyneladende stadig ret tæt.

Klokken nærmede sig seks, og snart ville solens sidste orange stråler på kort tid afløses af mørke. En brat overgang, som vi ikke er vant til på vore breddegrader, og vi søgte hen til vores chauffør, som vi næsten havde glemt pga. de mange oplevelser. På vej til hotellet anbefalede han en velrenomeret restaurant med underholdning, hvortil han derefter sørgede for bordbestillingen.



Luft

Tidlig næste morgen indfandt vi os på briefingkontoret i lufthavnen. Der blev skrevet to flyveplaner, en til sightseeing over Itaipu og Foz'en og en til hjemturen. Udover det normale anflyvningskort over lufthavnen var der tillige et kort over et separat flyvemønster med egen frekvens over Foz'en, der med sine talrige fald strækker sig over et ret stort område.

Briefingpersonalet havde ikke særlig travlt på denne tid af morgenen, så vi fik lidt ekstra service og tips. Vi studerede vejrtjenestens oplysninger på en pc, der var til rådighed til formålet. Skyfrit på hele ruten, mere end 10 km sigt og vind fra øst 20-30 kt - altså i retning Sao Paulo, men i 10.000 fod ville vi få en medvind på ca 10 kt. Det var en storslået udsigt først over over den store dæmning og kraftværket og dernæst over Foz'en, hvis udstrækning var væsentlig større end først antaget. Kameraerne blev flittigt brugt til at forevige det fascinerende syn. Efter en halv times sightseeing landede vi atter i Iguacu lufthavnen for at tanke fuldt op, og snart var PT-NXC atter i luften på vej hjemad.

Vi valgte en nordligere rute, dels pga. mere gunstige vindforhold og dels for at se andre ting. Vi fik FL95 og 2½ time til første stop ville være Londrina for tankning og frokost. Under os snoede en flod sig med så store slyngninger, at den med tiden havde by-pass'et de større udsving, hvorved den efterlod sjove bananformede søer.

Pludselig lød der et smæld samtidig med et mindre ryk i flyet. Alt så normalt ud og i første omgang fandt vi ikke årsagen; men da vi landede i Londrina observerede vi et aftryk af et fuglesammenstød foroven i frontruden, som solskærmen havde dækket over.

I Londrinas lufthavn, der er på størrelse med lufthavnen i Roskilde, kom hele to tankbiler straks hen til flyet og tilbød at tanke. Vi spurgte på priserne, og der var en mindre difference. Vi valgte naturligvis den billigste.

Resten af hjemturen forløb ligeledes planmæssigt bortset fra at vi på kort finale blev bedt om at foretage et 360° drej - ind over de høje skyskrabere. Et fly foran os var for længe om at forlade banen. Straks efter landingen blev vi modtaget af servicemedhjælpere, der tog sig af flyet.

Vi havde i alt fløjet ca. 11 timer incl. sightseeing. Prisen for leje af fly ligger ca. 25 % under vore priser, og er man medlem af en aut. flyveklub er der ingen landingsafgift i de statsdrevne lufthavne, som repræsenterer det største antal i Brasilien. ■

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-GGR	Cessna 525A	2004	0216	24.11.2004	Flyjet A/S, København Ø	-
OY-NIN	Zlin 242L	1993	0659	14.12.2004	Cavok Flying ApS, Hornslet	TC-OBT
OY-RUC	ATR72-201	1991	227	06.12.2004	Danish Air Transport ApS, Vamdrup	F-GHPU
OY-VKR	Airbus A320-214	2003	1942	16.11.2004	My Travel Airways A/S, Dragør	G-DHRG

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-CKN	Dassault Falcon 2000	23.11.2004	Danfoss A/S, Nordborg	Solgt til Frankrig
OY-GMJ	Cessna S550 (Citation) S/II)	14.12.2004	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde	Solgt til Channell, Islands (overført til USA register)
OY-GML	Beech 1900C Airliner	07.12.2004	Aviation Assistance, A/S, Roskilde	Solgt til Kenya
OY-HGL	Aerospatiale AS 350B2	02.11.2004	Air Greenland A/S	Solgt til USA
OY-LJH	Learjet 60	10.12.2004	Comprendium Investment, (Denmark) ApS, København Ø	Solgt til Tyskland

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-CFB	Bellanca 8KCAB	15.12.2004	Lennart Johnsson, Allingsås, Sverige +	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde
OY-CGV	Piper PA-28-180 Archer	15.12.2004	Benny Kjær, Rasmussen, Slagelse	Markus N. Sørensen, Klampenborg
OY-MUG	Short 360	15.12.2004	Alebco Corporation A/S, Sønder Felding	Scan Con Finans A/S, Nørre Alslev
OY-TFD	Beech A36 Bonanza	15.12.2004	Finn Andersen Invest ApS, Ry	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde
OY-TFL	Beech A36 Bonanza	21.12.2004	Starkite ApS, Roskilde	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde
OY-XHE	Grob Astir CS	20.12.2004	Per Schultz Sørensen, Vejle	Aarhus Svæveflyveklub
OY-XNT	Standard Cirrus G	20.12.2004	Hans Hartvig Hemmingsen, København K +	Tølløse Flyveklub
OY-XRY	PIK-20	15.12.2004	Uffe Ravnholt Christensen, Middelfart	Ole Teglmand Jensen, Lyngby +

DET BEDSTE FORSVAR ER FLYVENDE
MEN FLYVER IKKE HØJERE END VINGERNE BÆRER

Fremover vil flyvevåbnet kunne rykke ud med få dages varsel og etablere mobile flyvepladser og lægeklinikker overalt i verden. Den kvindelige officer er her ved at udstikke retningslinier for sikringen af Herkules transportfly i forbindelse med lodsning.

Vi søger elever til officersuddannelsen. Officerselever, der har mod på at operere på land, til vands eller i luften. Ansøgningsfrist den 1. marts 2005.

Få informationspakken på BlivOfficer.dk eller ring nu på 70 15 27 27

Det bedste forsvar bygger på troværdighed, åbenhed og tillid. Det bedste forsvar kræver ansvarlighed og mod. Mod til at sige til, mod til at sige fra og mod til at træffe selvstændige beslutninger. Det bedste forsvar er spændende, alsidige uddannelser med vidtrækkende karrieremuligheder. Det bedste forsvar værner om freden og er klar til at gå i krig for at bevare den, så det bedste forsvar kræver mod og mandshjerte. Uanset om det banker i en mand eller i en kvinde.

BLIV OFFICER OG INVESTER I DIN FREMTID

En officersuddannelse i Forsvaret er det første sikre skridt mod et enestående lederjob. Bliv officer i hæren, flyvevåbnet, søværnet eller hjemmeværnet. Det nye forsvarsforlig sikrer øget professionalisme, mere international fokusering og flere ressourcer i alle værn.

Er du mellem 18-26 med en gymnasial baggrund, så send din ansøgning inden 1. marts 2005.

Forsvarschef
Jesper Helsø

FORSVARETS REKRUTTERING

BlivOfficer.dk – en international lederuddannelse af rang

Pilotens drøm: En fly by

Tekst og fotos af journalist Anette Rosenthal og pilot Keld Johnsen

En fly by er en lille hyggelig landsby, hvor man bor med sit fly i forhaven, har egen taxivej til banen, og samtidig er sikker på at have flyveglade naboer. Svenskerne bliver de første i Skandinavien til at opfylde pilotdrømmen.

Amerikanerne forstår at indrette sig. Her har man i mange år haft ideelle boliger for piloter og andre flyveglade. I Air Parks eller Flying Communities, som de også kaldes, kan man bo bekvemt med sit fly trygt parkeret i en hangar i forhaven. Indkørslen er taxivej til landingsbanen, som man ejer i fællesskab med naboerne. Inspireret af amerikanerne er de første fly-byer så småt ved at dukke op rundt omkring i Europa bl.a. i Frankrig og Spanien. Nu har også svenskerne set det geniale i konceptet og er allerede i fuld gang med at grundlægge Skandinaviens første fly-by.

Det er flyvepladsen ved Siljansnäs i Dalarne i Midtsverige, som nu bliver hjemmebane for Siljan Fly Park – en by for mennesker, der gerne vil bo i tæt kontakt med deres flyvemaskine. I flyverkredse er interessen stor. Projektets idémand og dynamo er Carl Rönn, og han er ikke nervøs for at stå tilbage med usolgte grunde.

- Vi har allerede over tredive navne med købere, fortæller han og fortsætter: »Det er ikke kun svenskere, der er interesseret i at bo her. Der er også både danskere, nordmænd, finner og en enkelt tysker på listen.«

Halvtids bolig

Planen er, at der skal udstykkes 36 grunde ved banens nordøstlige ende. De bliver af forskellig størrelse og pris. Fx kommer 1.000 kvadratmeter til at koste 160.000 svenske kroner inkl. tilslutningsafgift.

Lokalplanen for området er netop godkendt i kommunen, og det forventes, at den endelige detailplan ligger klar den 23. marts 2005. Derefter kan der sælges og bygges. Carl Rönn skønner, at 25% af grundene bliver til helårsbeboelse, 25% bliver til sommerhuse og 50% bliver folks andet hus.

- Det er normalt i området, at folk kun bor her halv tid. De har så et andet hus, der hvor de arbejder, fx i Stockholm, fortæller han.

Selv bor han også i Stockholm med sin kæreste. Men han tilbringer allerede halvdelen af ugen i Siljansnäs. Og han er ikke i tvivl om, at han skal have sit andet hus i Siljan Fly Park, så han for alvor kan pleje sin store passion – at bygge flyvemaskiner. Hans imponerende grønne biplan, der er et eksperimentalfly, har han selv designet og bygget på kun to år.

Carl Rönn er initiativtager til Siljan Fly Park. Det lille grønne biplan har han selv bygget på to år. Det er et modificeret Fisher Celebrity, som han har fløjet 200 timer i.

Startet som ungdomsprojekt

Siljan Fly Park er en kulmination af en række projekter, som er i gang ved Siljansnäs Flygfelt. Siden 1997 har Carl Rönn været initiativtager og leder af et EU-financieret ungdomsprojekt, der kaldes School at Work. Formålet er at bringe unge, der er droppet ud af skolen eller er havnet i småkriminalitet, tilbage på ret kurs. De unge bygger primært eksperimentalfly. Det er modeller af veteranfly i ca. 80% størrelse. Der er flere steder langs Siljansøen, hvor School at Work har til huse. Men de byggede fly skal alle bruges i endnu et af Siljansnäs'

kommende attraktioner: Siljan Flying Circus. Det er et luftshow, hvor man kan genopleve klassiske luftkampe fra første verdenskrig mellem fjenderne Biggles og Den Røde Baron. Det er også planlagt, at der ved banen skal bygges en restaurant – Biggles Cafe.

Asfalt på banen

Banen i Siljansnäs (14-32) er en 900 m græsbane – ikke helt fri for buler. I maj måned er banen for våd til at kunne bruges. Og om vinteren er man sikker på sne og kan kun lande med ski på. Men når fly-byen bliver bygget, får banen en gang asfalt – et job der bliver finansieret af de penge, som kommer ind fra salg af grundene.

Selve landingsbanen bliver ejet med en tredjedel af beboerne i flybyen, en tredjedel af flyveklubben og en tredjedel af Biggles Cafe og Siljan Flying Circus.

Sælger jorden for en krone

Siljansnäs ligger i Leksand Kommune, hvor der er 15.500 indbyggere. Og her har fly-byen fået god medvind.

- Når man laver sådan et projekt, er det ikke nok, at kommunen er neutral. Det er simpelthen nødvendigt, at kommunen går ind og bakker op, mener Carl Rönn.

Og efter tre års hårdt benarbejde med igen og igen at informere kommunalpolitikere om projektet, har han nu fået al den støtte, han kan ønske sig. Hovedparten af jorden, der skal udstykkes til fly-by ejes af kommunen. Men her har man indvilliget i at sælge alle 44.000 kvadratmeter til flybyprojektet. Prisen er en krone!

Kommunen betaler desuden udgifterne til at trække kloakker, vand og el til området over en to km lang strækning.

Kommer klagerne i forkøbet

En ting mener Carl Rönn er helt sikkert. Og det er, at der altid er mennesker, som er skeptiske, når man kommer med nye idéer.

- I forbindelse med etablering af flybyen, har vi lagt overvejelser om støj ind i planerne. Vi laver fx et traffic pattern med venstrerunder, så Siljansnäs by ikke overflyves. Ikke fordi vi forventer, at der kommer væsentlig øgning i trafikken i forhold til nu. Men hvis vi ikke gør det, er det sikkert, at nogen vil klage, mener han. Desuden vil de fly, der kommer til at have base i fly-byen, skulle leve op til støjkrav for moderne fly.

Siljansnäs bane 32. I skovområdet lige under vingespidsen kommer Siljan Fly Park til at ligge.

Støj ingen hindring

Generelt er svenskerne meget positive overfor flyvning og klagerne er få.

- Der var et år, hvor vi fik klager fra folk – fordi de syntes det var kedeligt, at vi ikke længere fløj over deres grund, fortæller Carl Rönn.

Alligevel har han brugt meget tid på, at informere grundigt i lokalområdet. Han har holdt flere møder og uddelt pjecer - alt sammen for at undgå, at nogen siger: »Fy fan, hvad er det for noget nyt, der kommer der?«

Med hensyn til beboerne i fly-byen, forventer han ikke sure miner over flystøj. Det er jo mennesker, der kan lide lyden af flyvemaskiner, som kommer til at bo her. Antallet af starter og landinger vil ikke blive øget da beboerne ikke har ønske om at anvende flyvepladsen til træning eller flyveuddannelse.

Og der kommer restriktioner på flyvning om natten i sommermånederne, selv om det er lyst nok til flyvning næsten hele døgnet.

Det største miljøproblem mener Carl Rönn i virkeligheden bliver øget trafik på jorden, når der kommer besøgende til Siljan Flying Circus og Biggles Cafe. Så både bredere veje og parkeringspladser er med i planerne.

Lasse Nygård er kommunedirektør i Leksand. Han ser livet omkring landingsbanen som et trækplaster for nye skatteydere.

Lokker skatteydere til

Politikerne i Leksand Kommune regner med, at investeringen i Siljan Fly Park er godt givet ud. Lasse Nygård, der er kommunedirektør i Leksand, håber at aktiviteten og boligerne i området vil tiltrække både skatteydere og arbejdspladser.

- En kommune må hele tiden arbejde på at udvikle sig. Og man skal også turde satse, fastslår han. – Nye boliger giver indtægter på flere måder. Dels øger det aktiviteten i området, dels flytter der flere skatteydere til.

Han har ikke oplevet, at der på noget tidspunkt har været decideret modstand mod fly-byen blandt hans kollegaer i kommunen. Men som han siger:

- Politikere er også mennesker. Det har været nødvendigt med løbende og grundig information, for at alle har følt sig trygge ved et så usædvanligt projekt.

Hvad med Danmark?

Mange af de mindre danske flyvepladser kæmper en hårdere og hårdere kamp med at få drift og vedligeholdelse til at løbe rundt. Samtidig ser nogle naboer og andre i lokalområdet helst banerne nedlagt, da de oplever flyvemaskiner som et forstyrrende element. Arealer nær eksisterende flyvepladser kan være vanskelige at udstykke til almindelig beboelse. Men hvis der tænkes i nye baner og etableres fly-byer, bliver områderne i stedet meget attraktive for piloter og andre flyinteresserede. Samtidig er man sikker på, at flyvepladsens nærmeste naboer kan lide lyden af snurrende propeller.

Drømmehuse for piloter

Det kan vel ikke overraske, at det er i USA, at man finder flest air parks. Der findes flere hundrede fordelt ud over hele landet. Og der er noget for enhver pengepung. Der er små græsbaner i bjergene omgivet af bjælkehytter. Og der er flere kilometer lange betonbaner med kæmpevillaer til svimlende millionbeløb. Men idéen er den samme: Land på din egen bane og taxi ind i din hangar. Det er ikke mere mystisk, end når man kører bilen i carport.

Flere amerikanske fly-byer er desuden anlagt sammen med golfbaner eller andre fritidsfaciliteter. Så i weekenderne kan man vælge, om man vil hygge sig med naboerne under motorhjelmen eller spille en runde golf.

Eksempler på Fly-Byer I USA:
www.airporthomes.com
www.fly-in.com
www.opalrealty.com
www.bourlandestates.com
www.tailwindairpark.com

En fly-by samler mennesker med samme interesse omkring deres hobby: nemlig flyvningen. I Danmark er der utvivlsomt mange flyejere, som

Dannebrog vejrer ved siden af klubhuset for Siljansnäs flyveklub. Det bliver fejret, når der kommer danske gæster.

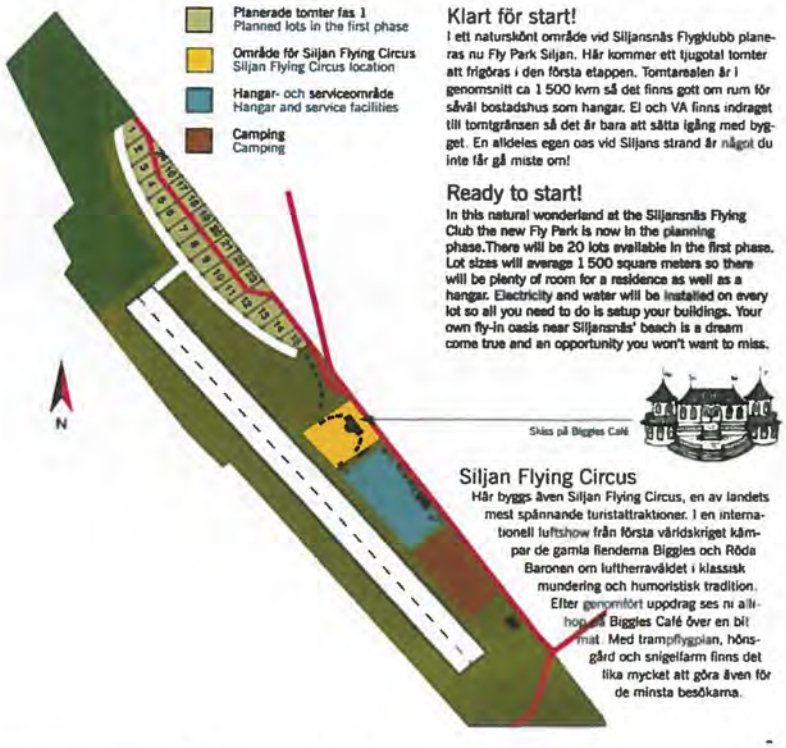
Fly-byer i Europa
Frankrig:
home.t-online.de/home/dekma/vap.htm

Spanien:
www.globalcosta.com/airpark/englisch/start.htm
www.airpark.info

Sverige:
www.schoolatwork.nu/swe/flypark/

gerne vil betale en god sum penge for at have nem og tæt adgang til deres fly og samtidig bo blandt andre flyinteresserede.

Ideen med at bo tæt på sin hobby er allerede med stor succes blevet implementeret i forbindelse med etablering af boliger ved siden af golfbaner eller lystbådehavne. ■



Plantegning over en fly-by, hvor man kan se området er indrettet, så alle grunde har taxivej til banen.

Preben Bruhn Jensen med sin motorglider Grob G109 B. Han hentede den splinterny på fabrikken i Tyskland for 20 år siden. Motoren er på 100 hk og bygget på Porsche-fabrikkerne. Normal rejsehastighed er 90 knob (brændstofforbrug: 12 ltr/time).

Sommerhus ved landingsbanen

Dansker planlægger sommerhus i Siljan Fly Park

- De sidste 20 år er jeg stort set hver sommer fløjet til Siljansnäs, forklarer Preben Bruhn Jensen fra Gilleleje i Nordsjælland. – Det er et utroligt dejligt område, og der sker rigtig meget om sommeren. Der kommer mange fly til banen, og specielt er der mange svævefly.

Preben startede med at flyve i 1958, og siden er det blevet til 3.500 timer fordelt på både svævefly og motorfly. I flere år fløj han svævefly i Arnborg, men en sommer for 20 år siden, fik han nok af dårligt dansk sommervejr. Han satte kursen mod nord, og det har han ikke fortrudt. For det lidt mere stabile midtsvenske vejr er kun sjældent kommet på tværs af hans flyveplaner.

- Vi har en campingvogn og cykler stående fast ved landingsbanen i Siljansnäs. Naturen er smuk, vejret er næsten altid godt, og det er nogle skønne mennesker, der driver banen og de forskellige aktiviteter deroppe.

Han har fulgt planerne om at udstykke arealerne ved banen på nært hold igennem de sidste tre år. Og han har tænkt sig at investere i en grund og bygge et sommerhus i det, der bliver Skandinaviens første fly-by.

- Jeg fløj for en del år siden i en Cessna 172 i Texas. Her landede jeg på en lille landingsbane, hvor husene omkring havde egen hangar. Det var en meget fascinerende måde at bo på. Det bliver spændende at have et sommerhus i en fly-by. ■

ZLIN 242L er netop ankommet til Aarhus Lufthavn i Tirstrup efter en godt syv timer lang tur fra Tjekkiet.

ZLIN introduceres i Danmark

Tekst: Jan Riis (»NIN«)
Foto: Rudi Hernvig (»GIR«) og Jan Riis

»TC-OBT, Otrokovice Info, no trafic reported, runway is clear.«

Jeg havde godt nok lige lavet tre landinger med en tidligere checkpilot på ZLIN'en, men nu havde vi lidt mere brændstof, lidt mere bagage, det var blevet lidt varmere, banen så lidt kortere ud og instruktøren sad som infocontroller. Så det var ikke uden en vis nervøsitet at jeg gav fuld gas imellem bakkerne i det sydøstligste Tjekkiet. Foruroligende kort efter baneenden var der fabriksbygninger, skorstene og huse og hele vejen rundt om banen var der bakker, sammenlignelige Himmelbjerget. Smukt, men lidt bekymrende. Banen skulle angiveligt være 600m (og det er den nok også), men når den samtidig er temmelig smal, kan man nemt blive i tvivl, så vi havde taxiet helt ud til kanten, så hovedhjulene stod på kanten af græsset.

»Er du happy, GIR?«, og GIR gav mig thumbs-up og pegede i retning af den anden ende. Nu er det nu ...

Det gik selvfølgelig som det skulle, og snart var vi i 2000' på vej mod Danmark.

Det hele startede med at Henrik Ibsen (også kendt som Hibsen eller HIB) og jeg i længere tid havde ledt efter en flyvemaskine vi kunne købe sammen. På nettet havde vi om ikke dagligt, så ugentligt udvekslet e-mails á la: »prøv lige at se denne her«, »Joh, men se lige landingsdistancen« eller »ja, men den kan man jo ikke skaffe reservedele til« eller »er du blevet fuldstændig skør ... den koster jo en bondegård«. Vi ledte efter en flyvemaskine, der kunne det hele. Det skulle både være muligt at transportere familien (4 sæder), og så skulle den helst være aerobatics. Den måtte ikke være for dyr, ikke for kompleks, da vi begge er under 200t, skulle være rimelig ny og helst veludstyret.

Det siger sig selv at det er meget svært at finde en sådan flyvemaskine, men så fandt Henrik pludselig en ny kandidat på nettet. En ZLIN 242L fra den tjekkiske flyfabrikant Moravan a.s.

ZLIN 242L er en lavvinget, helmetal, tosædet »trainer«, fuld kunstflyvedygtig (+6, -3,5) med en 200 HK Lycoming AEIO-360 og constant speed MT propel. Den er fuldt IFR udrustet med Bendix King instrumenter og »bubble canopy«, så udsigten fejler ikke noget. Der er pind i begge sider og dobbelt gashåndtag, og den er en »højrehåndsflyvemaskine« meget lig T-17, som jeg har fløjet tidligere. Og så en meget vigtig faktor ... den er sexet! Der er et eller andet over den, noget der får én til at tænke: »sådan ser en rigtig flyvemaskine ud«. OK måske er jeg lidt farvet af at eje den, men den er altså flot!

Jeg var dog lidt skeptisk, og netop min skepsis er nok hovedårsagen til at Hen-

Foran sikkerhedsvagten ved flyfabrikken i Otrokovice. 10 minutter senere rørte jeg ved flyet for første gang.

Engine warm-up lige under omskolingen. Flyet er forbavsende støjsvagt når man står i nærheden af det.

rik har valgt at købe flyvemaskine sammen med mig. Han ved nemlig godt, at han er lidt »hurtig på aftrækkeren« en gang i mellem (undskyld Henrik). På det tidspunkt var Tjekkiet i mine øjne stadig et »østland« selvom de lige er blevet en del af EU. Det synspunkt har jeg måttet revidere en del siden.

Men så begyndte vi at kigge lidt på facts:

- at flytypen bliver brugt som træningsfly i adskillige luftvåben verden over
- at der sidder en god og velkendt motor og propel i den
- at flyet kun havde gået ca. 350 timer siden ny og at propellen var overhalet i 2001
- og den var blevet nymalet i 2001 – endda ægte Ferrarirød fra med maling importeret fra Ferrarifabrikken.

Moravan Aeroplanes a.s ligger i det sydøstligste Tjekkiet lige uden for byen Zlin (deraf flyets navn) og har fremstillet flyvemaskiner siden 1935. Blandt kunstflyvningspiloter er fabrikatet velkendt, men ellers er fabrikken ret ukendt. Det viste sig dog at Hans Fogh, der driver HF Aero Service på Randers Flyveplads, tidligere var blevet certificeret ZLIN mekaniker på fabrikken. Hans talte meget varmt for maskinen, på en uvildig facon, og nævnte blandt andet at det er en ekstraordinær pålidelig flyvemaskine, og at han havde stor respekt for både ingeniører og mekanikere på fabrikken. Det var dråben der fyldte bægeret. Vi var nu klar til at købe; selvfølgelig såfremt flyet var i en ordentlig stand osv.

Flyet var tyrkisk indregistreret og stod i kommission på fabrikken i Tjekkiet. Lige dér løb vi ind i den første store udfordring. Det er nemlig ret kompliceret (og dyrt) at få tjekkiske piloter til at flyve en tyrkisk indregistreret flyvemaskine til Danmark, når flyet er kommet til fabrikken inden Tjekkiet kom med i EU.

Der var toldudfordringer, der var forsikringsudfordringer, der var licensudfordringer og der var økonomiske udfordringer. Alt i alt var det bare rigtig besværligt at få leveret flyet, men vi klemte på. Vi tænkte selvfølgelig også på selv at hente flyet, men der ville konerne alligevel ikke være med.

På fabrikken

Der gik jeg så og jamrede sammen med en af mine rigtig gode venner, GIR, der er skipper på den nye Hercules J model i Eskadrille 721 i Aalborg, lige midt i LEGOland™ (sammen med vores familier naturligvis) og pludselig var ideen der. Hvis GIR tog med, så ville der jo sidde en super professionel pilot med 3.500 timer i bogen lige ved siden af. Den måtte hustruen da købe! Og det gjorde hun. Henrik var selvfølgelig temmelig ked af at han ikke kunne få lov at flyve den hjem, men der er altså kun to sæder i flyet.

Da vi nævnte at vi selv ville hente flyet på fabrikken, forsvandt alle de bureaukratiske udfordringerne som dug for solen. Vi skulle blot have tilladelse til at flyve flyet af de tyrkiske myndigheder, og det var forbavsende uproblematisk. Nu havde jeg ikke lige fået konverteret mit »gamle« nationale certifikat til et JAR certifikat, men det ordnede SLV meget effektivt i løbet af tre arbejdsdage, ligesom de prompte faxede en bekræftelse af gyldighed til det tyrkiske CAA, og så var certifikatet i hak.

Så gik planlægningsarbejdet i gang. Vi købte nogle VFR kort over Tjekkiet og Tyskland gennem KDA shoppen og lånte Jeppesen Bottlang af Randers Flyveklub. For dem der ikke kender det tjekkiske luftrum, kan jeg nævne at det er et ret komplekst, med utallige skydeområder, VFR transitområder og jeg ved snart ikke hvad. Det er komplet umuligt at lægge en rute i Tjekkiet uden at ramme alle mulige former for »ting«. At både GIR og jeg anser GPS for »snyd« gjorde selvfølgelig ikke udfordringen mindre.

Hans Fogh havde en ZLIN 242L »airplane flight manual« liggende, hvilket er guld værd ved planlægning (vægt og balance, brændstofforbrug, start- og landingsdistancer etc.). Sidst men ikke mindst kan jeg varmt anbefale noget planlægningssoftware, i vores tilfælde Jeppesen Flite Star.

Ruten og driftsflyveplanen er klar. De røde pletter er områder vi ifølge NOTAMs skal undgå denne lørdag.

Cockpittet i en ZLIN 242L. Når flyet er trimmet ud, kan flyet flyves med meget let hånd.

Flyvning over Tyskland. Bemærk det snorlige sprøjtespor.

Det var en stor hjælp i planlægningsarbejdet, der i alt tog tre aftener, hvoraf GIR var med på den sidste. Så var ruten på plads.

Turen til fabrikken forløb desværre ikke uden problemer. SAS aflyste vores morgenfly fra Tirstrup, og vi blev nøjagtigt så meget forsinket, at vi ikke nåede vores fly fra Kastrup til Prag. Det betød fire timers forsinkelse i ankomsten til Tjekkiet, så vi var først på hotellet omkring kl. 21. Meget af tiden på vej til Zlin gik med at læse flymanualen, lære normale- og nødprocedurer, forsøge at huske hvor de forskellige knapper sidder etc. Da vi nåede hotellet og havde fået lidt aftensmad, havde vi været på farten i 15 timer, og vi var mere end klar til at tørne ind.

Så var der lige det med forsikringen. Jeg havde gennem SLV (og senere gennem Jeppesen) erfaret at der var store forsikringskrav ved overflyvning af Tyskland. Det er der også (3.000.000 euro på ting og personskade), men så undersøgte vi lige de danske krav (se VFG GEN 1.2 afsnit 1.4), hvor flyvning i Danmark kræver DKK 60.000.000 i personskade og DKK 5.000.000 i tingskade. Så meget forsikrer de ikke for i Tyrkiet, og det var ret besværligt for sælgeren at ændre forsikringen på så kort tid. Denne gang var det Henrik der rykkede. Mens GIR og jeg var på vej med SAS til Prag, fiksede Henrik lige forsikringsproblemet med et dansk forsikringsselskab. Sådan!

Omskoling

Så oprandt dagen. GIR og jeg havde selvfølgelig sat os godt ind i vejrsituationen inden vi tog hjemmefra, og på netop denne lørdag strakte der sig en højtryksryg op over hele det middeleuropæiske område. Det var derfor med en vis forbavselse jeg trak gardinet fra på hotellet om morgenen, og så at bakkerne hele vejen rundt om byen var dækket med tåge: »Åh nej ... vi kan ikke vente til i morgen, for da kommer der fronter ind. Og jeg skal på arbejde mandag«. Da jeg mødte GIR på hotelgangen var han aldeles upåvirket af vejrsituationen. »Orrrk, det er da ingenting. Det er væk inden kl. 10«, sagde han, og han skulle (igen) vise sig at få ret. Endnu et eksempel på, hvor professionelle piloterne fra RDAF er.

Planen var at møde tidligt på fabrikken, få en omskoling på flyet, og straks derefter flyve til Karlovy Vary i det nordvestligste Tjekkiet. Her ville vi fylde tankene, spise frokost og tolde ud af Tjekkiet for dernæst at flyve hele vejen over Tyskland og lande i Maribo. Her ville vi tolde ind, for derfra at tage det sidste stræk til Randers. I alt beregnet til ca. syv timer airborne.

Vi havde aftalt med fabrikken, at der ville være indtil flere piloter til stede, når vi dukkede op på fabrikken om morgenen. Det skulle vise sig ikke helt at holde stik. Til gengæld var der to dygtige mekanikere, en sælger og så ham der betjente Info stationen på pladsen. Jeg spurgte, hvem der så skulle omskole os, hvorefter der blev snakket »internt« tjekkisk i nogle sekunder. Det gjorde mig aldeles utryg, og jeg kunne næsten gætte hvad svaret ville blive. »Ja altså, checkpiloterne kunne desværre ikke komme ... men ham her (Info manden) har tidligere været instruktør på typen, så han kan tage nogle landinger med dig.« Jeg indvilligede, og det viste sig hurtigt at instruktøren var både god og dygtig.

Det første indtryk af flyet fik jeg under mekanikernes gennemgang af flyet. Alt virkede gennemtænkt, solidt og pålideligt. Indretningen af cockpittet er veloverlagt og hurtigt at sætte sig ind i, selv uden den store erfaring fra lignende typer. Alt er logisk tilrettelagt og sidder »lige ved hånden«. En enkelt undtagelse er dog tændingskontakten, der sidder ved højre hånd, men skal betjenes med venstre. Efter motoren var startet viste det sig endvidere hurtigt at flyet er temmelig støjsvagt, men dog stadig et »headset fly«. I luften er flyet både nemt og behageligt at flyve, utroligt responsivt, pålidelig ... og sjov.

Omskolingen bestod af nogle landingsrunder med instruktøren i Otrokovice. Under omskolingen havde jeg ærlig talt ikke tid til at analysere flyets egenskaber. Jeg havde rigeligt at gøre med at følge med, mens instruktøren lærte mig alle mulige fif, som ikke stod i »Airplane Flight Manual«, foruden selvfølgelig at lære flyets flyveegenskaber at kende.

Hjem til Århus

Efter omskolingen var det tid til at planlægge de sidste ting inden hjemturen. Vi indhentede nye vejrdata via DMI's OPMET, tjekkiske NOTAMs på det tjekkiske CAAs hjemmeside, sendte en flyveplan mm. Klokken var desværre blevet alt for meget, så det var ikke længere realistisk at fortolde i Maribo. Vi måtte derfor udløse plan B, der var at flyve til Aarhus Lufthavn.

Turen på tværs af Tjekkiet foregik ganske udramatisk. Tjekkiet er et flot land at flyve i, med masser af bløde bakker, skove og søer. Prag Info dækker hele landet i virkelig god kvalitet, er professionelle og taler et glimrende flyverengelsk. Vi landede i Karlovy Vary ca. 2 timer senere, fik lidt sen middagsmad, fik fyldt tankene og drog derpå nordpå over Tyskland. Under middagsmaden var vi meget økonomiske med indtagelse af væske, for foran os lå en mere end fire timer lang uafbrudt flyvetur. I øvrigt blev det et ret dyrt ophold i Karlovy Vary lufthavn. Ca. 290 kr. for to timers ophold og en start, samt 11,30 kr. per liter 100LL brændstof!

Turen over Tyskland foregik også ganske udramatisk. Der er lidt mere fladt i Tyskland, men ellers er de største forskelle transponderkoden, at man kan forstå når de taler på deres eget sprog, samt at sprøjtesporene på kornmarkerne er aldeles lige og parallelle. En lille pudsighed, jeg bemærkede, var at næsten alle der kalder op til infokanaler i Tyskland bliver bedt om at squarke ident. Det reducerer selvfølgelig kravet til præcisionen af pilotens positionsrapport, samt måske også kravet til controllerens stedkendthed.

Fire timer og syv minutter senere landede vi i Tirstrup (Aarhus Lufthavn) og fik promenadepladsen lige foran havnekontoret. Klokken var ca. 21.00, og jeg var blevet en stor oplevelse rigere. Selv om GIR har et fantastisk spændende job, var hans første kommentar da vi landede: »Hvor skal vi tage hen næste gang«, med et stort smil på læben.

Næste skridt

Dagen efter fløj vi flyet den sidste korte vej til Randers. Her var Henrik med for første gang, og han var selvfølgelig helt oppe på dupperne. Bestemmelserne er sådan, at når først flyet er transporteret til endestationen, må flyet reelt ikke flyve, før det er indregistreret på dansk register.

ZLIN 242L crew på denne lørdag eftermiddags flyvning fra Tjekkiet til Danmark. Beregnet flyvetid ca. 7 timer. Bemærk i øvrigt gardinerne, en smart lille detalje.

Tankning i Karlovy Vary, i det Nordvestligste Tjekkiet. Herfra gik det direkte til Danmark. Bag halen på flyet til venstre ligger en fin lille restaurent, med udendørsservering og fin udsigt til den ret trafikerede lufthavn.

Nu er vi så begyndt med indregistreringsprocessen af OY-NIN, som flyet kommer til at hedde. Da flytypen ikke tidligere har været indregistreret i Danmark, skal der både udfærdiges typecertifikat, luftdygtighedsbevis og indregistrering i Nationalitetsregistret hos SLV. Det er en spændende proces, hvor man lærer utroligt meget om sit nyerhvervede fly, foruden at få førstehåndsindtryk af det system, der udgør et af de første led i flyvesikkerheden i Danmark.

I skrivende stund tyder alt på at OY-NIN er på vingerne igen i slutningen af året. Henrik og jeg glæder os selvfølgelig som små børn til at komme ud at flyve i vores nye flyvemaskine, ligesom vi glæder os til at flyve tour-de-Danmark og vise den frem for alle, der kunne være interesserede i at se eller prøve en ZLIN.

(PS. OY-NIN kom på dansk register den 14. december 2004, red.) ■

Nordisk Flyforsikring A/S

Tekst: Knud Larsen

Den 1. januar 2005 blev der etableret et nyt flyforsikringsselskab. Nogle vil nok mene at der er visse ligheder med Dansk Flyforsikringspool og Nordisk Flyforsikringsgruppe – eller som det i årevis har heddet i folkemunde »Poolen«.
Men selvom adressen og kontorerne er de samme er selskabsformen, ejergruppen og måden at arbejde på ny.

Flyforsikring i Norden går helt tilbage til 1919. Forsikringsselskaberne gik sammen om at etablere forsikringpools for at kunne afdække de forventede store skader ved flyvning i Norden. Samarbejdet mellem selskaberne skete i Nordisk Flyforsikringspool.

Denne blev opløst i 1994, hvor Nordisk Flyforsikringsgruppe, som primært bestod af et samarbejde mellem danske, islandske og norske forsikringsselskaber, overtog poolsamarbejdet.

Ejerne af det nye aktieselskab er Codan A/S (27,5%), TrygVesta A/S (27,5%), Converium Ltd (i Schweiz) (25%), norske NEMI (10%) og islandske Tryggingamidstödin HF og Topdanmark Forsikring A/S med hver 5 %.

Ledelsen består af adm. dir. Claus Bang Hansen, vicedir. Finn Rasmussen, underdirektør Hanne Nielsen, alle fra det nedlagte Nordisk Flyforsikringsgruppe, og salgschef Hans Jørn Christensen. Bestyrelsesformand er dir. Jesper Rasmussen, Codan A/S.

Ved opstarten af Nordisk Flyforsikring A/S nedlægger Codan, TrygVesta og Topdanmark deres luftfartsafdelinger og en række af disses medarbejdere ansættes i Nordisk Flyforsikring A/S. På den måde sikres ekspertisen i huset i Vester Farimagsgade. De tre nævnte selskaber tegner således ikke længere forsikringer indenfor luftfartsbranchen, og deres kunder er blevet informeret om at deres forsikring ikke vil blive fornyet ved næste hovedforfald. Samtidig er forsikringstageren blevet tilbudt en ny police i Nordisk Flyforsikring A/S. Kunder, der har policer i Codan, TrygVesta og Topdanmark via en assurandør, kan stadig benytte sig af deres assurandør, da alle tre selskaber har en henvisningsaftale med Nordisk Flyforsikring A/S.

Fra venstre salgschef Hans Jørn Christensen, underdirektør Hanne Nielsen, vicedirektør Finn Rasmussen og adm. direktør Claus Bang Hansen.

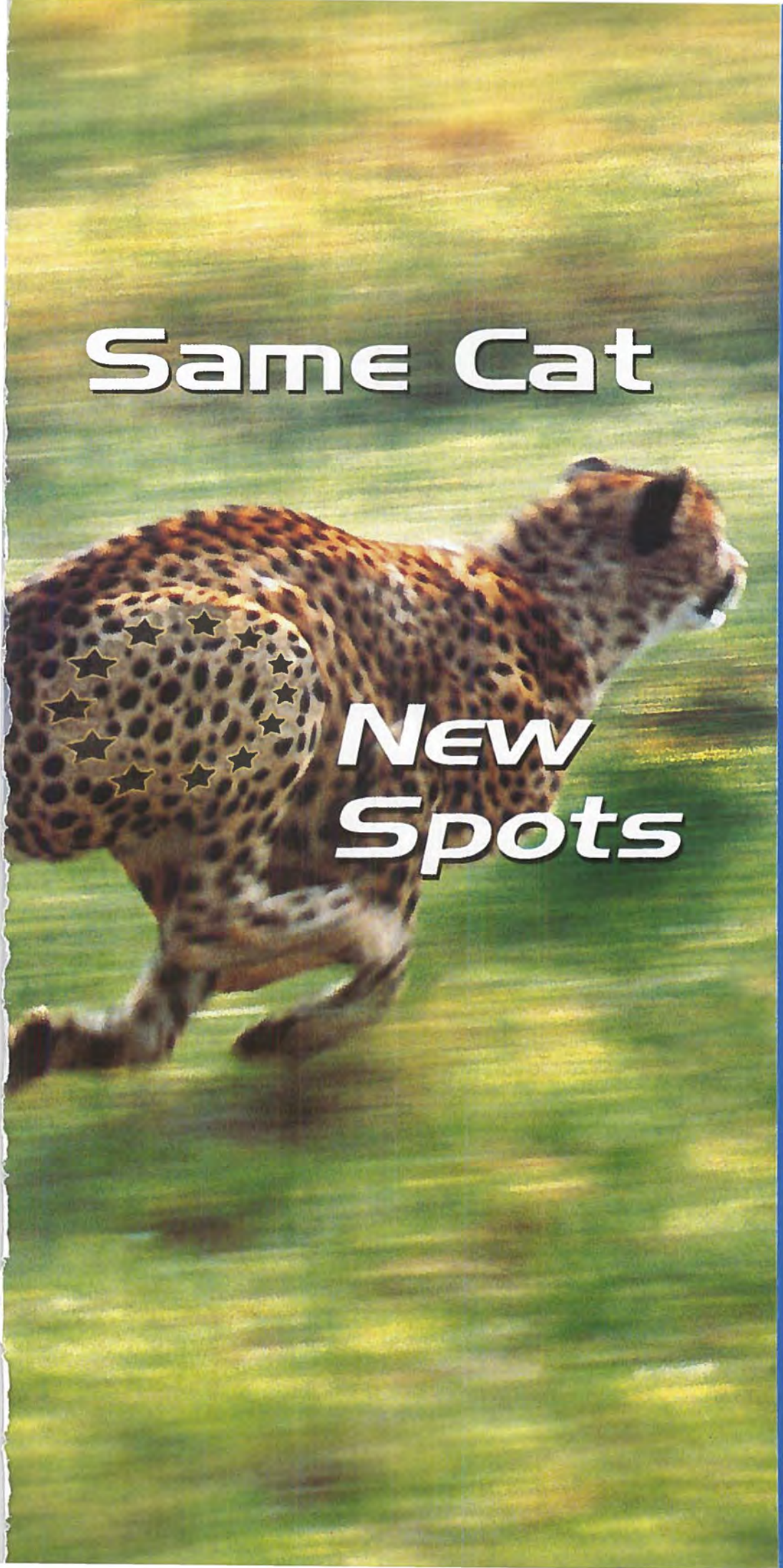
For kunden bliver der nu kortere vej til rådgivning, idet man springer leddet i »ens« forsikringsselskab over.

Direktør Claus Bang Hansen håber da også at det nye tiltag vil give bedre service og billigere administration for kunderne.

Selskabet, der er godkendt af EU-kommissionen og Finanstilsynet, beskæftiger sig med forsikring af luftfartøjer op til 100 sæder, lufthavne og flyrelateret virksomhed i Norden og de baltiske lande.

I Norge og Island arbejdes gennem agentaftaler (med et lokalt forsikringsselskab), men man fra kontorerne i København håndterer Sverige, Finland og de tre baltiske lande. Det svenske sprog går fint, men man taler engelsk med de andre lande.

Nordisk Flyforsikring A/S' hensigt er at være konkurrencedygtig så længe, det er lønsomt, og man vil arbejde på at udvikle nye, relaterede forsikringsprodukter. ■



JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

Historiske Vingesus

Payen PA 49 Flechair

Af Wilhelm Willersted

Fransk flyvning har siden de første år været domineret af en perlerække af berømte flykonstruktører - for her blot at nævne Bleriot, Farman, Potez og Marcel Dassault. Men ét geni bliver ofte glemt i lovprisningerne.

Det er Roland Payen, som faktisk kan betegnes som tredivernes franske udgave af den nu særdeles aktuelle amerikaner Burt Rutan. Lige som hans er Payens fantasi også sprudlende.

Som 14-årig tegnede Payen sit første fly, et let »sportsfly«, sammen med vennen Léon Levasseur, der forresten var søn af ham, der var mester for Antoinette-maskinerne. Det var allerede i 1928. Desværre kom flyet aldrig fra papiret og i luften, men det tog ikke pippet fra Roland.

Han fik ideen til at bygge fly med deltavinger. Mange (især franskmændene) betegner ham som »deltaflyet far«. Tyskerne mener jo, at Alexander Lippisch har æren. Men det er i hvert fald historisk korrekt, at Payens konstruktioner i trediverne alle var udstyret med deltavinger.

Payen og hans venner, som havde indrettet sig i en lille fabrik i Jevisy ved Seinen syd for Paris, barslede midt mellem de mere eller mindre fantasifulde, trekantvingede flykonstruktioner med et par særligt spændende fly. Det ene var et racerfly med betegnelsen PA 100, der skulle deltage i de prestigefyldte Coupe Deutsch de la Meurthe.

Flyet, der foruden deltavinger også havde højderoret placeret a´la canard (altså forrest på kroppen) blev af Payen præsenteret for en række pengestærke personer, der skulle være med som sponsorer for racerflyet. En af de rigeste var André Herbemont, som var »manden« og direktøren bag biplan-jagerne Bleriot-Spad. Da han så PA 100 spurgte han blot: hvilken vej skal den flyve?

Så der kom ikke noget sponsorat ud af dette økonomi-topmøde. Flyet havarerede desværre også nogle dage efter, så pengene havde derfor også været spildt.

En anden konstruktion med betegnelsen PA 22 var lige så avanceret, men noget mere lovende. PA 22 modellerne havde alle deltavinger og »anderor«.

En af dem – Payen-Melot PA 22/1R - var udstyret med en lille Melot ramjet. Denne version kom dog aldrig i luften.

Hovedversionen af PA 22 fik først indbygget en stempelmotor lige før krigsudbruddet i 1940, idet den franske regering da først gav tilladelse til at Payen måtte benytte en Régnier rækkemotor til sin »fantasi-maskine«.

Payen PA 49 Flechair - også kaldet »Katy« (efter madame Payen) - klar til førsteflyvningen på Melun-Villaroche. Roland Payen giver instrukser til testpilot Tony Pierre Ochsenbein.

Data

Payen PA 49 Flechair

Motor:
En Turbomeca Palas på 150 kg st.

Spændvidde:	5,16 m
Længde:	5,10 m
Højde:	2,5 m
Fuldvægt:	650 kg
Maks.hast.:	500 km/t
Rejsehast.:	350 km/t
Stigeevne:	350 m/min.
Startstrækning:	420 m
Rækkevidde:	450 km

Flyet var dog ikke mere fantasifuldt end at tyskerne, som besatte Frankrig, senere fik interesse for den franske delta-trækonstruktion. Der blev bygget nogle eksemplarer på Payens fabrik. Men desværre (eller snarere heldigvis) blev fabrikken bombet i 1944 og alle flyene blev ødelagt, så PA 22 kom ikke til at flyve i og for Luftwaffe.

Efter krigen fortsatte Payen med at planlægge og konstruere spændende flytyper.

Fantasi manglede han sandelig ikke!

I begyndelsen af halvtredserne tog han tegningerne frem til PA 49, som han følte nu kunne blive til virkelighed.

Konstruktionen PA 49/B Fleshair med tilnavnet »Katy« havde naturligvis deltavinger. Men højderorerne var fjernet fra næsen og i stedet indbygget i vingebagkanterne. Det var et en-sædet fly bygget helt i træ og udstyret med en Turbomeca Palas jetmotor, som ydede 150 kg tryk. Payen havde udviklet et luftbremsesystem, som i den grad var effektivt. Flyet havde fast næsehjulsunderstel.

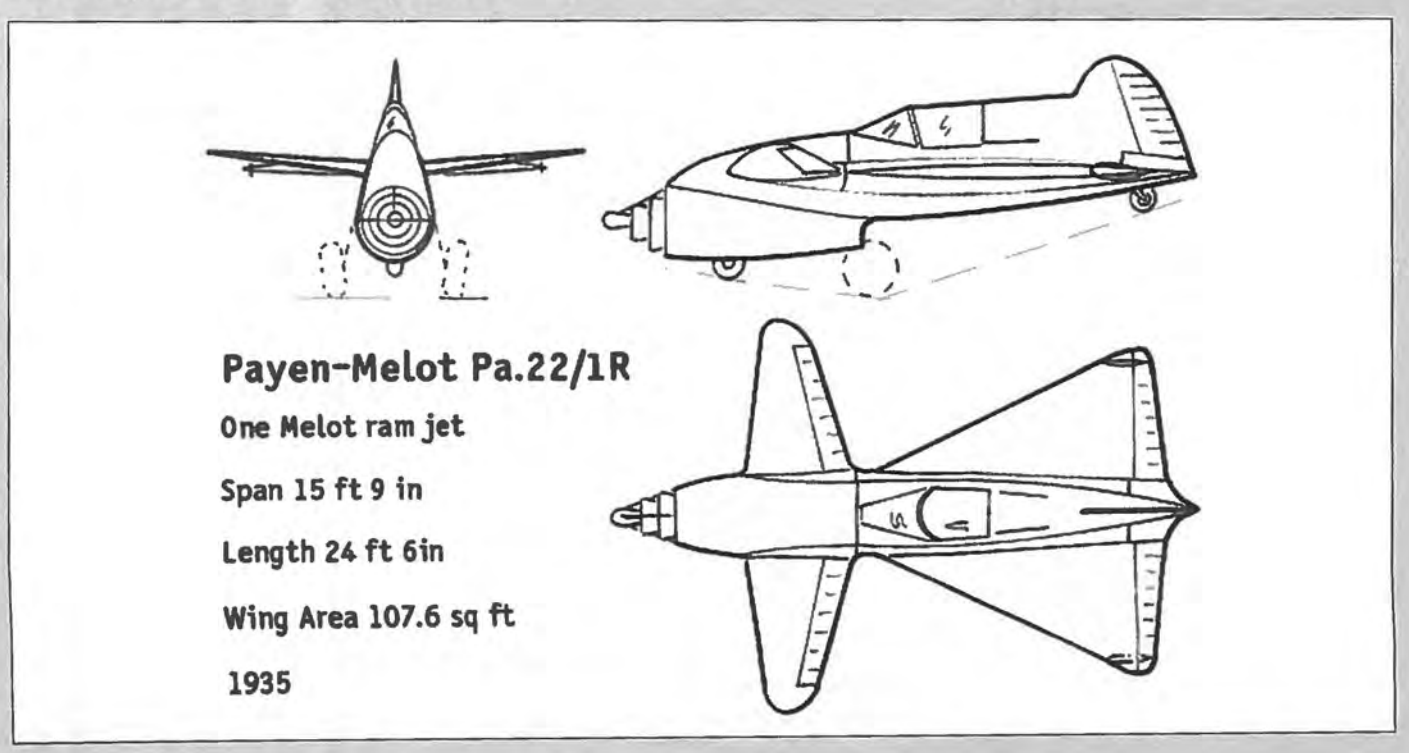
Maskinen blev demonstreret på Salon d'Aeronautique på le Bourget 1953, og jeg husker, at det havde imponerende egenskaber. Det var fuldt kunstflyvningsdygtigt og luftbremserne var så effektive, at man næsten kunne opleve at flyet stoppede op i luften over hoverne på os.

Traditionen tro for datidens små, franske jetmotorer havde de en utrolig høj hvinende lyd, så jeg mindes, at det sang i ørene længe efter at flyet var passeret i ultralav højde – og det var der jo ingen ben i, selv om PA 49 blev ført af den franske testpilot – der faktisk hed Tony Pierre Ochsenbein!

Selv om Payen havde troligt forberedt adskillige versioner af PA 49 – eksempelvis PA 492 og 495, der alle var noget større og med optrækkeligt understel. Men det blev blot til dette ene Payenfly, som nu er udstillet i al sin ynde i flymuseet på le Bourget.

PA 49 fotograferet under førsteflyvningen.

Tegning af den specielle version af Payen PA 22, skulle udstyres med en Melot ram-jet motor.



Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Jørn Vinther, generalsekretær	46141503	jv@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9696 9696/9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Claus Rose Andresen	9610 7071	Miljø
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg
Tlf. 3990 1710
www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA Repræsentantskabsmøde 2005

Kongelig Dansk Aeroklub afholder det ordinære repræsentantskabsmøde lørdag den 30. april kl. 1030 i KDA-huset, Roskilde Lufthavn.

Årsberetning vil blive fremsendt til unionerne og til de direkte medlemmer, der ønsker det.

Der afholdes formøde for de direkte medlemmer kl. 1000.

SAS-pokalen for klubledere

På KDA's repræsentantskabsmøde uddeles SAS-pokalen for klubledere til en person, der gennem sit virke har ydet en betydelig indsats for klubben og for flyvningen.

Motiverede skriftlige forslag skal være KDA-huset i hænde senest den 6. marts 2005 .

Eventuelle spørgsmål rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Aksel C. Nielsen. Se også www.kda.dk.

KDA Sportspokal

På KDA's repræsentantskabsmøde uddeles KDA's Sportspokal til en person, der ved konkurrencer i 2004 eller gennem en periode har opnået gode resultater.

Motiverede skriftlige forslag skal være KDA-huset i hænde senest den 6. marts 2005.

Eventuelle spørgsmål rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Aksel C. Nielsen. Se også www.kda.dk.

KDA i december

2. december. Møde

Møde hos Københavns Lufthavn - Roskilde om restriktioner for skoleflyvning i week-ends.

2. december. Bestyrelsesmøde

KDA bestyrelsesmøde i Aalborg. Referat er tilsendt unionerne.

7. december. Gebyrer

Gebyrmøde hos Statens Luftfartsvæsen. SLV fastholder store stigningerne for privatflyvningen. Stigningerne er beskrevet i lederen i FLYV's januar nr.

13. december. Luftrum

Luftrumsmøde i KDA hvor synspunkter på udformningen af CPH Area koordineres mellem sjællandske klubber.

16. december. Forsikringer

Møde i KDA med mæglerfirmaet Willis om forsikringer.

23. december. FLB

Afskedsbesøg hos chefen for Flyvevåbnets Bibliotek H. A. Schrøder.

Foreningen Danske Flyvere
Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt

Andespil

Det årlige andespil blev afviklet på SAS Royal Hotel den 7.december. I lighed med sidste år var sortimentet af gevinster fornyet med flere spændende præmier. Til det afsluttende "stand-up" spil var det igen lykkedes med en lille overraskelse i form af et gavekort til MyTravel.

32 medlemmer havde fundet vej til Royal Hotel, og som altid var stemningen helt i top – også ved de efterfølgende stykker smørrebrød, som hovedparten deltog i.

Til forskel fra tidligere år, forløb flere af spillene atypiske, idet man skulle meget langt hen i spillet, før der blev råbt banko, eller dem med én række kun havde brikker på denne række, resten af pladen var fortsat tom.

Som sagt var der en lille overraskelse til "stand-up" spillet. Overraskelsen blev først annonceret, da der var ganske få tilbage i spillet. Efter megen spænding med Niels Thorup Pedersen og Jørgen Svensson som de eneste "stående", blev det sidstnævnte, der under klapsalver løb med gevinsten.

En flot og festlig afslutning på kalenderårets arrangementer.

Nye regnskabsførere

Foreningens regnskabsfører, Luftkaptajn Peter M. Grønvold ønskede i løbet af året at blive afløst. Bestyrelsen besluttede i den forbindelse at dele regnskabsfunktionen op i to, således at Key Account Manager Erik Lyngholm Pedersen fremover tager sig af Foreningens og Blomsterfondens regnskaber, mens Luftkaptajn Niels Markersen bestyrer Danske Flyveres Fond.

Bestyrelsen takker Peter Grønvold for godt samarbejde gennem de forløbne tre år, og byder de to nye velkommen.

Nyt domicil

Foreningen har desværre måtte flytte domicil, da Forsvaret i forbindelse med det nye forsvarsforlig fik behov for mere plads på Kastellet. Alle civile organisationer måtte derfor finde nye lokaliteter. Bestyrelsen indgik i begyndelsen af december aftale med Scandinavian Technology & Trade Center (STTC) i Allerød om leje af et mindre kontorlokale fra den 1.januar 2005.

Sekretariatets adresse er herefter: Gydevang 39-41, 3450 Allerød. Mobiltelefonen er fortsat: 29 91 80 89.

Danske Flyveres Fond

Fundats for Danske Flyveres Fond §3 siger: "Legatet skal fortrinsvis tilfalde forulykkede danske flyvere eller deres efterladte, men skal også kunne tildeles forhenværende danske flyvere og deres efterladte, som er værdige og trængende". §5 siger bl.a.: "Legatet tildeles kun for et år ad gangen, men der er intet til hinder for, at én, der er eller har været legatnyder, igen får legatet tildelt".

Annoncering for ansøgere til DANSKE FLYVERE's FOND finder hvert år sted på foreningens stiftelsesdag den 18.august.

Fondsbestyrelsen har på bestyrelsesmøde i slutningen af november 2004 tildelt 17 legatansøgere et samlet beløb på 390.000 kr. Med årets legatuddeling har DANSKE FLYVERE's Fond til dato uddelt: kr. 4.164.700,00.

Kalender

Kommende arrangementer for år 2005 er generalforsamlingen tirsdag den 15.februar og kegleaften tirsdag den 15.marts.

Møder

Dansk Flyvehistorisk Forening

Onsdag den 16. februar 2005 kl. 19.30

Foredragsaften på Svanemøllens kaserne (Bygning 75), hvor Generalmajor Ole Fogh vil fortælle om:

F-104 set fra cockpittet

GM Ole Fogh er i dag chef for TERMAs afdeling for elektronisk krigsførelsessystemer, men har tidligere været chef for Flyvevåbnets Eskadrille 723 på Flyvestation Aalborg.

Han vil fortælle om sin tid i cockpittet på de klassiske kampfly F-84G Thunderjet, F-100 Super Sabre, F-104 Starfighter og F-35 Draken.

Flyenes forskellige flyveegenskaber og mærkværdigheder under normal flyvning, og når de presses til yderkanten af deres af deres ydeevne, vil blive beskrevet og sammenlignet. Ud over de nævnte danske flytyper har Ole Fogh fløjet en lang række af andre flyvevåbners typer.

Onsdag den 16. marts 2005 kl. 19.30

Foredragsaften på Svanemøllens kaserne (Bygning 75), hvor Major E. M. Thalund vil holde foredrag om:

Flyvning ved Hærens Flyvetjeneste med Piper Super Cub, KZ VII, H-500, T-17 og Fennec.

Foredraget vil forme sig som et historisk causeri begyndende med Piper-tiden 1958-68, derefter KZ VII, indføringen af Hughes 500, evalueringen af et nyt let fly til Flyvevåbnet og til slut noget om de seneste år med Fennec panserværnshelikopteren.

Major Thalund (JEN) har været med til det hele. Det bliver ikke kedeligt, for JEN vil fokusere på de lidt sjove og spændende tildragelser igennem årene, og måske også lidt om de tossede beslutninger, der har været truffet. Vi skal også høre om afprøvningen af T-17 på lavflyvningsruten fra Vandel til Oxbøl, hvor man sagde, at long-horn kvæget i Jylland blev efterladt som short-horns!

København Flyvehistoriske Selskab

- Auditoriet/Tycho Brahe Planetarium

Onsdag den 9. februar 2005 kl. 18.30:

Ove Hermansen fortæller om angrebet på Pearl Harbor den 7. december 1941.

Onsdag den 9. marts 2005, kl. 18.30

Carl Hagens vil give en øjenvidneberetning fra sine operative flyvninger med Junkers Ju 87 under Anden Verdenskrig.

Onsdag den 13. april 2005 kl. 18.30: Generalforsamling og filmaften.

KDA Pilotshop
tilbyder stadig:
ICAO-kort abonnement DK

Tegn et abonnement i dag og få det danske ICAO kort tilsendt fremover en gang årligt ved udgivelsen, første gang i marts/april 2005.

Vi tilbyder såvel ICAO kort Danmark som Special Chart Copenhagen, der begge udkommer hvert år omkring påske.

Gør det let for dig selv og udfyld kuponen herunder. Derefter kan den postes eller ringes ind, faxes eller mailes til os. Kuponen må naturligvis gerne kopieres eller skrives af, hvis du ikke vil klippe i bladet.

Abonnementspris for år 2005:

Pris for medlemmer af KDA:

Kr. 94 pr. ICAO Danmark

Kr. 50 pr. ICAO Special Chart Copenhagen

Pris for ikke-medlemmer af KDA:

Kr. 102 pr. ICAO Danmark

Kr. 54 pr. ICAO Special Chart Copenhagen

Et ekspeditionsgebyr på kr. 25,- samt brevporto tillægges, plus 25% moms. Forbehold for forsinkelser, leverandørfejl, trykfejl, prisstigninger samt force majeure.

Vi glæder os til at modtage din bestilling!
Med venlig hilsen

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde.
Tlf. 4614 1507
Fax 4619 1316
email butik@kda.dk
www.kda.dk

Antal

Ja, tak jeg ønsker

____ stk. ICAO Danmark årligt i abonnement

Ja tak, jeg ønsker

____ stk. ICAO Special Chart Copenhagen årligt i abonnement

Jeg forpligter mig til at betale den medfølgende faktura senest 8 dage efter modtagelsen. Abonnementet kan til enhver tid opsiges med en måneds varsel.

Navn: _____

Adresse: _____

Post nr.: _____ By: _____

Tlf.: _____ Evt. kundenummer: _____

_____
Underskrift

✈ Flymarkedet

UDSALG
Hvor længe tør du vente?
1. marts - 10% rabat
1. april - 15% rabat
1. maj - 20% rabat
1. juni - 25% rabat
Gælder kun ovennævnte datoer

2 motors Vintagefly - OY-AIK Piper PA 23-180 Apache 1959 Geronimo modifikation 1988, velegnet til kort start og landing TT. stel 4700 motorer TT. 1300 propeller 100 t. efter HE 2002 LDB gyldig til juli 05 nat VFR kr. VFR 350.00

Cessna F-172-H OY-EGU
TT. stel 4250 motor 100 t. efter HE Aldrig skadet, original god maling, LDB gyldig til maj 2007, nat VFR. Kr. 375.000 godt udstyret

Cessna 150 1962 OY-TRD
TT. stel og motor 1610 (tachotimer) Aldrig skadet, original slidt maling, nyt 3 års LDB og 100 timers insp. Kr. 150.000

FLYMØLLER
EKHV
tlf. 4087 8640/7452 8640

Cessna 172 sælges
Årgang 1965, TT 5800, motor 1620. Meget fin kompression, nyt LDB, propel nyoverhalet.
Pris kr. 195.000,-.
Henv. Tlf. 5545 1722
Mail: s@rewes.dk

Til salg PA-28-140 Cherokee
Meget velholdt, veludstyret. Com/Nav 1 KX 125 (ny 760 ch), Com/Nav 2 KX 170B, Transp. M. c, Garmin GPS 295 Colour, Autopilot m.m. (se data og fotos på www.scanbeech.dk)
Tlf. 2544 4110 el. 9894 9333.

STARKITE
KØB OG SALG AF FLY I DANMARK
www.starkite.dk
Netop nu:
10 single engines til salg

Tampico TB9 sælges
Årg. 1980, flot og velholdt. TT 1770, 50 T SMOH, 50 T prop.
Pris kr. 285.000,-
Henv. Tlf. 2711 2313 / 4068 1929

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION
RD EQUIPMENTS
RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

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 inden for 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union ✈
Upsalagade 20, 4 th., 2100 Kbh. Ø, tlf. 35 47 34 10

KALENDER

KDA

30/4	Repræsentantskabsmøde, KDA-huset

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

13/3	Materielkontrollantseminar
13/3	Generalforsamling
22-29/5	EM, Ungarn
16-21/8	DM og NM

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

19/2	Repræsentantskabsmøde, Hotel Skanderborghus, Skanderborg
5-15/5	DM, Arnborg
13-23/6	Viking Glide, Eskilstuna, Sverige
18-28/7	Sun Air Cup, Arnborg
31/7-20/8	4. junior VM, England
9-11/9	Nordisk Svæveflyvemøde, Danmark

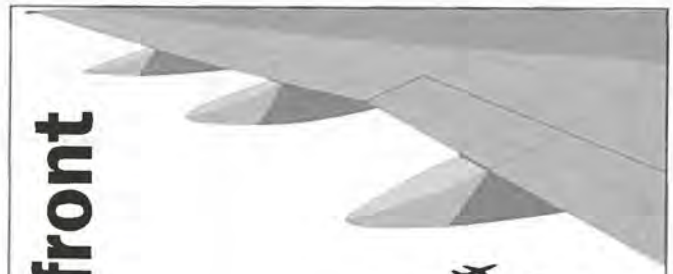
2006

10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

Motorflyvning

5-8/5	DMU-tur til Friedrichshafen, Tyskland
27-29/5	Nordtyske Motorflugmeisterschaft, Schleswig-Kropp

We bring you up front



Center air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af SAS.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

Ny PilotShop på www.kda.dk

Al flyvning begynder her!

Slæbepilot

Til Svæveflyvecenter Arnborg

Til flyvesæsonen 2005 søges 1 slæbepilot. Den primære beskæftigelse vil være flyslæb på PA18 og PA25. Det forventes at piloten udover flyslæb, er villig til at påtage sig forefaldende opgaver på kontoret, og på Centeret. Beskæftigelsesperiode: ca. 15. marts til 25. september. En fremragende mulighed for en pilot, der skal flyve sig op til et professionelt certifikat.

Evt. oplysninger v. Jørgen Eriksen på telefon: 97 14 91 55 eller je@dsvu.dk

Skriftelig ansøgning sendes inden 15. februar til:
Dansk Svæveflyver Union, Fasterholtvej 10, Arnborg, 7400 Herning.

LÆR AT FLYVE!

Se også bagsiden eller www.flyv.dk

Thisted Flyveklub

Thisted Flyveklub
Lufthavnsvej 10 - 7730 Hanstolm
Mob: 22492816 - Fax : 97965480
www.thisted-flyveklub.dk

- PPL teori samt PPL praktik
- N-BEG, BEG
- Night-qualifications, Halehjulstræning
- Differenstræning, Træningsflyvning.
- Proficency check

Klubben råder over Archer II IFR, TB-9 & AA-1B
Klubben er kendt for kvalitet og fordelagtige priser.

Air Danica Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
11201

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
8750 STÆTTE KØBSTAD

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

Tilbyder følgende uddannelser:

- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf.: 7454 5480. Fax: 7454 5487

Se vores hjemmeside for nyheder og priser
www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN - Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

Nordjyllands flyveskole
PPL
CPL/IR
Radiobevis
Træningsflyvning

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000108117

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

FLYV

Marts 2005 3

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in

Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

SKOLEFLYVNING

Privatflyvercertifikat
Erhvervsflyvercertifikat
Klasserettighed til flermotoret fly
Instrument rettighed, et-motoret fly
Instrument rettighed, to-motoret fly
Difference training
Nat rettigheder
Proficiency check
Træningsflyvning
Klasserettighed til eet-motoret fly

FLYUDLEJNING

Cessna
C172 Skyhawk
C177RG Cardinal
C206 Stationair

Piper
PA28-181 Archer II
PA28-181 Archer III
PA28R-180 Arrow
PA28R-200 Arrow IV
PA34-200 Seneca I

Beechcraft
B33 Bonanza

TEORI

PPL privatflyver certifikat
NBEG radio DK VFR
BEG radio int. VFR
GEN radio int. VFR/IFR
Morse

IKAROS FLYaps

For mere information om priser og uddannelser, besøg:

www.ikaros.dk

eller ring

4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf. 70 20 19 27
Fax 70 20 19 26
Mobil 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr.: 57112158
Nordea: 2253 8123 710231

Check flyvetiden efter!

Lommeregner, der bl.a. regner
- timer
- minutter
- sekunder
- moms/tax

Pris medlemmer af KDA kr. 250,00
Prisen er gældende, så længe lager haves.

Køb den på www.kda.dk
eller ring tlf. 4614 1507

KDA PilotShop
Lufthavnsvej 28 - 4000 Roskilde

FLYV

78. årgang nr. 3 · marts 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk A/S,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163
Layout: Tino Cordes
E-mail: tino@slagelsetryk.dk

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden:
Flymekaniker Kenneth Schrøder arbejder en på Bell 222B helikopter, reg. OY-HIG, tilhørende Air Alpha Greenland A/S. Se også værkstedstillægget der starter side 15.

Artikler:

8 100 km rekorden

12 »Nyt« luftrum over Sjælland pr. 17. marts 2005

15 TEMA: Reparation / vedligeholdelse / udstyr

27 Enestående Svedanor strækkursus i Danmark

28 Begrænsning af skole - og nu også alle andre flyvninger

35 Svedanor kurser 2005

Rubrikker:

4 Kort Sagt

13 Oscar Yankee

13 Navne

29 Læserbrev

31 Historiske Vingesus

34 Organisationsnyt

39 Flymarkedet

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Igen overskud hos SUN-AIR

Årets resultat blev et overskud før skat på 31,7 mio. kr., hvilket er 12,3 mio. kr. større end sidste år. I resultatet indgår fortjeneste i forbindelse med salg af fly.

SUN-AIR, hvis forretningsgrundlag er uændret i regnskabsåret, omfatter ruteflyvning i et franchisesamarbejde med British Airways, firma- og forretningsflyvning, salg og udleje af fly samt reparation og salg af reservedele til fly.

SUN-AIR har i regnskabsåret forberedt introduktionen af en ny flytype, Dornier 328, for at tilpasse den eksisterende flyflåde. De nye Dornier 328 vil successivt blive introduceret i flyflåden. Som bebudet sidste år åbnede SUN-AIR ruten mellem Billund og Düsseldorf primo 2004. Ruten har fået en tilfredsstillende start.

Markedssituationen i 2003/04 var stærkt præget af en forøget konkurrence inden for luftfart. Resultatet anses på denne baggrund for tilfredsstillende, siger adm. dir. Niels Sundberg.

Marine One

Når den amerikansk præsident går ud på plænen foran Det Hvide Hus for at rejse ud i verden går han hen til en helikopter, der holder flyveklar på græsset. Det har i mange år været en helikopter af mærket Sikorsky. Det er ved at være slut nu. Fra efteråret 2009 hedder helikopteren US101.

Diskussionerne i USA har gået på om den amerikanske præsident kan flyve i en ikke-USA fremstillet helikopter, idet US101 i grunden er en EH 101 fremstillet af det italiensk/engelske foretagende Agusta/Westland og udvendig magen til den helikopter det danske forsvar har købt til afløsning af S-61.

Sikorsky bød også på ordren, men tabte. Fabrikken, der har hovedkontor i staten Connecticut, mente ikke at en amerikansk præsident kunne flyve i en "fremmed" helikopter, men at den skulle være amerikansk bygget.

Sikorsky løb imidlertid selv ind i problemer, idet den Sikorsky S-92 som fabrikken tilbød, i vid udstrækning var bygget af dele fremstillet i Kina og Japan. Så for at holde deres egen sti ren fremstillede man en helt amerikansk S-92.

For at komme uden om argumentet med "det fremmede" har Agusta/Westland indgået en samarbejdsaftale med Lockheed-Martin om markedsføring og fabrikation delvist ved egen fremstilling samt samling af komponenter modtaget fra Italien og England.

US101, der har tre motorer, vil blive udrustet med General Electric CT7-8C på 3.000 SHP hver.

Glemte rejsedagbøger

Allan Jensen, der er AFIS operatør og formand for Ringkøbing-Skjern-Tarm Flyveklub i Stauning Lufthavn gør opmærksom på han har ca. 222 rejsedagbøger, motorjournaler, propeljournaler mm. liggende. Det er bøger der er dukket op i oprydningen efter Stauning Aero Service.

Piloter og flyejere opfordres til at gå ind på www.rst-flyveklub.dk, hvor bøgerne er vist med flyregistrering (OY) i alfabetisk orden. Der er også bøger til udenlandske fly og til tre svævefly.

Allan Jensens e-mail og tlf. står på hjemmesiden.

Single Engine IFR

Siden 1998 har foreningen Single Engine Turboprop Alliance (SETA) arbejdet for at gøre det muligt at flyve IFR-flyvning med betalende passagerer med etmotoret turbopropfly, blandt de danske deltagere var Jutlandia Holding (Peder Bennedsen) og ExecuJet Scandinavia. Og nu ser det ud til at lykkes – i hvert fald er det første skridt taget.

Statens Luftfartsvæsen har den 9. december 2004 udsendt AIC B 63/04, hvori fremgår at SLV i koordination med Norge og Sverige har besluttet at undtage indehavere af dansk AOC udstedt i overensstemmelse med JAR-OPS 1 fra at overholde kravene i JAR-OPS 1.525(a) (forbud mod nat- og IFR-flyvning med etmotoret fly).

Regler for kommerciel flyvning med enmotoret fly vil på et tidspunkt blive indarbejdet i (EASA)JAR-OPS 1. Reglerne vil formentlig komme til at indeholde krav om flere el-systemer, bedre sikkerhedsseler, vejrradar, radarhøjdemåler mm.

Peter Høgsberg, Air Alpha Aircraft Sales A/S, kan se en mulighed for at anvende Piper Malibu Meridian (seks sæder) over kortere afstande til kommercielt brug. Han forudser dog at der skal en holdningsændring til hos kunderne for at få dem til at benytte etmotoret turbopropfly, uanset hvor driftsikker motoren er.

De fly der i første omgang kan være tale om er Piper Malibu Meridian, Pilatus PC-12 og Cessna Caravan. De benytter alle den meget pålidelige Pratt & Whitney Canada PT6-A turboprop motor.

Pilatus fabrikken har netop leveret PC-12 nr. 500 og Cessna Caravan er leveret i over 1.000 eksemplarer (se foto).

Exxon Elite er ankommet.

Du har nu en ny valgmulighed, når det gælder motorbeskyttelse: Exxon Aviation Oil Elite 20W-50. Ved at mindske slid og kontrollere korrosion kan Exxon Elite medvirke til lavere vedligeholdelsesomkostninger - uanset om disse er planlagte eller uventede. Hold motoren i topstand med den omkostningsbesparende beskyttelse, der er indbygget i Exxon Elite.

Du kan få yderligere oplysninger eller bestille ved at kontakte Air Alpha Maintenance A/S på telefon +45 65 95 43 91 eller via e-mail på adressen exxonelite@airalpha.com.

Esso-logoet, den løbende tiger og ExxonMobil-logoet er varemærker tilhørende Exxon Mobil Corporation eller et af dets datterselskaber.

That's why there's **ESSO**

LEDER

Udvikler vi os som mennesker og luftsportsudøvere?

- eller er der muligheder som bør udvikles?

I alle dele af samfundet ses en livlig aktivitet i området uddannelse og udvikling. I fritidsflyvningen og luftsporten ses aktive udøvere, som måske ikke er blevet uddannet i mange år. Selvfølgelig opfylder man kravene til PFT o.s.v., men har man reelt haft tilbud om at videreuddanne sig i de forgange år?

Mange muligheder dukker op – simpelthen på grund af teknologi. Men bruger vi dem? Øh... ja – øh... nej, det gør vi vel kun til en vis grad.

Selve måden at undervise på er også under forandring. I dag kan man undervise elever via computer og internet, selvom de sidder meget langt væk fra underviseren og spredt over hele kloden. Der er en palette af muligheder til rådighed, som f.eks. den kommercielle verden har taget til sig. F.eks. bestilling af flyvebilletter på nettet, telefonmøder og telekonferencer.

Flysimulatorer er så livagtige at selv skiltet på KDA-huset kan ses, hvis man flyver lavt over EKRK. Har vi taget mulighederne til os? En international internet-gruppe som flyver flysimulator og leger flyveledere via internettet, har på kort tid fået mere end 41.000 medlemmer! Altså mere 41.000 flyveinteresserede, som foretrækker at bruge tiden med simulatorflyvning – men som jeg syntes burde sidde i et rigtigt fly eller hænge i en faldskærm. Og der er mange af den slags grupper.

Enorme mængder af viden hober sig op på internettet og hentes »ned« til egen brug. Enhver skoleelev med bare lidt computerkendskab, er i stand til at lægge information på nettet – og gør det.

I en kompliceret verden, hvor teknologi, regelsæt og relationer er under konstant forandring, er der vel et behov for at følge med? Selvom ens flyvemaskine har mange år på bagen, bør man vel ikke stoppe med udvikle sig som flyver og menneske.

I mange moderne virksomheder (ved godt vi ikke er en virksomhed) satses der også på personlig udvikling for medarbejderne. Konkurrencen om de gode medarbejdere er hård. Det er konkurrencen om »fritidsfolket« også. Der er flere og flere sportsgrene, og færre og færre unge at få som medlemmer. Hvordan tiltrækker vi dem og viser at luftsport og fritidsflyvning ikke er støvet affære, men tidssvarende oplevelser, som udvikler en som menneske og sportsudøver?

I KDA har vi en lang tradition – en historie som går tilbage til 1909, og det er vi stolte af og taknemmelige over. Men snakken om fortiden må ikke overskygge snakken om fremtiden! Bør vi som ansvarlig organisation i et moderne og internationalt samfund ikke gøre meget for at være »fremme i skoene« og være i stand til tilbyde en palette af aktiviteter og oplevelser, som udvikler som flyver og som luftsportsudøver, men også som menneske? Kræver det f.eks. ikke en palette af kurser og uddannelsestilbud?

I aftenskoleverdenen kan man lære alt fra ølbrygning til slægtsforskning. Hvad kan man lære eller »gå-til« i fritidsflyvningen/luftsporten. De obligatoriske kurser, som er nødvendige for at få de ønskede tilladelser og certifikater. Men hvor går man hen, hvis man gerne vil lære at betjene et iltsystem i stor højde, hvis man vil lære mere om flyvning i udlandet eller bjergrige egne? Selv har jeg ikke været i stand til at finde et »kursusprogram« med en række muligheder for den »videnbegærlige« aeronaut.

Vil vi i fremtiden være i stand til at have en vifte af tilbud til os selv (fra os selv)? På tværs af unioner – emnerne er jo ofte fælles? Ønsker vi det? Eller har vi nok i en teoriprøve i 1979, som giver os ret til at udøver vores sport i mange år – uden videreuddannelse?

KDA igangsætter nu et perspektivarbejde. Vi håber at kunne kigge lidt ind i fremtiden, og kortlægge behovene i fremtiden. Hvordan skal KDA se ud som organisation? Hvilke tilbud skal »frem på hylderne«? Hvordan skal vi samarbejde unionerne imellem? Hvilke opgaver påtager KDA sig i fremtiden?

Det bliver en spændende opgave – og resultatet skulle gerne præsenteres på repræsentantsskabsmødet den 30. april i år.

Men dialogen og nytænkningen kommer kun fra os selv.

Anders Madsen,
Generalsekretær

Mustang på tur

Cessnas kommende personaljet Cessna Mustang skal i form af en 1:1 mock-up på en reklametur til 10 forskellige byer på den vestlige halvkugle. Mustang er et sekssædet jetfly med to motorer på bagkroppen. Mock-up'en vistes først i Chicago den 14. februar. Den 14. april kommer den til Farnborough sydvest for London, derefter går turen til Antwerpen, Friedrichshafen (under AERO-udstillingen), Wien, Milano, Cannes og Zürich for at slutte på EBACE-udstillingen i Geneve den 18-20. maj.

Det første fly har netop fået samlet

skroget og vingerne på fabrikken i Wichita, Kansas. Mustang bliver certificeret efter FAR Part 23 reglerne og har en rejsehastighed på 340 kts og en max. tjenestetophøjde på 41.000 ft. Det er udstyret med Garmin G1000 avionics.

Cessna har over 200 ordrer på flyet, og hvis du bestiller nu kan du få det leveret i 2. kvartal 2009.

Fabrikken forventer at første flyvning vil ske i år.

Nordisk Flyforsikring A/S

New horizons...

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 3 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted. Det betyder hurtigere svar og endnu bedre service, som fører frem til den rigtige forsikring til den rigtige pris
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikobedømmelse og -vurdering
- Du skal kun henvende dig ét sted – til os eller din assurandør – uanset om det drejer sig om flyforsikring, taksering eller individuel rådgivning.

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring
Vester Farimagsgade 7
DK-1606 Copenhagen V
Denmark

Phone: (+45) 33 45 03 00
Fax: (+45) 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

nielsen & theilade

100 km rekorden

- Burt Rutan gjorde igen det ingen andre har gjort

Af Torben Taustrup

Den 21. juni 2004 så verden det første kommercielle rumfly, der under en flyvning krydsede den magiske højde på 100 km over Jordens overflade. Dette var startskuddet til salget af billetter for menigmand, der vil investere en lille million kroner for en smuttur uden for Jordens atmosfære.

Scaled Composites

Foretagendet der gør denne drøm til virkelighed er Scaled Composites, der har base i Mojave, Californien. Scaled ejes af flykonstruktøren Burt Rutan som startede firmaet for omkring 20 år siden, og det er kendt for flere flytyper lavet i glasfiber. Blandt de mere kendte kan nævnes andeflyene, Long Eze samt Starship. Det var også her, at det hidtil eneste fly (Voyager) der har fløjet rundt om jorden uden tankning, blev bygget.

Scaled har altid stået for den mere eksperimentelle side omkring flydesign, og det kan derfor ikke undre, at man for omkring fem år siden kastede sig over opgaven at konstruere et fly, der kunne nå op i en højde af 100 km.

En del af incitamentet til denne bedrift kunne være den udlovede Anzari

De fire piloter. Fra venstre Doug Shane, Mike Melvill, Pete Seybold og Brian Binnie. Melvill og Binnie har været over 100 km oppe.

White Knight med SpaceShipOne under bugen.

SpaceshipOne er et forholdsvis lille fly. Diameteren af kroppen er godt 150 cm.

X-Prize på 10 millioner dollars til det første ikke-statslige foretagende der ved to på hinanden følgende flyvninger med samme fartøj kunne nå over 100 kilometers højde – og vel at mærke inden for en tidsramme af 14 dage.

Målet blev nået ved to flyvninger hhv. den 29. september og den 4. oktober.

I 2004 rundede projektomkostningerne 130 millioner kroner, så det er indtil videre ikke en overskudsforretning – men det bliver det sikkert, hvis det går efter planen.

Men det er ikke kun Scaled der med Microsoft pengemanden, Paul G. Allen, der har arbejdet på at nå de 100 km. Et af de andre projekter bygger på en decideret raket der ophænges under en ballon, og som startes når ballonen har nået sin maksimale højde på måske 15-20 km. Passagererne i denne raket skal så bringes sikkert ned med faldskærm – stadig inde i raketten forstås.

Konceptet

Et amerikansk eksperimentalfly har for mange år siden nået de magiske 100 kilometer, nemlig raketflyet X-15, der startede turen fra sin plads under vingen på et Boeing B-52 bombefly i omkring 12 kilometers højde. X-15 nåede 103 kilometer ud, og en maksimal hastighed over de 7.000 km/t.

Konceptet med at have et moderfly er videreført hos Scaled, der også benytter et jetfly, White Knight, hvorunder selve rumflyet, SpaceShipOne er ophængt.

Der er en meget stor fordel ved denne metode - raketflyet skal ikke bruge energi på at gennemflyve det luftrum, hvor det vil møde den største luftmodstand. Forestillede man sig, at raketflyet selv skulle starte fra jorden, ville dette kræve langt mere energi og dermed en øgning af flyets vægt. Trækker man paralleller til almindelig rumfart vil man se, at fleretrinsraketter er det mest benyttede koncept, netop fordi rumfartøjets vægt spiller så stor en rolle – når det første trin er udbrændt, smides det af, og det andet trin kan fortsætte med den udgangshastighed som det første trin tilførte det.

Her ser man tydeligt hvor brede vingerne er. Delen fra hængselslinien og bagud er feather-mekanismen der vippes op i forbindelse med reentry.

Dog må man i forbindelse med moderskibskonceptet sige, at White Knights hastighed ikke har så stor en betydning, idet den ligger omkring de 200 km/t når raketflyet slippes – her er det højden der er vigtig.

Fremdriften

De to mest kendte raketmotorprincipper er faststofraketmotoren og raketmotoren der kører på flydende brændstof.

Sidstnævnte består af et forbrændingskammer, hvori der indsprøjtes et brændbart stof og et iltningsmiddel – det kan f.eks. være brint og ilt som man benytter til de tre hovedmotorer på NASA's rumfærger, men det kan også være væsker der ved kontakt med hinanden udløser en eksplosionsagtig forbrænding

SpaceShipOne er droppet for få sekunder siden og raketmotoren er lige startet.

der fra forbrændingskammeret ledes ud gennem raketmotorens dyse.

Raketmotorer der kører på flydende brændstof er forholdsvis komplicerede at konstruere og kontrollere, men når de først fungerer, er der store fordele ved dem. Den primære fordel er, at de kan startes og stoppes når man har lyst, og det er endvidere muligt at styre deres trykkraft via mængden af brændstof der tilføres.

Anvender man en faststofraket er der ingen vej tilbage, når den først er tændt – den vil brænde indtil der ikke er mere faststof tilbage. Fordelen ved faststofraketten er, at den er forholdsvis enkel at fremstille – i princippet er det bare en stor nytårsraket uden knald i – for det meste.

Hybridmotoren

Hos Scaled benytter man sig af et princip der er en kombination af de to ovenstående. Raketmotoren i SpaceShipOne er en såkaldt hybridmotor - den består af to hoveddele, en faststofraketmotor, samt en iltningstank.

Motoren er et cylindrisk rør der bagtil er indsnævret til en dysehals og afsluttet af en dyse. Den indeholder ca. 300 kg gummimasse som er støbt fast i det cylindriske rør. I gummimassen forløber fire cylindriske huller der har til formål at give den brændende overflade et stort areal. I den forreste ende er iltningstanken fastgjort - den indeholder noget så eksotisk som lattergas – og her skal ikke grines. Via nogle ventiler indblæses lattergassen i raketmotoren og blandingen af gas og gummi antændes.

Piloten kan ved dette princip selv bestemme, hvornår motoren skal stoppes, men trykkraften kan ikke reguleres – den kører for fuld kraft fra det øjeblik den antændes. Det har ikke været muligt at finde ud af, hvor stort et tryk motoren yder – projektet er omgærdet med lidt hemmelighedskræmmeri af hensyn til konkurrenterne.

Konceptet er ikke helt problemfrit. Ligesom ved andre faststofraketter brænder brændstoffet inde fra midten og ud mod kammerets ydervæg. Det vil sige, at efterhånden som brændstoffet forbrændes øges risikoen for at der frigøres større eller mindre stykker gummimasse, og disse kan føres hen og lukke for dyseåbningen, og man har i forbindelse hermed oplevet kraftige eksplosioner under den sidste del af forløbet. Der er nok ingen tvivl om, at eksplosionerne sætter mere fut i flyet, men man har naturligvis valgt at afbryde motoren inden den når så vidt.

SpaceShipOne

Selve flyet er lille. Skroget er lavet i kulfiber som er velegnet til formålet fordi det er et let, stærkt og forholdsvis varmebestandigt materiale. I trykkabinen er der plads til tre personer, en pilot og to passagerer.

Vinduerne er helt runde. Denne form har man valgt, fordi den strukturmæssigt er meget solid og endvidere vægtbesparende. Vinduerne er placeret på en sadan måde, at der er et godt udsyn både frem, til siderne, op og ned.

Hovedvingen er forholdsvis bredt, og vingefanget er blot fem meter. Den bageste del af hovedplanet kan sammen med de to halefinner via et pneumatisk system vippes op i en stilling som Scaled kalder "feather" = fjer. Indstillingen gør, at flyet under fald vil lægge sig med maven i faldretningen, og herfra er det forholdsvis enkelt at overgå til almindelig glideflyvning, når den bageste del af vingen tækkes ned på plads igen.

Rorflader til subsonisk flyvning er placeret på og ved siden af halefinnerne – siderorene styres med pedalerne. Derudover kan højde- og siderorsflader trimmes/styres elektrisk, når flyet er overgået til supersonisk flyvning.

Et antal strategisk anbragte trykluftdyser uden på flyet giver piloten mulighed for at manøvre mens det befinder sig udenfor jordens atmosfære.

Landingsstellet består af to hovedhjul samt en næseslæber – sidstnævnte har til formål at nedbremse flyet når det er landet.

White Knight

Moderflyet har en spændvidde på 25 meter. Cockpittet er helt identisk med SpaceShipOne's, hvilket gør omskoling fra det ene fly til det andet enklere.

Flyet drives frem af to jetmotorer af typen J-85-GE-5 med efterbrænder.

En tur i rummet

I skrivende stund har SpaceShipOne udført tre vellykkede flyvninger, hvor det er nået op over 100 km (den 21. juni, den 29. september og den 4. oktober 2004).

White Knight bærer rumflyet op i en højde af omkring 15 km hvor det droppes. Efter få sekunder tænder piloten raketmotoren – udtrykket, "let's burn rubber" har fået en ny betydning.

SpaceShipOne har passeret det højeste punkt og er overgået til feather-stilling.

Ved antændelsestidspunktet er det meningen at flyets næse skal pege en smule opad, og det er så pilotens job at få bragt flyet ind i en stejl stigning så hurtigt som muligt, da motorens maksimale brændtid ligger omkring de 70 sekunder, så der er ikke tid til for mange ekskursioner i den forkerte retning.

Motoren starter eksplosionsagtigt og kaster piloten tilbage i sædet – piloten Binnie fik i forbindelse med testflyvningen den 17. december 2003 trukket pinden med sig tilbage, hvorved flyets næse blev trukket en del mere op end planlagt. Indfaldsvinklen blev derfor så stor, at flyets styrbarhed blev forringet og dette forårsagede rulning. Den

pludselige ændring i indfaldsvinklen fik endvidere væsken i iltningstanken til at falde bagud, og styrbarheden forringedes yderligere i negativ retning.

Ved antændelsestidspunktet ligger hastigheden omkring de 200 km/t, men allerede efter 10 sekunder passerer flyet lydens hastighed. Videofilm fra kabinen viser, at piloten i nogle få sekunder oplever de karakteristiske rystelser lige før flyet gennembryder lydmuren, men herefter ser det ud som om flyvningen bliver mere rolig.

Under accelerationen udsættes fly og pilot for et sted mellem 2 og 4 G. G-påvirkningen er en kombination af accelerationen og påvirkningen der opstår, når piloten "trækker pinden i maven" for at få flyet trukket op i himlen – flyet skal hurtigst muligt bringes ind i en stigevinkel på ca. 85 grader.

De første 10-15 sekunder efter antændelse af motoren er de vanskeligste – i denne fase er flyet svært at styre, og G-påvirkningen gør, at pilotens evne til at orientere sig om flyveretning og –vinkel er nedsat.

På forskellige flyvninger har man forsøgt at finde den mest hensigtsmæssige udgangsvinkel i forhold til horisonten. Man har også forsøgt at starte flyet i en lavere højde og med en mindre indfaldsvinkel. Rorene har så haft mere magt, og det har været nemmere at få flyet ind i den ønskede stigevinkel.

Luften uden for kabinen bliver hastigt tyndere og tyndere samtidigt med at hastigheden nærmer sig Mach 3.

Ved flyvninger af denne type måles hastigheden, eller de vindkræfter som flyet udsættes for i KEAS – Knots Equivalent Air Speed - dvs. Knob målt i forhold til de vindkræfter som pitotrøret registrerer.

Vindkræfterne falder med højden selvom flyets reelle hastighed i forhold til Jorden stiger. Flyvehastigheden holdes under 260 KEAS – når den 300 KEAS, skal piloten afbryde raketmotoren.

Den maksimale flyvehastighed kan hurtigt nås, hvis det ikke lykkes piloten at få flyet til at stige tilstrækkelig meget.

Raketmotoren yder det største tryk i starten – trykket i motoren er på dette tidspunkt omkring 600 psi, svarende til omkring 40 bar. Trykket falder herefter støt og vil efter ca. 60 sekunder være faldet til 350 psi.

Dysen på raketmotoren eroderer forholdsvis hurtigt pga. varmepåvirkningen, og dette har indvirkning på den vinkel som gasserne forlader motoren i - og dermed også på den retning som flyet bevæger sig i.

På raketter kompenseres der for dette ved at lade hele raketten rotere, og kursen fastholdes så på den måde.

Af vægthensyn har man valgt ikke at gøre dysen styrbar på SpaceShipOne. I stedet korrigerer man med det aerodynamiske trim, men dette er kun muligt så længe vindkræfterne tillader det. Brænder dysen skævt udenfor atmosfæren, kan piloten hurtigt miste kontrollen med flyet, for de små trykluftdyser ikke har så stor magt.

Efter omkring 60-70 sekunders brændtid slukkes raketmotoren, og flyet fortsætter i et stykke tid sin færd opad i en vinkel på mellem 80 og 85 grader samtidigt med at hastigheden falder. Fra dette tidspunkt og ca. tre minutter frem oplever piloten vægtløshed. Har flyet rullet på den sidste del af turen ud af atmosfæren, ja så fortsætter det i den bevægelse – og det har det gjort to ud af tre gange.

Nede igen – der er fart på under landingen, bemærk den forholdsvis store indfaldsvinkel.

Nedturen

Uden for Jordens atmosfære overgår hovedplanet til feather-stillingen, og flyets orientering kan nu kun kontrolleres vha. trykluftdyserne. Højden er på toppunktet over de 100 km, - himlen er mørk, og man ser tydeligt grænsen mellem atmosfæren og rummet.

Flyet begynder nu sit frie fald ned mod Jorden igen. Den mest nervepirrende del af turen er mødet med Jordens atmosfære – dette er piloterne Melvill og Binnie enige om. Den kraftige nedbremsning med påvirkninger på omkring 5 G sammen med den voldsomme støj som fartvinden forårsager er en skræmmende oplevelse.

På et tidspunkt overgår flyvingen fra feather til normal flyvestilling, og piloten kan koncentrere sig om at finde tilbage til landingsbanen igen – udsigten er jo fin fra 20 kilometers højde. Flyet lander på banen som et svævefly.

Fra det tidspunkt hvor raketmotoren startes i ca. 15 kilometers højde og til flyet igen er nede i 15 kilometers højde går der ca. seks minutter. I gennemsnit svarer det til en vertikal hastighed af knapt 500 meter i sekundet.

Selvom SpaceShipOne er i stand til at bevæge sig uden for Jordens atmosfære er der stadig et stort skridt til at gå i direkte kredsløb om Jorden. Hvis dette skal lykkes, skal der omkring 50 gange mere power til, og så bliver reentry en noget anderledes opgave, da hastigheden så vil være over 25.000 km/t – indtil videre er det kun NASA's rumfærger der kan lave det stunt.

Det kunne være ganske spændende at komme med en tur ud i rummet, men måske varer det endnu et par år, inden man er klar til at tage betalende passagerer med. Scaled har dog skrevet kontrakt med Virgin, og billetsalget er som nævnt allerede startet.

Læs mere på Scaled Composites hjemmeside: www.scaled.com ■

180 dage til Sindal

good aviation practice
GAP
danmark 2005

www.flyv.dk

»Nyt« luftrum over Sjælland pr. 17. marts 2005

Tekst: Søren Tårnhøj, KDA's Luftrumsudvalg

Forhistorien

Da Flyvestation Værløse lukkede for snart et år siden, kom det ikke som en stor overraskelse. Men alt andet lige, ville dette jo betyde at der ville blive frigivet en masse luftrum på Sjælland. I KDAs Luftrumsudvalg, øjnede vi da også chancen for at vende den udvikling der havde været konstant siden Københavns TMA blev indført først i 70'erne. Vi ønskede naturligvis at en bid af den kage skulle tilfalde almenflyvningen.

Derfor brugte vi sidste vinter på at holde en række møder med alle unioner under KDA. Motor-, sæve-, ballon-, hangglider-, paraglider-, faldskærm- og kunstflyver union blev indkaldt. Interessen var naturligvis størst fra sæveflyvernes side, da de bruger mest plads. Og det bliver da også sæveflyveklubberne der i vid udstrækning kommer til at administrere områderne. Men vi ønskede virkelig at alle skulle have fornøjelse af dette arbejde, og holdt derfor tæt kontakt til alle unioner.

Planen

Vi samlede alle ind- og udflyvnings procedure til Kastrup og Roskilde. Mogens Bringø lavede et kæmpe arbejde med at beregne vinkler og linier for alle disse procedure. Han tegnede alle informationer ind på VFR kort, så vi kunne skabe os et overblik. Ud af alle disse kort kom så et endeligt oplæg til de forhandlinger der skulle holdes sidste år i maj. Dette oplæg fordelte det frigivne luftrum på følgende måde: Det nordlige Sjælland skulle stadig være dækket af Copenhagen Area, men skulle have større højder og mere plads at flyve i. Det sydlige og vestlige Sjælland skulle få trukket alle linier væsentligt længere ind mod Kastrup og Roskilde.

Men selvom vi var fulde af forhåbning efter det første møde, bl.a. fordi der ikke var andre oplæg til forhandling, måtte vi i løbet af efteråret desværre konstatere at løbet blev kørt uden os. SLV valgte at beholde de gamle streger.

Skuffede gik vi hjem og lagde hovederne i blød og kom op med en ny plan for hvordan vi fik vores lille bid af kagen. Og til de efterfølgende møder lykkedes det så virkelig at få mere luftrum til vores sport.

Resultatet

Så når det nye kort kommer fra trykken her i marts, ligner det denne skitse:

Beskrivelse

Kort fortalt så er N-områder og S-områder til klubbrug, præcis som de gamle klubområder var det. Dog med visse lempelser.

T-områderne T4, T5 og T6 er til ren transit.

T7 vil blive brugt til optankning med henblik på krydsning af T4 og T5.

T9 er afhængig af bane i brug i Kastrup, men vil nok mest være til transit.

Resten af T-områderne vil kunne tildeles på klubbasis efter særlige betingelser. Og dette er nyt!

I Nordsjælland er stregerne helt nye med meget mere luftrum til følge.

Område T8 er specielt, da det næsten altid kan tildeles på klubbasis.

Syd og vest Sjælland ligner sig selv, på nær områderne S5 og S6, som er nye klubområder, lavet på speciel måde af hensyn til drageflyverne fra Skjoldsnæsholm.

En anden stor nyhed her er de nye områder T1, T2 og T3. De er godt nok T-områder, men vil kunne tildeles som regulære områder, specielt når Kastrup ikke bruger bane 04. Alt i alt også en del mere luft her.

Der er en underopdeling af områderne N2, N4 og N6, samt S2, S3 og S4 i hhv. 2 og 4 kasser.

Administration af områderne nord for linien T4, T5, T6 skal administreres af de nordsjællandske klubber på skift. Områderne syd for, skal administreres af de øvrige klubber på Sjælland, også på skift.

Vi bliver ofte spurgt om hvorfor det skal være så vanskeligt at flyve på Sjælland, når man i Jylland klarer sig meget nemmere igennem Karup, Billund osv. Svaret er at man på Sjælland har valgt at have Copenhagen Area som klasse C luftrum, og ikke som Jyllands TMAer, klasse D. I klasse C luftrum skal der bl.a. ydes adskillelse mellem VFR og IFR. Og transponder er et krav. Sådan er det ikke i klasse D.

Vi slipper til gengæld, vha. vores aftaler på Sjælland, for transponder kravet i SFOerne. Og vi må bruge områderne som om de var klasse G.

Man kan så bemærke sig at Roskilde og Kastrup CTR er klasse D. Så hvis man bruger T4 til transit, er der ikke noget problem i at lande VFR på Roskilde. Men brug banerne, for der står antenner mm. i græsset.

Men alt har en pris

Og prisen for mere luftrum er: Mere disciplin. For det første radiodisciplin. Det kan jo blive nødvendigt at skulle forlade, specielt T-områderne, ret hurtigt når Kastrup skifter fra bane 22 til bane 04, eller der kommer IFR trafik. Det er jo desværre den eneste måde hvorpå der, uden transponder, kan laves adskillelse mellem VFR og IFR. Og det kræver radiodisciplin. Det vil sige, ikke så meget »walkie talkie snak« på sæveflyvefrekvenserne. Specielt ikke når områder skal åbnes eller lukkes. Disse vigtige meddelelser skal have høj prioritet. For kan vi ikke komme igennem på radioen, og er vi 30-40 minutter om at tømme et område, bliver vi ikke gode venner med Roskilde eller Kastrup.

For det andet skal klubberne til at have mere styr på deres fly, så man præcist ved hvem man har ude i områderne. Ikke hvor de er, men hvem de er. Altså slut med at lade den nye elev passe radio og telefon. Det skal være en der ved hvad det drejer sig om. Desuden skal områderne leveres tilbage til Roskilde, når vi har fyraften.

Flyvning på dage med kun lidt aktivitet foregår som hidtil med individuel kontakt til ATC. Nyt her er, at ét fly kan åbne to områder ad gangen, for at lette skift fra et område til det næste.

En nøjere beskrivelse af områdernes

brug vil blive for omfattende her, men Mogens Bringø arbejder igen hårdt og er ved at koge det hele sammen i en aftale vi har lavet med ATC Roskilde. Den bliver sendt ud til de enkelte klubber snarest.

Da der bliver lagt mere ansvar over på os, er aftalen mere detaljeret end den gamle. Så vi regner med at holde orienteringsaftener, så alle kan blive fortrolige med de nye ting.

Desuden vil aftalen blive lagt på Dansk Svæveflyver Unions hjemmeside inden den træder i kraft den 17. marts.

Vi har aftalt med Roskilde, at vi laver et møde til november, for at opsummere årets erfaringer og rette aftalen til.

Så selvom vi ikke fik G-luftrum på store dele af Sjælland, føler vi alligevel at det var umagen værd. Hvad fremtiden så bringer kan man jo kun gætte på. Roskilde kan måske pludselig få rutefly? Og flytrafikken til Kastrup øges jo hele tiden. Alt sammen noget der kræver plads. Men der vil sikkert også komme nye og færre klasser af luftrum. Måske kun kontrolleret hhv. u-kontrolleret.

Så her og nu kan du nøjes med et nyt ICAO kort til ca. 100 kr. Men hvis man vil flyve (næsten) frit om 5-10 år, så er en transponder nok ikke nogen dårlig investering. ■

Navne

90 år

Dr. techn. Per V. Brüel

Den 6. marts fylder civilingeniør, dr. techn. Per V. Bruël 90 år. Han begyndte med svæveflyvning i trediverne, fik A-certifikat i 1957 og er nok den danske privatflyver, der har flest flyvetimer: 8.990, heraf ca. 100 på kinesisk certifikat (i HongKong) var det blevet til, da han måtte deponere certifikatet i 1999.

Doktor Brüel har udover sit virke som erhvervsleder også fundet tid til organisationsarbejde. Han var formand for Motorflyverådet 1962 til 1968 og vicepræsident for FAI fra 1967 til 1996.

I 1981 fik han FAI's Tissandier-diplom og samme år Luftfartspokalen.

85 år

Fabrikant Aage Dyhr Thomsen

Aage Dyhr Thomsen, en af tressernes fremtrædende svæveflyvere, bliver 85 år den 22. marts. Han har guld-diplom med tre diamanter og var den første (eneste?), der fløj over Kattegat i svævefly. Dyhr var også primus motor i arbejdet med etablering af Svæveflyvecenter Arnborg og stod for driften de første år.

Han var også motorflyver (med B-certifikat) og har ca. 7.400 flyvetimer.

75 år

Oberst J Michaelsen

Jørgen Michaelsen, der bliver 75 år den 8. marts, begyndte sin militære karriere på flyveskolen på Avnø i 1949. MIK har været chef for ESK 729, operationsofficer på Karup og chef for Skrydstrup foruden stabstjeneste ved FTK, BALTAP mv. Han blev pensioneret i 1991.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-PHD	Piper PA-46-500TP	2004	4697193	7.1.2005	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-BOF	Cameron V-77	25.1.2005	Frederiksborg Ballonkompagni, Hellebæk	Ophugget
OY-KHK	McDonnell Douglas MD83	21.1.2005	SAS Danmark A/S, København S	Udlejet til USA

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-ACS	Piper PA-22-108	11.2.2005	Hove-Christensen, Nakskov	Dan John Arne Bendtsen, Melby
OY-BLO	Piper PA-28-151	2.2.2005	Karsten Mose, Skagen +	Aviatior Lease & Firiance A/S, Roskilde
OY-CCX	S-H Ventus C	7.1.2005	Lars Chr. Madsen, Kolding	Kirsten Sørensen, Herning
OY-CPC	Piper PA-28-181	2.2.2005	Alex Thuren Rasmussen, Læsø	Ole Brinckmeyer, Allerød
OY-EGJ	Cessna F 150G	13.1.2005	Herluf Ligaard Kristensen, Nørre Snede +	Asbo Holse, Karlslunde
OY-MTX	Standard Libelle	27.1.2005	Team-73, Støvring	Søren Guldborg Jensen, Støvring
OY-MYX	Schleicher Ka 6CR	25.1.2005	Bo Vallentin Jensen, Esbjerg	Kaj Siriksen, Skjern +
OY-POZ	Piper PA-28-151	14.1.2005	Flyveklubben OY-POZ, Kokkedal	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde
OY-XED	Scheibe L-Spatz	7.1.2005	Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, Herning	Knud Møller, Herning
OY-XTO	Scheibe SF-25E	2.2.2005	Ole Bundgaard, Korsør	Slagelse Svæveflyveklub

PILATUS

PC-12

Downturns. Upturns. Market corrections. It can be a wild ride, and your choice of aircraft is crucial. With a Pilatus PC-12 you don't have to worry about having too little or too much aircraft. Its affordable enough to be your first aircraft, and big enough, fast enough, and versatile enough to carry you on to greater things. And if you enjoy being in control, its easy to fly too.

With its executive configuration in a spacious, pressurised cabin, the PC-12 can be used as a "flying boardroom", free from interruption and in complete confidentiality. With a cargo door standard on all PC-12's, this versatile aircraft is also highly suitable for freight applications. And the good news is that the PC-12 is now certified in Scandinavia to operate commercially for charter and air ambulance purposes.

Pilatus aircraft are known for their innovative design, precision engineering, and quality craftmanship. The PC-12 continues this reputation, offering a business aircraft that is Swiss-built and -engineered, and completed with the highest quality materials, finishes and craftmanship, combining excellent economy and reliability.

ExecuJet is currently presenting free seminars and static demonstrations of the Pilatus PC-12. For more information on an upcoming event near you, please contact Mette Forsberg, on mette.forsberg@execujet.dk or on tel: +45 46 14 15 23.

If you would like to learn more about the PC-12 product itself, and its role in private and/or commercial operations in Scandinavia, then please contact Sales Director Mr. Per Lie on per.lie@execujet.dk or on tel: +46 706 530 390.

Tel: +45 46 14 15 16
Fax: +45 46 14 15 46

Visit our website
www.execujet.net

ExecuJet

Now you're flying.

AUSTRALIA • EUROPE • MIDDLE EAST • SOUTH AFRICA

PILATUS

Reparation / vedligeholdelse / udstyr

v/ B. Aalbæk-Nielsen

Fly kan blive gamle - nogle endda så gamle, at de indtager en hæderkronet plads blandt veteranflyene. Men de bliver aldrig udslidte på samme måde, som f.eks. biler kan blive det. Det forhindrer fabriksforskrifter og myndighedskrav og først og fremmest de mange forskelligartede værksteder. Og netop disse værksteder spiller en helt afgørende rolle, når det drejer sig om at holde flyene i luften på det høje sikkerhedsmæssige og driftsøkonomiske stade, som er en nødvendig forudsætning for al flyvning, men også så denne på bedst mulig måde kan byde på de personlige udfordringer og glæder, som er så vigtig en side af flyvningen.

Værkstedernes mangfoldighed kan være vanskelig at overskue. Som en hjælp til det har FLYV en del gange med års mellemrum bragt en oversigt. Ikke mindst de senere års store udvikling - men også en vis afvikling - der har fundet sted på området, har gjort det aktuelt nu at bringe en opdateret oversigt over den samlede værkstedssektor, og vi har valgt at gøre det med SLV's fortegnelse over JAR 145-godkendte virksomheder som grundlag. Disse virksomheder er ved et udsendt spørgeskema blevet spurgt, om de ønskede at uddybe SLV-fortegnelsens oplysninger. Hvor dette er tilfældet i oversigten på de følgende sider, er der altså tale om de enkelte virksomheders egne oplysninger, og derfor kan der være ret betydelige forskelle både i omfanget af og formen på præsentationen af virksomhederne og deres aktiviteter. Hvor ikke andet er angivet, er også det anvendte billedmateriale - efter opfordring fra FLYV - stillet til rådighed af virksomhederne selv.

Kleinsmed Mette Ravn Sørensen på FMK's Hovedværksted Aalborg.
Foto: Henning Skree, Fototjenesten, FSN AAL

Virksomhedsoversigt

Air Alpha Maintenance A/S
Hangar 31, Odense Lufthavn, 5270 Odense N
Tlf. 6595 5388, Fax: 6595 5467
E-mail: airalpha@airalpha.com
www.airalpha.com

En af de tre hangarer, der huser Air Alpha Maintenance i Odense Lufthavn.

Oprettelsesår:
2002 (tidl. kendt under navnet Alice Aviation)

Antal ansatte: 35 - fordelt således:
Piper Service Center u/ Tom Kjeldsen: 14 mand beskæftiget med vedligeholdelse af forskellige flytyper (Piper, Cessna, Citation, Beech 1900 serien m.fl.)

Workshop u/ Kristian Lajgaard Pedersen: Fem mand beskæftiget med overhaul af Bell komponenter, motorer m.m. Desuden arbejde for søsterselskabet Air Alpha Greenland A/S på deres otte Bell 222 helikoptere samt en del eksternt arbejde.

Avionics Shop u/ Dennis Petersen: Tre mand forestår forhandling af bl.a. Garmin, Avidyne, S-Tec/Meggitt, Blue Sky Network m.m. samt alle flyinstallationer.

Logistik afd.: Otte mand, som bl.a. forestår forhandlingen af Exxon Mobil produkter.

På billedet herunder er størsteparten af de 35 ansatte i Air Alpha Maintenance A/S fotograferet i vinteren 2004. Yderst til venstre ses adm. direktør i selskabet Torben Steffensen.

Direktør Torben Steffensen

Fly til salg

Fabriksnye fly:
Piper Archer III (maj '05) USD 233,440
Piper Malibu Meridian OY-PHD USD 1,910,000
Piper Seneca V OY-PHB USD 752,240
Piper Saratoga II TC OY-PHG USD 559,632
Piper 6XT N30XT USD 491,735

Brugte fly:
2002 Piper Malibu Mirage OY-LTT MAKE OFFER
2000 Cessna Grand Caravan OY-TPC USD 1,325,000
2000 Cessna Grand Caravan OY-TPG USD 1,325,000
1998 Piper Seneca V OY-JHS USD 400,000
1996 Piper Malibu Mirage SE-KCN USD 525,000
1975 Piper Seneca II OY-BYI USD 175,000
1972 Scottish Aviation Bulldog SE-LNL USD 60,000
1952 Piper SuperCub OY-ELG USD 50,000

Odense Airport
Telefon: 65 954 954
E-mail: sales@airalpha.com

Reservedele

Vi har flere end 6000 Piper part numre på lager og tilbyder stor fleksibilitet: Ved bestilling inden kl. 16.00 sendes reservedelen(e) samme dag.

Vedligehold

Uanset om du skal have skiftet en pære eller en motor kan du trygt henvende dig til vores EASA Part 145 godkendte værksted i Odense. Vi er et one-stop værksted, da vi kan tilbyde en komplet løsning inden for fly-vedligehold.

Vor certificering omfatter både helikoptere, turbine- og stempelmotorfly – store som små.

Takket være vores brede erfaring og ekspertise tilbyder vi den bedste support i vores tre dertil indrettede hangarer.

Vores service inkluderer også en godkendt Avionic Workshop. Her tilbyder vi salg af de fleste typer avionics og elektronisk udstyr, og vi har stor erfaring med design, engineering og installation i et bredt udvalg af fly og helikoptere.

I vores Component Workshop udfører vi overhauls og reparationer på Bell 222/230/430 helikopter komponenter.

Odense Airport
Telefon: 65 95 54 54
Fax: 65 95 54 76
E-mail: maintenance@airalpha.com

Elite · TAE · Piper Freedom of flight · GARMIN

AIR ALPHA
www.airalpha.com

Air Alsie A/S

Lufthavnsvej 3, Box 240, 6400 Sønderborg
Tlf.: 7442 9888, Fax: 7443 4282

Aircraft Instrument Organization

A10 - Hangarvej E-F
Roskilde Lufthavn
4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1090, Fax: 4619 1490

Oprettelsesår: 1969

Antal ansatte: 1

Ledende medarbejder: Flemming Götke

Arbejdsområder: Flight instruments

Autorisationer: Part 145/EASA DK.145.0044

Air Service International A/S

Billund Lufthavn, Stratusvej 1, 7190 Billund
Tlf.: 7533 8733, Fax: 7533 8580
E-mail: airservicebillund@get2net.dk

Oprettelsesår: 1979

Antal ansatte: 2

Ledende medarbejder: Poul Jensen

Arbejdsområder:
Robinson Helicopter Dealer og Service Center.

- Reparation og vedligehold af fly op til 5.700 kg.
- Strukturreparation af fly op til 70.000 kg.
- Vejning af fly op til 40.824 kg.

Certificeringer: EASA Autorisation nr. DK 145.007

Air Service Vamdrup ApS

Lufthavnsvej 7a / Box 62, 6580 Vamdrup
Tlf.: 7558 3708, Fax: 7558 1454
E-mail: hp.asv@mail.dk
www under konstruktion

Oprettelsesår: 1988

Antal ansatte: 20 + 8-10 freelance

Arbejdsområder: Reparation og vedligeholdelse på GA-fly.

- Line- og base-maintenance på ATR42/72.
- Line- og base-maintenance på Beech 90/200/1900.
- Line-stationer i ind- og udland.
- Stempelmotorværksted op til 450 HK.

Autorisationer: Part 145 samt dansk BL2-1

Atlantic Airways Faroe Islands Ltd.

Vagar Lufthavn, FO-380 Sørvåg, Færøerne
Tlf.: 341000, Fax: 341001
E-mail: (fornavn)@atlantic.fo
www.atlantic.fo

Optrettelsesår: 1988

Ledende medarbejdere:
EASA Part 145 Maintenance Manager William Smith.
JAR OPS 1-3 Tecnical Manager Remi Hansen.

Arbejdsområder: Vedligeholdelse af Bell 212 og 412 helikoptere på »Line and base niveau«.

Selskabet har Line Station i Københavns Lufthavn Kastrup.

Avia Radio A/S

Hangar 141, Københavns Lufthavn Syd, 2791 Dragør
Tlf.: 3245 0800, Fax: 3245 7375

AVIATECH

Roskilde Lufthavn, Hangarvej B 2, 4000 Roskilde
Tlf.: 4619 0103, Fax: 4619 1039
E-mail: info@aviatech.dk el. steen@aviatech.dk
www:aviatech.dk

Oprettelsesår: 1985

Antal ansatte: 3

Leder/ejer: Steen Larsen

Arbejdsområder: Strukturarbejde efter skader og reparationer på krop og vinger.

AVIATECH
Roskilde Lufthavn, Hangarvej B 2, 4000 Roskilde
Tlf.: 4619 0103, Fax: 4619 1039
E-mail: info@aviatech.dk el. steen@aviatech.dk
www:aviatech.dk

Aviation Interior Center ApS

Odense Lufthavn 34, 5270 Odense N
Tlf.: 6595 4554, Fax: 6595 4533
E-mail: info@aicdk.dk

Oprettelsesår: 2002
Antal ansatte: 8
Ledende medarbejdere: Direktør Søren Nielsen, økonomiansvarlig Jeanette Vestergaard Nielsen, design manager Henrik Lund.
Arbejdsområder: Renovering og reparation af flyinteriør.
Autorisation: EASA DK.145.0068

AviGroup Denmark ApS

Amager Landevej 147B, 2770 Kastrup
Tlf.: 3251 8302, Fax: 3251 8303
E-mail: info@avigroup.dk
www.avigroup.dk

Oprettelsesår: 1997
Antal ansatte: 2
Ledende medarbejdere:
Keld Jacobsen og Anders Rasmussen
Arbejdsområder:
- Salg af vibrations- og balanceringsudrustning til fly og helikoptere.
- Salg af lufthavnsudstyr

Avionics Service Center ApS

Cumulusvej 2, 7190 Billund
Tlf.: 7533 8488, Fax: 7533 8983
E-mail: avionics@tdcadsl.dk

Oprettelsesår: 1979
Antal ansatte: 1
Arbejdsområder:
- Installation og vedligeholdelse af avionicsudstyr.
- Forhandler af de fleste fabrikater, specielt Walther Dittel.

EASA PART 145 værksted. Vedligeholdelse af fly, samt vedligeholdelse og salg af redningsveste.
CAT flyservice ApS - Lufthavnsvej 34-38 - 4000 Roskilde
Tlf: 46 19 11 14 Fax: 46 19 11 15 - www.aircat.dk - hn@aircat.dk

benair

Autoriseret
Cessna Service Station

Reparation, inspektion og genopbygning af:
Cessna – Piper – Metro – Let 410
Bell 206 – Short 3-60

Mere end 8000 partnumre på lager

Benair a/s
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern
Telefon 96 81 44 44 - Telefax 96 81 44 50
e-mail: vagn@benair.com

Benair A/S

Box 140, Stauning Lufthavn, 6900 Skjern
Tlf.: 9681 4444, Fax: 9681 4450

CAT Flyservice ApS

Lufthavnsvej 34-38, 4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1114, Fax: 4619 0769
E-mail: hn@aircat.dk
www.aircat.dk

Oprettelsesår: 1979
Antal ansatte: 9
Ledende medarbejder: Helge Nielsen
Arbejdsoråder:
- Reparation og vedligeholdelse af fly.
- Eftersyn af redningsveste.

Certificeringer: Part 145.

Center Flight ApS

Hangarvej 4 A, 4000 Roskilde
Tlf.: 4619 0807, Fax: 4619 0837

Cimber Air A/S

Lufthavnsvej 2, 6400 Sønderborg
Tlf.: 7442 2277, Fax: 7442 6511

Copenhagen Avionics A/S

Hangarvej A2, 4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1111, Fax: 4619 0029

DanCopter A/S

Esbjerg Lufthavn, 6705 Esbjerg Ø
Tlf.: 7612 1450, Fax: 7612 1451
E-mail: arl@dancopter.dk
www.dancopter.dk

Oprettelsesår: 2002

Antal ansatte: 30

Ledende medarbejdere: Adm.dir. Susanne H. Lastein, teknisk chef Arne Lange, kvalitetschef Bendix Rødgaard.

Arbejdsområder:

- Helikopteroperationer - off-shore, on-shore m.m.
- Helikoptervedligeholdelse - part 145 organisation.

Dansk Fly Elektronik ApS

Roskilde Lufthavn, Hangarvej G 11, 4000 Roskilde
Tlf.: 4619 0091, Fax: 4619 0705
E-mail: dfe@avionics.dk
www.avionics.dk

Oprettelsesår: 1986

Antal ansatte: 8

Ledende medarbejdere: Direktør Søren K. Jakobsen, værkfører Palle Hansen og Bo de Fries.

Arbejdsområder:
Salg, service og installation af avionics-udstyr.

Certificeringer: Part 145-godkendt, ref: DK.145.0013

Fra afleveringen efter avionicsopdateringen af den 28. og sidste af Flyvevåbnets T-17.

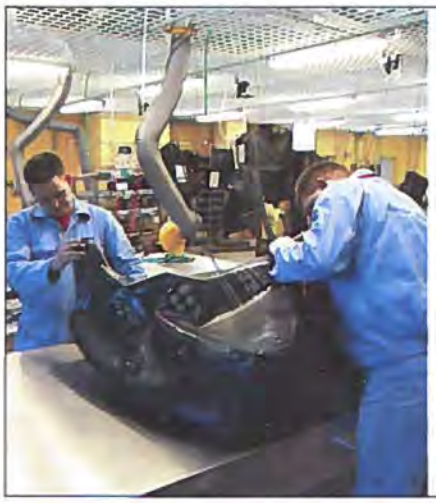
Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder **salg** - **service** og **installation** af alle former for **moderne flyelektronik ...**

Med en central beliggenhed på Københavns Lufthavn Roskilde EKRK ved Roskilde, kan vi servicere Dem, hvornår og hvor De ønsker det.

Vi er JAR 145 godkendt af SLV nr. SLV013 - og enhver installation eller reparation afsluttes med en grundig inspektion og funktionstest inden flyet afleveres.

dfe
DANSK FLY ELEKTRONIK APS
KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
TLF 46 19 00 91 . FAX 46 19 07 05
www.avionics.dk • dfe@avionics.dk



Reparation af fuel cells

Ved en gennemgribende renovering forlænger vore teknikere din gummitanks levetid. Vi håndterer tanke i alle størrelser til både fly og helikoptere og returnerer dem med et Part 145 certifikat. **Du sparer op til 75%** i forhold til anskaffelse af ny. Vi har også renoverede tanke på lager til omgående levering.

Kontakt Bernd Krause på tlf. 9962 6265 eller bernd.krause@aerotech.dk for information og tilbud.

DANISH AEROTECH

Karup Air Base • PO Box 53 • DK-7470 Karup • www.aerotech.dk

Danish Aerotech A/S

Flyvestation Karup, PO Box 53, 7470 Karup
Tlf.: 9962 6262, Fax: 9962 6364
E-mail: info@aerotech.dk
www.aerotech.dk

Vedligeholdelse af Flyvevåbnets T-17 træningsfly.

Oprettelsesår: 1992

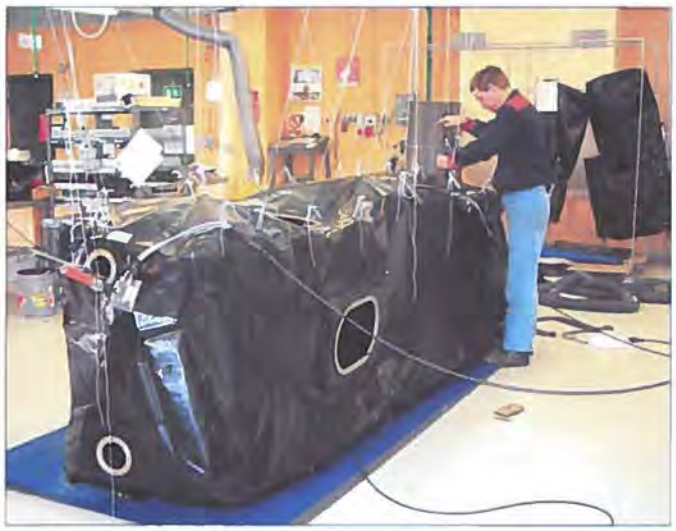
Antal ansatte: Ca. 85

Ledende medarbejdere: Adm.dir. Søren E. Petersen, økonomidirektør Jan Jørgensen, director-aerospace services David Toussaint, program manager-fuel cells Bernd Krause.

Arbejdsområder:

- Eftersyn og reparation af gummitanke til brændstof, hvorved tankens levetid forlænges.
- Reparationer på fuel cells til de fleste civile og militære helikoptere og fixed-wing fly fra store Boeing fly til små veteranfly.
- Levering af renoverede tanke og installationskits fra lager.
- Vedligeholdelse, reparationer og eftersyn fra line- til hovedværkstedsniveau på primært militære fly og komponenter.

Certificeringer: Kvalitetsstyringen er etableret i overensstemmelse med ISO 9001:2000, AQAP-110 og EASA Part 145.



Fuel cells til AWACS

DAO Aviation A/S

Hangarvej H 1, 4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1219, Fax: 4619 1149

ExecuJet Scandinavia A/S

Hangarvej H 11, 4000 Roskilde
Tlf.: 4614 1516, Fax: 4614 1517
E-mail: brian.jensen@execujet.dk

Oprettelsesår: 1998

Antal ansatte:
32 (incl. piloter og kontor), 5 i teknisk afdeling.

Ledende medarbejdere: Accountable manager Eva Stuhr, teknisk chef Brian Jensen, Kontrolchef Niels Erik Høiberg.

Arbejdsområder:

- Learjet 31, 35, 45 og 60
- Pilatus PC 12 - Pilatus Service Center
- Cessna 500/550

Flyudlejning ApS
Hangarvej E 2, 4000 Roskilde
Tlf.: 3253 5161, Fax: 3253 6991

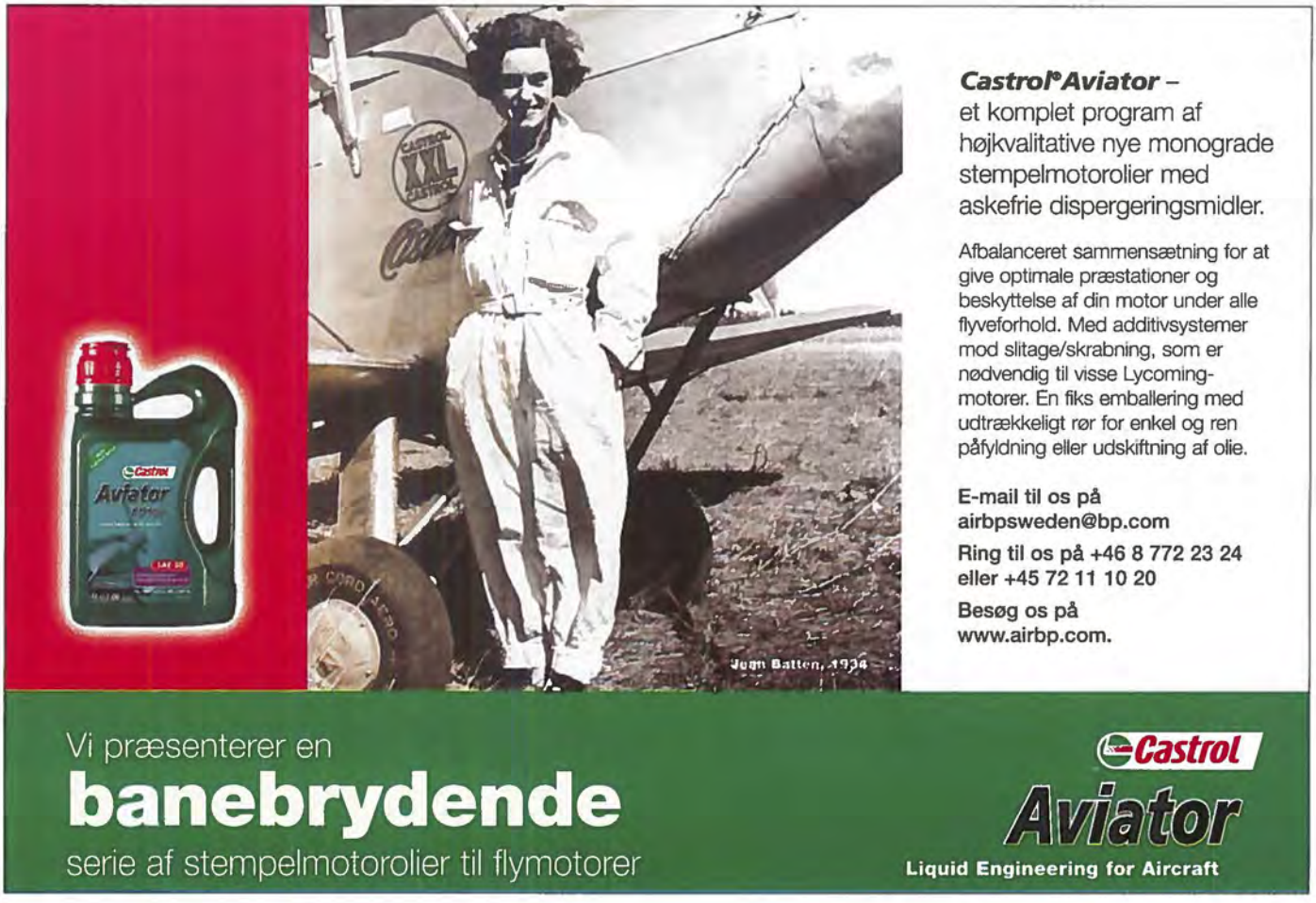
Flyvematerielkommandoen
Hovedværksted Aalborg
Lufthavnsvej 46, 9400 Nørresundby
Tlf.: 9819 6000, Fax: 9819 6090
E-mail: fmk-hvkaal@airmat.dk

Fremstilling af hydraulikrør. Foto: Henning Skree.

Oprettelsesår: 1953
Antal ansatte: 290
Ledende medarbejdere: CH/HVKAAL Jan Georgi
Arbejdsområder: Modifikation af fly.
Certificeringer: Er i øjeblikket certificeret op imod AQAP-120 (ISO 9002). Arbejder på at konvertere til AQAP-2120 (ISO 9001-2000)

F.O. Flyservice
Herning Flyveplads, Skinderholmvej 19, 7400 Herning
Tlf.: 9714 1501, Fax: 9714 2290

Kalundborg Aviation
Eskebjergvej 92, 4593 Eskebjerg
Tlf.: 5929 1326, Fax: 5929 1325



Klippefly ApS

Bornholms Lufthavnn, Sdr. Landevej 2, 3700 Rønne
Tlf.: 5695 3573, Fax: 5691 3573
E-mail: klipfly@post11.tele.dk
www.klippefly.dk

Oprettelsesår: 1975
Antal ansatte: 2
Ledende medarbejder: Kai Munch
Arbejdsområde: Alm. vedligeholdelse på fly op til 2730 kg samt 50/100 timers insp.
Godk.: EASA Part 145 nr. 0043

Klippefly Bornholms Aero Service

Sønderlandevej 3, Bornholms Lufthavn, 3700 Rønne
Tlf.: 5695 3573, Fax: 5691 3573

Lite Flite

Lufthavnsvej 8, 6580 Vamdrup
Tlf.: 7558 3737, Fax: 7558 3758
E-mail: post@lite-flite.com

Oprettelsesår: 1988
Antal ansatte: 5
Ledende medarbejdere:
Adm.dir.: Søs Holstein, teknisk dir.: John Holstein.

Arbejdsområder:
- Indvendig renovering af fly, herunder fremstilling og montering af sikkerhedsseler.
- Fremstilling af lastenet og flyinteriør.
- Fremstilling af af redningsudstyr til helikoptere, som anvendes af forsvaret og civile redningsoperatører verden over.
- Fremstilling af reklamebannere til slæb efter fly.

Maersk Air A/S

Københavns Lufthavn Syd, 2791 Dragør
Tlf.: 3231 4444m Fax: 3231 4490

Midtsjællands Airservice

Haslevvej 58, 4100 Ringsted
Tlf.: 5767 6280, Fax: 5767 6291

My Travel Airways Scandinavia

Københavns Lufthavn Syd, Hangar 276, 2791 Dragør
Tlf.: 3247 7603
www.mytravelairways.dk

Oprettelsesår: 2002 (tidl. Premiair)

Ledende medarbejdere: Direktør (MD) Tom Clausen, og i teknisk afd.: Engineering manager Mogens Ernst, tecnical director Olaf Hauge Nielsen, maintenance & material manager Kenneth Rasmussen, quality John Smidt.

Arbejdsområder: Line maintenance på Airbus A320/21 samt A330-200/300 i CPH, BLL, GOT, MMX, OSL, LPA/TFS, HER/CHQ og RHO

NAC Nordic Aviation Contractor A/S

Stratusvej 12, 7190 Billund
Tlf.: 7651 1200, Fax: 7651 1212
E-mail: sales@nac.dk
www.nac.dk

Oprettelsesår: 1989

Antal ansatte: 12

Ledende medarbejdere:
Direktør Niels Ulss, teknisk chef Lars Heiden

Arbejdsområder: Tungt vedligehold på større turbopropfly, herunder hot section inspektioner på turbinemotorer.

North Flying Maintenance A/S

Aalborg Lufthavn, 9400 Nørresundby
Tlf.: 9632 2924, Fax: 9632 2929
E-mail: tmg@northflying.com, smj@northflying.com
www.northflying.com

Oprettelsesår: 1989

Værkstedet er dog en del ældre, da det oprindeligt bestod af to selskaber, nemlig Aalborg Aerowork og Airtaxi Maintenance.

Antal ansatte: 10

Ledende medarbejdere: AMC/TD Winston Rose, MM Torben Moisgaard, EM Søren Justensen og QM Jørgen Winther.

Arbejdsområder: Vejning, kalibrering af fuel-systemer samt heavy maintenance på Lear, Citation og Metro.

NorthStar Aerospace Group A/S

Hangar 243, Københavns Lufthavn Syd, 2791 Dragør
Tlf.: 3246 4700

Nyt for svæveflyverne!
Jeppesen GmbH introducerer nu tyske og østrigske VFR+GPS kort for svæveflyvere

Medlemspris kun kr. 87,50!

Husk at købe nyt ICAO kort Danmark, udkommer ca. ultimo marts 2005!

Pilotens Lommebog 2005
Kalender, det sker i 2005
danske flyvepladser
dansk flyregister
Eng/dansk ordbog
Tabeller og koder, Mini log
Daglig VFR-periode og meget mere!

Pris kun kr. 30,00

Fuel Gauge
Check tank-indhold og bliv sikker!
Flere typer

Medlemspris kr. 140,00

Atmosfærisk vægplakat
Str. 140 x 84 cm

Medlemspris kr. 200,00

KDA PilotShop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Tlf 4614 1507 · webshop altid åben på www.kda.dk

Protra A/S

Rugvænget 36, 2630 Tåstrup
Tlf.: 4399 4600, Fax: 4399 4630
E-mail: jo@protra.dk
www.protra.dk

Oprettelsesår: 1994
Antal ansatte: 15
Ejerleder: Jens Olsen
Arbejdsområder:

- Systuer, sejlmageri, saddelmageri, kuffertmageri, broderi, omforandring.
- Artikler til luftfartsindustrien: doornets, cargostraps o.lign.

Scanaviation A/S

Amager Landevej 147B, 2770 Kastrup
Tlf.: 3251 4222, Fax: 3251 1288
E-mail: info@scanaviation.dk
www.scanaviation.dk

Oprettelsesår: 1950
Antal ansatte: 30
Ledende medarbejdere: Kai Jensen, Anders Rasmussen og Poul Erik Svale.
Arbejdsområder:

- Renovering af flymotorer, komponenter og propeller.
- Salg af flyreservedele.

Scandinavian Avionics A/S

Stratusvej 9 (hovedkontor), 7190 Billund
Tlf.: 7950 8000, Fax: 7950 8099
E-mail: sa@scanav.com
www.scanav.com

Afdelinger/partnere i Norge, Sverige (2), Finland, Tyskland, Tjekkiet, Grækenland og Malaysia.

Oprettelsesår: 1978

Antal ansatte: 90 (inkl. afdelinger)

Ledende medarbejdere: Hardy B. Truelsen, direktør og salgschef, Peter Albertsen, "Head of Design«, (Part 21), Torben Hyrm, produktionschef (Part 145), Keld Poulsen, kvalitetschef.

Arbejdsområder/specialer:

- Specialiseret inden for avionics- og instrumentområdet.
- Avionics- og instrument-vedligehold, - installation, - installations-certificeringer (P21) samt levering af brugt og nyt baseret på forhandleraftaler.
- Avionics- og instrumenttræning.

Certificeringer:

- EASA Part 21 design-godkendelse no. EASA 21J.014.
- EASA Part 145 vedligeholdelsesgodkendelse no. SLV 005.

Gennem tæt samarbejde med egne forhandlere og udvalgte samarbejdspartnere opretholdes og bearbejdes relevante markeder i Europa. Aktiviteter »world wide« på »case by case«-basis.

Sterling European

Københavns Lufthavn Syd, 2791 Dragør
Tlf.: 7033 3370, Fax: 3289 0778
E-mail: sterling@sterling.dk
www.sterling.dk

Oprettelsesår: 1992

Antal ansatte: 60

Ledende medarbejdere: Teknisk chef Knud K. Pedersen, produktionschef Rune Martinussen, kontrolchef Jørn Møller.

Arbejdsområder: Line/base Boeing 737

Sun-Air of Scandinavia A/S Billund

Box 40, Cumulusvej 10-17, 7190 Billund
Tlf.: 7650 0100, Fax: 7533 8618

Terma A/S

Fabriksvej 1, 8500 Grenå
Tlf.: 8779 5200, Fax: 8779 5201
E-mail: terma.dk@terma.com
www.terma.com

Oprettelsesår: 1969 (Grenå)

Antal ansatte: 319 (Grenå)

Ledende medarbejdere: General manager, manufacturing Grenå, Jens Nygaard Jensen, vice president, aerostructures, Peter Worsøe.

Arbejdsområder:
Produktion af flydele i aluminium og kompositter.

Certificering: ISO 9001:2000

Thrane & Thrane A/S

Lundtoftegårdsvej 93D, 2800 Lyngby
Tlf.: 3955 8872, Fax: 3955 8888

Weibel Scientific A/S

Hangarvej F 12, 4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1599, Fax: 4619 1635

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 multigradefordelene 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 25 20.

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 ovt. ikke finder på pladsen.

SHELL IS FLYING

Enestående Svedanor strækkursus i Danmark

Af Claus Nedergaard Jacobsen, Svedanor koordinator, ngs@dsvu.dk

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det har holdt lidt hårdt med at få gang i de danske Svedanor-kurser: Efter en lovende start i 2003, måtte vi af forskellige grunde aflyse samtlige kurser i 2004, hvilket gik ud over en håndfuld mennesker, som havde planlagt ferie efter disse. Men som allerede lovet overfor disse mennesker, så vender vi stærkt tilbage i 2005, og vi har nu takket være et enestående tilbud fra vore norske/svenske samarbejdspartnere mulighed for at tilbyde et strækkursus med nogle helt unikke lærerkræfter, en chance som måske aldrig vender tilbage.

Kurset afholdes på Arnborg i tiden lørdag den 30/7 til fredag den 5/8, en periode, der er kendt for at være vejrmæssigt stabil og for at tilbyde gode udelandingsmuligheder. Lærerne er ingen ringere end de tre Skandinaviske chefinstruktorer:

Fra Norge: Steinar Øksenholt, 1500 flyvetimer, 31 år, 4 gange norsk mester og udtaget til VM i 2006. Arrangør af det tilsvarende, meget populære Svedanor kursus i Norge i mange år.

Fra Sverige: Anders Blom, 54 år, mange svenske mesterskaber bag sig (og sikkert også foran), EM deltager 1984, ca. 5000 flyvetimer. Chefinstruktør for Alleberg siden 1989.

Fra Danmark: Helge Hald, 63 år, flojet siden 1970, har været to gange på nationalholdet, 1700 flyvetimer og chefinstruktør på Arnborg siden 1996.

Der bliver indlejet top-tosædere i Janus C/Duo-Discus/DG-1000 klassen; et fly for hver 3 deltagere. Deltagerne er derudover velkomne til at medbringe egne ensædede fly, men det er ikke noget krav. Det burde ikke være nødvendigt med hjælpere. Ambitionsniveauet fastsættes individuelt for den enkelte pilot. Kurset er lige så åbent for den nybagte S-pilot, der gerne vil flyve sit første solvstræk, som for nationalholdspiloten, der gerne vil have formen pudset af og måske aflure nogle tricks fra de norske/svenske mestre. Vi kan ikke afvise, at der måske kan skaffes flere instruktører og flere fly, men indtil videre er der kun 9 pladser på kurset. Vær klar til at fyre din tilmelding af på www.nordic-gliding.org, når der åbnes lørdag den 5. marts kl. 21.00 !!! Der bliver rift om pladserne.

Det koster lidt at skaffe så dygtige lærere til landet, så prisen løber op i 2150 kr., men så indgår der også fælles aftensmad i kantinen på Arnborg. Morgenmad og frokostordning kan tilkøbes. Flyvetimer på tosæder koster kr. 270 i timen. Derudover afregnes for spilstart, flyslæb, brug af hjemhentningsmotor samt timer på motorsvæveefly efter gældende takser. Hytter kan bookes gennem Jørgen Eriksen, Dansk Svæveflyver Union, tlf. 9714 9155.

Strækflyvning i højtydende tosæder. Foto: John Eirik Laupsa, Norge.

Steinar Øksenholt, Norge til højre i færd med at give den norske kronprins en flyvelektion. Kun 31 år og alligevel 4 gange norsk mester og norsk chefinstruktør.

Kursusindhold

- Grundlæggende strækflyvning og hastighedsoptimering
- Udelandingsovelser pa motorsvævefly
- GPS
- Meteorologi
- Flysik
- Mulighed for flyslæbs-/ spilstartstræning pa termikfattige dage

Deltagerkrav

- Gyldigt S-certifikat
- Flyslæbstilladelse er en fordel, men ikke noget krav.

Kompetencegivning

Mulighed for at fa skrevet for gennemforelse af danske stræknormer. Vi ses pa Arnborg efter briefingen den 30/7 til en helt fantastisk uge. Se Bo Brunsgaards artikel omkring det tilsvarende kursus i Norge og www.nordicgliding.org for nærmere detaljer.

Anders Blom, levende svensk legende, i en meget usædvanlig situation, nemlig som fører af motordrevet aerodyn.

Og til sidst vor egen Helge Hald, chefinstruktor på Arnborg siden 1996 samt flere gange udtaget til nationalholdet.

Begrænsning af skole - og nu også alle andre flyvninger

Rådet for Større Flyvesikkerhed

Af Bjørn Birkholm Iversen, generalsekretær, Rådet for Større Flyvesikkerhed

Danmarks største GA-lufthavn i Roskilde meddelte 14. oktober 2004 glædestrålende på CPH`s (Københavns Lufthavne A/S) hjemmesider nyhed om at begrænsning af skole- og nu også privatfly forlænges fulgt af nogle bemærkninger fra lufthavnens ledelse som »Vi vurderede, hvordan vi bedst muligt kunne begrænse skoleflyvninger, og det kunne vi ved at vælge ikke at benytte lufthavnen til skoleflyvninger på f.eks skæve helligdage, »indeklemte fridage« og »lange lørdage efter kl. 14. Det har vi haft positive erfaringer med, og fremover har vi valgt at udvide ordningen, så det også gælder privatfly. Samtidig vil alle former for landingsøvelser og anflyvningsøvelser være forbudt alle lørdage efter kl.14«.

De nævnte tiltag bevirker at såvel privatfly som andre former for flyvning under visse omstændigheder ikke har en chancen for at blive udført da de sikkerhedsmæssige forskrifter ikke kan overholdes.

For at få bare et lille indblik i hvad der er sket og hvorfor er man nødt til at tage nogle godkendelser og udtalelser fra Miljøstyrelsen, Miljøankenævnet og ikke mindst fra CPH`s ledelse.

Efter at CPH købte de københavnske lufthavne fra staten blev der bl.a. følgende indskrevet i lufthavnsselskabets vedtægter:

CPH`s formål er at fremme og sikre afviklingen af lufttrafik til og fra København. *(EU har sat de to lufthavne ind under et med samme rettigheder og pligter)*

CPH har pligt til at indhente trafikministerens godkendelse inden beslutning træffes om væsentlige indskrænkninger i eller omlægning af trafikken, som har til følge at disse ikke længere på tilfredsstillende måde kan opfylde deres funktioner.

Sidstnævnte vedtægt har forhindret salg af Roskilde lufthavn, men også sikret CPH monopol.

Miljøankenævnets miljøgodkendelse var lang tid undervejs *(mere end 12 år)*, men den kom i maj 1992 efter megen debat med høringer i Amt, Miljøstyrelse og Ankenævn og debatten drejede sig væsentligt om de foreslåede tidsbegrænsninger (spærretid) hvor der havde været bl.a følgende bemærkninger :

CPH skrev bl.a. den 5. nov. 1993 til Miljøankenævnet »Fastsættelse af tidsmæssige begrænsninger for bl.a. skolefly vil medføre at flere virksomheder inden for skoleflyvning i lufthavnen må påregne lukning samt at vilkår 6 bør ændres således at landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning ikke er underlagt tidsmæssige begrænsninger« *(det var dengang)*.

Privatflyveklubben skrev til nævnet om piloternes behov for et vist antal landingsøvelser i spærretiden med henblik på at opfylde sikkerhedsmæssige forskrifter, hvilket fik *Miljøstyrelsen til at indikere at de ikke havde været opmærksom på problemet og ikke havde taget de sikkerhedsmæssige aspekter med i deres afgørelse men at de ikke*

ville udelukke i givet fald at ville have indeholdt en begrænset imødekommenhed af behovet.

Ankenævnets godkendelse blev for vilkår 6 (tidsmæssige begrænsninger):
Der må ikke foretages

1. VFR-landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning.
2. faldskærmsflyvning eller
3. kunstflyvning over lufthavnsområdet (i de 11 områder vist på bilag 15 i godkendelsen) på lørdag før kl. 0700 og efter kl. 1400 og søn- og helligdage.

Dog er VFR –landingsøvelser tilladt en lørdag om måneden fra kl. 0700 til 1900 i månederne april og september og to lørdage fra 0700 til 1900 i månederne oktober til marts incl.

På hverdage må de nævnte tre aktiviteter kun foregå fra kl. 0700 til 1900 i månederne maj – august incl. Og fra kl. 0700 til 2200 i resten af årets måneder.

Dog er det tilladt at afholde enkelte stævner i week-ender, jf. vilkår 10 og 12.

Nævnet bemærkede i godkendelsen at *VFR-landingsøvelser foretaget af* certificatindehavere *ikke er omfattet af kategorierne i vilkår 6 og for at være sikker på at alle forstod det præciserede nævnet at begrænsningerne i vilkår 6 ikke omfatter certificatindehavernes træningsflyvning.*

Nu

Hvorfor står vi så nu med flyvninger der simpelthen ikke kan udføres på grund af manglende opfyldelse af de sikkerhedsmæssige krav?

Efter sigende er forbud mod de private landings-/anflyvningsøvelser i spærretiden et ønske om at opfylde direktør Niels Boserups udtalelse ved borgermødet i Roskilde om at flyenes færden er et problem lufthavnen måske har mulighed for at gøre noget ved.

At mange umiddelbart ikke, som nævnt af Niels Boserup, finder det korrekt at CPH har prøvet at finde en afbalancering mellem trafik og naboer, at CPH ikke har til hensigt at tromle nogen og vil have en god dialog samt at CPH`s intentioner er at tage hensyn til indvendinger bør næppe undre når man ser at CPH ikke tager Amtet, Miljøstyrelsens og Ankenævnets bemærkninger om at de i deres afgørelser har afvejet interessent- og brugerinteresser overfor hensynet til at sikre et acceptabelt støjniveau i omliggende beboelser og at CPH ligeledes sidder organisationer som KDAs og Rådet for Større Flyvesikkerheds protester over de nye tiltag overhørig.

Der er udover ankenævnets godkendelse sikret at bl.a. VFR-flyvninger til og fra Roskilde lufthavn af miljøhensyn nu foregår uden om de nærmeste byer og at faldskærmsflyvninger nu foregår med højdevinding på *track* væk fra pladsen.

Efter god dialog og megen enighed mellem General Aviation-repræsentanter og nabogrupper m.v. er der sket flere miljøforbedringer.

Man rystes over at flyvesikkerhedsmæssige nødvendige øvelser for at kunne flyve indenfor lovens rammer nu er blevet forbudt i spærretiden og at CPH på trods af dialog, møder og breve helt mangler forståelse for vigtigheden af at øvelserne foretages.

Et forslag fra lufthavnsledelsen om at piloterne kan omgå reglerne ved at flyve ud af kontrolzonen af flere omgange og komme ind igen og lave landinger findes ikke at være specielt venligt overfor hverken piloter, naboer eller miljøet.

Nuværende tiltag fra lufthavnens side løber til 28. februar 2005, men må, med den indstilling der er til tingene, forventes forlænget ligesom tidligere men lad os bede til at fornuften sejrer. Det er trods alt kun få men vigtige operationer det drejer sig om.

»Alle vil miljøet det godt men der er forskel på metoden«(citat fra miljøminister Connie Hedegård). ■

Læserbrev

SLV svarer på læserbrev

I november 2004 nummeret af FLYV beskrev en flyejer sin oplevelse ved fornyelse af luftdygtighedsbeviset for sit fly, en Piper PA-28-140.

Han havde ventet at det ville blive en rutinefornyelse, da flyet var efterset og fundet i orden. SLVs repræsentant kunne imidlertid ikke forny luftdygtighedsbeviset, da flyets indtræk, gulvtæpper, stolebetræk og sidebeklædning var udskiftet med ikke originale eller på anden måde godkendte dele.

Flyets indtræk er en del af flyets typegodkendelse og skal naturligvis fortsat overholde denne ved vedligeholdelse og forandringer. Det er der ikke noget nyt i.

SLV havde erfaret, at ejere og brugere af især mindre fly i et vist omfang har installeret indtræk, der ikke er godkendt til typen. SLV udsendte derfor i oktober 2004 en AIC, der understregede de gældende regler på området.

Uautoriseret indtræk kan udgøre en potentiel risiko for flyvesikkerheden. Almindelige tæpper og stolebetræk overholder for eksempel sjældent de gældende brandkrav til brug i luftfartøjer.

Arbejdet med fornyelse af indtræk skal naturligvis også udføres af et autoriseret værksted.

Endelig skal ejeren eller brugeres kunne dokumentere dette for at kunne dokumentere flyets luftdygtighed.

Ejeren af luftfartøjet mener, at der er tale om skærpelse i tilsynet ved luftdygtighedsfornyelser og opfordrer SLV til at give en passende frist til at få bragt tingene i orden.

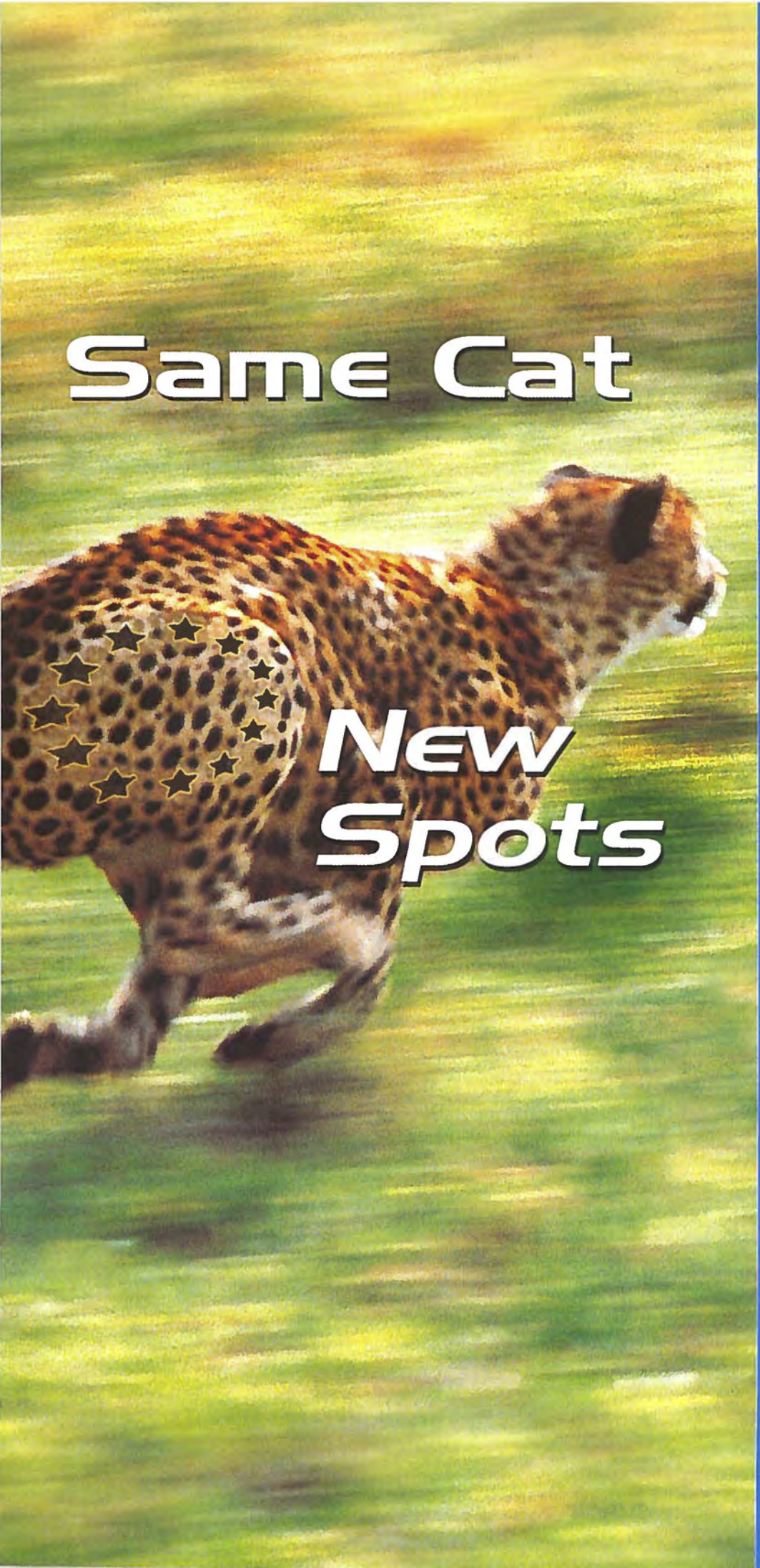
Forholdet har efterfølgende været bragt op i Kontaktudvalget mellem SLV og branchen.

SLV kan imidlertid ikke se bort fra de gældende bestemmelser og vil naturligvis ej heller i fremtiden kunne acceptere de rene brandfælder. SLV forventer i øvrigt at tingene er bragt i orden med udgangen af juni 2005.

Den aktuelle sag er behandlet ved direkte korrespondance.

Med venlig hilsen

Peter Udsen
Kontorchef, Luftdygtighed
Statens Luftfartsvæsen



JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

Historiske Vingesus

Bristol 188

Den hæderkronede engelske flyfabrik Bristol Aircraft Ltd, som blev grundlagt allerede i 1910, var berømt for en lang række fly, der gennem tiden har gjort sig markant bemærket i flyhistorien. Fra den spinkle Bristol Boxkite, der startede det hele i 1910, via Bristol Fighter dobbeltdækkeren fra Første Verdenskrigs perioden og de beundrede Bulldog-jagere i mellemkrigstiden frem til Blenheim og Beaufighter under Anden Verdenskrig for at kulminere med efterkrigstidens helikoptere og rene trafikfly som Brittania-serien og den flyvende færge Bristol Freighter.

Mærkeligt nok er kun et fly fra Bristolfabrikken blevet udstyret med jetmotorer. Det er til gengæld Bristol 188, et meget avanceret, decideret testfly, som skulle kunne flyve med op til 2.400 km/t – altså Mach 2 plus!

I halvtredserne var Bristol fabrikkens model 188 faktisk udset til at være verdens hurtigste fly.

Man valgte de Havillands bomstærke Gyron Junior motorer til fremdriften.

Bristol 188 var bygget helt i rustfrit stål, der ville kunne klare voldsomme temperaturstigninger – på helt op til 500 grader C. - under flyvningerne gennem lydmuren og derover. Der skulle ikke anvendes maling eller anden form for overfladebehandling på hverken krop eller vinger.

Desværre voldte den avancerede flybeklædning mange også konstruktionsmæssige problemer.

De særdeles tørstige Gyron-motorer betød, at man maksimalt kunne teste Bristol 188 i flyvninger af op til 20-25 minutters varighed.

Flyet skulle nemlig starte »normalt« ved egen kraft fra jorden, og det giver jo i princippet ikke megen sprøl til himmelflugt og rekordhastigheder.

Bristol havde valgt at anbringe motorerne midt på vingerne. Nacellerne var indrettet så man kunne eksperimentere med indsugningerne – for eventuelt også at teste andre typer og fabrikater af jetmotorer.

Vingerne havde en særlig udformning navnlig mellem krop og motorer.

Forsøgene i vindtunnellerne havde vist, at man var nødt til at ændre vinge-fladen og –forkanten mellem kroppen og motorerne, så man derfor ikke kunne operere med den helt rene deltaform.

Flyet var ensædet, og i den lange, tynde krop var der lige bag cockpittet anbragt omfattende elektronisk test-udstyr. Resten var tæt pakket med brændstoftanke.

Udformningen af den lange tynde krop gav flyet øgenavnet »Flaming Pencil«.

Under flyvningerne kunne en anden testpilot på jorden aflæse måleresultaterne og nøjagtigt følge flyvningen samt direkte styre især motorerne og brændstoftilførslen. Men »jordpiloten« kunne eller skulle ellers ikke blande sig i selve flyvningen.

Første eksemplar af Bristol 188 under bygning på Bristol fabrikken i Filton.

Test-pilot Godfrey Auty på vej op i cockpittet på Bristol 188 umiddelbart før førsteflyvningen den 14. april 1962.

I maj 1960 blev det første af ialt tre bestilte Bristol 188 leveret til Farnborough.

De blev overført ad landjorden til RAE Bedford nogle måneder senere for de fortsatte forsøg.

Det var et særdeles avanceret fly.

Man havde ærligt talt en del problemer, blandt andet med lækkende brændstoftanke i »blyanten«, så man var ikke klar til at begynde at taxie med Bristol 188 før den 26. april 1961.

Førsteflyvningen med Bristol 188 nummer et fandt sted den 14. april 1962. Den anden maskine fulgte efter den 29. april 1963.

Bristol 188 nummer tre kom aldrig i luften. Den blev nemlig kun anvendt til motortestningerne på jorden.

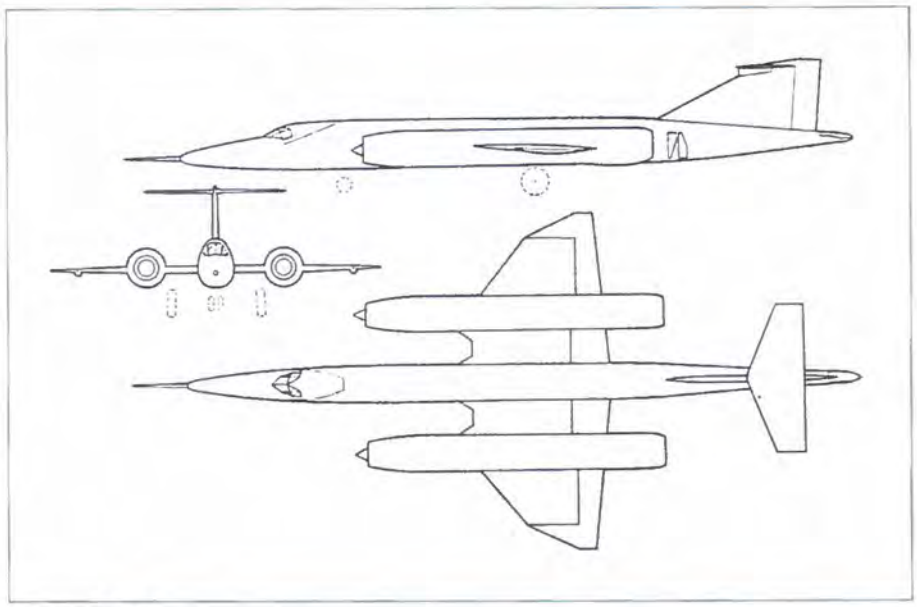
Selv om man altså ikke helt opnåede de forventede, maksimale rekordhastigheder med Bristol-flyene, så lykkedes det for den anden prototype i sommeren 1963 at flyve Mach 1,88 (2.300 km/t) i godt 11 kilometers højde.

Den britiske flyindustri fik retfærdigvis en masse interessante testresultater ud fra »baksningerne« med Bristol 188 flyene.

Programmet blev afsluttet i 1964. Det havde da kostet godt 20 millioner Pund.

De to Bristol 188 fly har sammenlagt kun fløjet 50 timer.

Et af flyene er heldigvis bevaret og er udstillet på RAF-museet i Cosford, hvor man altså kan studere de blanke rustfrie stålformer på »Flaming Pencil« - Bristolfabrikkens første – og eneste jetfly. ■



Bristol 188.

Test-flyet domineres af de enorme naceller til Gyron Junior turbojet-motorerne.

Bristol 188 er bygget i rustfrit stål og har knivskarpe vinger.

Data

Bristol 188

Motorer: To De Havilland (Bristol Siddeley) Gyron Junior turbojets på hver 6.230 kg tryk med efterbrænder

Spændvidde:	10,69 m
Længde (uden pitorrør):	21,64 m
Højde:	4,06 m
Vingeareal:	39,79 m2
Tophøjde:	11.000 m
Max.hast.:	1.931 km/t

VI BYGGER MERE END EN FLYVEMASKINE.
Vi bygger
fællesskab.
F-35 JOINT STRIKE FIGHTER TEAM
NORTHROP GRUMMAN • BAE SYSTEMS • PRATT & WHITNEY • GE ROLLS-ROYCE FIGHTER ENGINE TEAM
LOCKHEED MARTIN

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	46141503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9696 9696/9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Claus Rose Andresen	9610 7071	Miljø
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg
Tlf. 3990 1710
www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA Repræsentantskabsmøde 2005

Kongelig Dansk Aeroklub afholder det ordinære repræsentantskabsmøde lørdag den 30. april kl. 1030 i KDA-huset, Roskilde Lufthavn.

Årsberetning vil blive fremsendt til unionerne og til de direkte medlemmer, der ønsker det.

Der afholdes formøde for de direkte medlemmer kl. 1000.

SAS-pokalen for klubledere

På KDA's repræsentantskabsmøde uddeles SAS-pokalen for klubledere til en person, der gennem sit virke har ydet en betydelig indsats for klubben og for flyvningen.

Motiverede skriftlige forslag skal være KDA-huset i hænde senest den 6. marts 2005 .

Eventuelle spørgsmål rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Aksel C. Nielsen. Se også www.kda.dk.

KDA Sportspokal

På KDA's repræsentantskabsmøde uddeles KDA's Sportspokal til en person, der ved konkurrencer i 2004 eller gennem en periode har opnået gode resultater.

Motiverede skriftlige forslag skal være KDA-huset i hænde senest den 6. marts 2005.

Eventuelle spørgsmål rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Aksel C. Nielsen. Se også www.kda.dk.

KDA i januar

1. januar. Generalsekretær

Jørn Vinther afløses på posten som generalsekretær. Ny generalsekretær er Anders Madsen. Jørn Vinther takkes for den store arbejdsindsats i KDA og med FLYSIK-projektet.

4. januar. Trykaftale

KDA fornyer aftalen med Slagelse Tryk om trykning af Flyv.

10. januar. Flyvemuseum

Bestyrelsesmøde i Flyvehistorisk Museum, Helsingør. Aksel C. Nielsen deltog.

11. januar. Brev til trafikministeren

Åbent brev til trafikminister Flemming Hansen, hvor KDA gør indsigelse mod de helt urimelig

høje gebyrer, som er indført pr. 1. januar 2005. Brevet findes i sin helhed på side 6, Flyv - februar 2005.

17. januar. Rådet

Møde i Rådet for Større Flyvesikkerhed i KDA huset.

19. januar. Reception

Reception i KDA-huset i anledning af at Jørn Vinther afløses af Anders Madsen på posten som generalsekretær.

19. januar. Bestyrelsesmøde

KDA bestyrelsesmøde i KDA-huset.

22. januar. PR-seminar

FLYVs redaktør Knud Larsen deltager i Dansk Svæveflyver Unions PR-seminar på Svæveflyvecenter Arnborg.

24. januar. Revisor

Revision af årsregnskab 2004 afsluttes.

Svedanor kurser 2005

Af Claus Nedergaard Jacobsen, Svedanor koordinator, ngs@dsvu.dk

SVEDANOR er betegnelsen for et kursussamarbejde mellem svæveflyveorganisationerne i Danmark, Norge og Sverige. Hver for sig kan landene have svært ved at skaffe tilstrækkeligt med egnede lærere og fly, ligesom vort medlemsunderlag ofte er for lille til, at vi kan samle tilstrækkeligt med deltagere til specialiserede kurser, såsom skyflyvning. Men i fællesskab åbner der sig nye muligheder.

Deltagerne på det ene svenske kunstflyvningskursus med Henrik Heikel Vinther fra PFG yderst til venstre og læreren, den meget højt respekterede Henrik Svensson forrest

Det er idegrundlaget bag Svedanor, som blev startet af Robert Danewid, Sverige, og John Eirik Laupsa, Norge. Oprindeligt var det et samarbejde mellem Norge og Sverige, men siden hen er Danmark inviteret med, noget som de mange danske deltagere i Svedanor kurset i Vågå, Norge, har haft stor glæde af. Svedanor kurser afholdes altid på de nationale svæveflyvecentre i hhv. Elverum, Ålleberg og Arnborg med fjeldflyvningskurset i Vågå, Norge, som den eneste undtagelse. Kurserne er altid organiseret direkte af de tre landes svæveflyveunioner, og der lægges stor vægt på, at »Svedanor« skal være et kvalitetsstempel. Derfor inddrages kun de bedste lærere og de mest moderne fly. Alle Svedanor påtegninger kan normalt anerkendes i hjemlandet, uanset hvor de er opnået.

2004 var det hidtil mest vellykkede år i samarbejdet. Som sædvanlig var fjeldflyvningskurset i Vågå i marts 2004 kronen på værket med deltagere og lærere fra alle skandinaviske lande foruden Island. Vor Axel Morgenstjerne fra PFG excellerede ved at lave hele to diamanthøjder og præstere lejrens største højdevinding efter at være blevet sluppet løs på egen hånd i en svensk DG-1000.

Det norske strækkursus på Elverum var som sædvanligt en dundersucces med seks dage med kanontermik til op mod 3.000 meter ud af seks mulige, selvom det denne gang kun (!) trak 11 deltagere, heraf en dansker, Bo Brunsgaard fra Vejle.

Norge havde tillige held med deres kunstflyvningskursus i juli, der trak fem norske deltagere. Sverige havde mega-success med deres kunstflyvningskursus, ja faktisk så stor, at de besluttede at gennemføre endnu et, som også hurtigt blev overtegnet. I alt syv piloter deltog på disse kurser, herunder vor Henrik Heikel Vinther fra PFG, der for andet år i træk kunne sende en overstrømmende rosende mail hjem om kurset, og især om læreren, Henrik Svensson, der faktisk har titel af direktør i Segelflyget. Henrik har for få år siden opgivet en militær karriere til fordel for en stilling i Segelflyget. Enhver, der har mødt Henrik, vil vide, at han er et fantastisk aktiv for den svenske organisation.

Måske allermest glædeligt var det, at det for første gang i flere år lykkedes at gennemføre det svenske skyflyvningskursus i august med otte deltagere, heraf en dansker, Leo Feldborg fra Nordsjælland. Deltagerne fik fløjet mere end 10 timer i gennemsnit, dels i rigtige skyer og dels fra bagsædet af en tosæder med delvist afskærmet hood. Det eneste, der ikke rigtigt fungerede i 2004, var faktisk de danske kurser, men det bliver der rådet gevaldigt bod på her i 2005, som beskrevet andetsteds i bladet. Foruden strækkurset i uge 31 arbejder vi med et kunstflyvningskursus i uge 25. Informationer om sidstnævnte kursus vil blive udsendt per unionsmeddelelse, hvis det lykkes at få de nødvendige aftaler i stand.

Det koster lidt at transportere lærere rundt i Skandinavien og at holde dem med kost på steder, hvor de ikke lige kan tage hjem og spise aftensmad, så Svedanor kurser kan ikke – og ønsker heller ikke – at konkurrere økonomisk med den uddannelse, som tilbydes ude i klubberne. På den anden side set er der heller ikke tale om store beløb. Sammenlign selv med prisen på din sidste skiferie og døm selv.

Hvilke fordele får du som deltager ved at deltage i et Svedanor kursus? Nogle af dem er:

- Førsteklasses lærere og fly
- Effektive og koncentrerede kursusforløb
- Mulighed for at flyve fra nogle af Skandinaviens mest spændende svæveflyvesteder
- Mulighed for at lære andre svæveflyvere at kende på tværs af klubber og grænser.

Alle kursusstederne har camping- og overnatningsfaciliteter til rimelige penge samt mulighed for at etablere bespisning, så alle forudsætningerne skulle være til stede for et godt, billigt og udbytterigt ferieophold.

Fjeldflyvningskurser

Fantastiske naturoplevelser i Vågå, Norge. Yuri Gagarin kan ikke have følt det større, da han som det første menneske blev løftet ud i rummet.

Fjeld- og bølgeflyvning er formentlig den største naturoplevelse, man kan opnå indenfor svæveflyvning, men det er også en form for flyvning, som kræver den største viden og respekt for at kunne gennemføres sikkert. Der er ingen garanti for, at man bliver fundet i tide, hvis man lander ude inde midt i Jotunheimen. Det er derfor, at det er sådan en god ide at tage et kursus med erfarne lærere, inden man vover sig ud på diamantjagt i bølgerne på egen hånd. Normalt får deltagerne i det norske fjeldflyvningskursus i Vågå lov til at flyve alene i kursusflyene de sidste dage, så selvom det er et kursus, kan man alligevel vende hjem med en diamant. I år strækker Vågå lejren sig over to uger, og der arrangeres kursus i begge uger.

Sted	Periode	Pris
Vågå, Norge	13 – 19/3	NOK 2300*
Vågå, Norge	20 – 26/3	NOK 2300*

** Incl. NOK 500 til lejrarrangøren.*

I skrivende stund (primo februar) er der stadig ledige pladser på det sidste kursus, så står du med noget restferie, der skal brændes af, så er det bare at gribe chancen. Normalt er kurset fuldtegnet allerede i december.

HUSK tilmelding!

Strækflyvningskurser

Strækflyvning langs de norske dale. Foto: Robert Danewid

Sted	Periode	Pris	Tilm. frist.
Elverum, Norge	18 – 25/6	NOK 800	6/6
Arnborg, Danmark	30/7 – 5/8	DKK 2150*	30/6

**) Incl. aftensmad.*

Det norske kursus forudsætter at deltagerne medbringer egne fly, men der er mulighed for tosædet flyvning med instruktør i et vist omfang. Det danske kursus er primært fokuseret på tosædet flyvning med mulighed for at flyve i medbragt ensædet fly. For begge kurser gælder det, at kursusmålene fastlægges individuelt afhængigt af den enkelte deltagers evner og ambitioner.

Vi forventer stor rift om pladserne på det danske kursus pga. de enestående lærerkræfter. Der åbnes for tilmeldingen på www.nordic-gliding.org den 5/3 kl. 21.00.

Kunstflyvningskurser

Rygflyvning i 1500 meters højde. So what? Men kig lige en ekstra gang på instrumenterne! Gutterne her flyver termik på hovedet. Stik den! Foto: Mikael Roslund

Sted	Periode	Pris	Tilm. frist.
Ålleberg, Sverige	2 – 8/5	SEK 1500	1/4
Arnborg, Danmark*	19 – 24/6	Ej fastsat	19/5
Elverum, Norge	24 – 29/7	NOK 1500	11/7
Ålleberg, Sverige	13 – 19/8	SEK 1500	15/7

** Kurset er ikke endelig fastlagt. Unionsmeddelelse udsendes.*

For alle kurserne gælder det, at der tilbydes såvel grundlæggende kunstflyvningsuddannelse (positive G manøvrer) som videregående (negative G manøvrer). Normalt skal man gennemføre to kurser for at få hele paletten med.

Mange betragter kunstflyvning som farligt og bølleagtigt, men faktisk er det at lære sig kunstflyvningsmanøvrer en god måde at styrke sine pilotfærdigheder på, og du vil blive meget bedre til at håndtere ekstreme situationer, som du måtte havne i i anden sammenhæng. Så dyrket med respekt kan kunstflyvning kun medvirke til at øge flyvesikkerheden i det daglige.

Skyflyvningskurser

Træning i skyflyvning. Eleven sidder i bagsædet. Bemærk den delvis afskærmede hood.

Sted	Periode	Pris	Tilm. frist
Ålleberg, Sverige	23 – 29/7	SEK 2500	1/7
Ålleberg, Sverige	7 – 14/8	SEK 2500	1/7

For en dansker bør det være interessant at vide, at selvom der ikke har været dyrket skyflyvning i Danmark i større stil siden 1960'erne, så giver vores S-certifikat os faktisk ret dertil, hvis vi har gennemgået en godkendt uddannelse og holder den vedlige. En sådan uddannelse findes ikke i Danmark. Vi har ikke engang normerne til det, men det svenske skyflyvningskursus vil normalt blive accepteret i Danmark.

For dig, der er kørt fast i din svæveflyvekarriere og savner nye udfordringer, vil skyflyvning være en helt ny og aldeles anderledes oplevelse: Prøv at forestille dig, hvordan det føles at flyve rundt i en grå tåge kvarter efter kvarter og så pludseligt komme ud af siden i 3 kilometers højde til en knaldblå himmel og udsigten 2 kilometer ned af den kridhvide, krystalglitrende sky! Hvis ikke det kan give nyt indhold i svæveflyvertilværelsen ...

Ud af skyen i 3 kilometers højde over Ålleberg, Sverige.

Generelt

Tilmelding til samtlige kurser foregår via www.nordicgliding.org, hvor du også kan læse detaljer om kursusindhold, deltagerkrav, priser for flyslæb og flyleje samt få informationer om, hvordan du booker overnatning. Kursusafregning foregår direkte med kursusudbyderen i det pågældende land. Ring eller skriv gerne til undertegnede for yderligere information. Jeg kan også være behjælpelig med at pege på de bedste transportmuligheder. (ngs@dsvu.dk/ tlf. +45 2128 4780).

Den 18. januar rullede den første Airbus A380 ud af fabrikken i Toulouse.
I næste nr. af FLYV bringes en artikel om produktionen af A380.

Foreningen Danske Flyvere
Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt

Foreningens arrangement tirsdag den 11. januar bød på foredrag af generalmajor Ole Fogh (FOL) fra TERMA og havde overskriften "Selvbeskyttelse – på vej fra F-16 til JSF".

44 medlemmer var mødt op til dette spændende foredrag, hvor foredragsholderen på et tidligt tidspunkt og med et glimt i øjet fortalte, at det ville blive afsluttet med en "Multiple-choise"!

Det fik tilhørende til at spidse ører!

I moderne krigsførelse er det altafgørende at være elektronisk beskyttet mod angreb. Udviklingen går så stærkt, at de danske F-16 har gennemgået flere opdateringer siden det første fly blev leveret for 25 år siden. For øvrigt af vores høje formand, Christian Hvidt og med daværende forsvarschef Knud Jørgensen i bagsædet.

På et tidligt tidspunkt har Århus-firmaet TERMA forstået at udnytte denne niche produktion af elektronisk udstyr og udviklet "sorte boxe" ikke kun til F-16 i flere lande, men også til andre flytyper som C-160 Transall fra Tyskland, JAS 39 Gripen fra Sverige, Apache og Chenook helikoptere fra Holland.

Flere af udviklingsfolkene hos TERMA har en fortid hos Flyvevåbnet, hvor nogle var involveret i den elektroniske opdatering af Draken i halvfjerdserne og firserne.

TERMA er nu også med i kapløbet om udviklingen af udstyr til det amerikanske jagerfly JSF (Joint Strike Fighter), som forventes i produktion om ca. 3 år. Her arbejder man bl.a. med retningsbestemte lydinformationer, samt sensorer, der kan "se" gennem vingen og bunden af flyet, og dermed undgå de døde vinkler.

Da foredraget sluttede kl. 2100 med den omtalte "Multiple-choise", som fik følgende vindere Christian Hvidt, Hans A. Schrøder og Niels Markersen, var alle enige om, at det havde været en særdeles spændende og interessant aften. Snakken gik derfor livligt under den efterfølgende natmad.

Næste arrangement: Kegleaften tirsdag den 15.marts 2005.

Dansk Flyvehistorisk Forening

Onsdag den 20. april 2005 kl. 1930.

Foredragsaften på Svanemøllens kaserne (Bygning 75), hvor teknisk direktør Olaf Hauge Nielsen fra My Travel Airways vil fortælle om:

Hvordan de store fly vedligeholdes i et charterselskab i dag.

Teknisk Direktør Olaf Hauge Nielsen er radiomekaniker og teknikumingeniør. I 1997 søgte Hauge nye udfordringer i Statens Luftfartsvæsen som ingeniør og senere souschef i Luftdygtighedskontoret. I 2001 tog Hauge imod et tilbud om ansættelse som Teknisk Direktør i Premiair, der efterfølgende er omdøbt til My Travel Airways.

KALENDER

KDA

30/4	Repræsentantskabsmøde, KDA-huset

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

13-19/3	Svedanor fjeldflyvningskursus, Vågå, Norge
20-26/3	Svedanor fjeldflyvningskursus, Vågå, Norge
2-8/5	Svedanor kunstflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
5-15/5	DM, Arnborg
13-23/6	Viking Glide, Eskilstuna, Sverige
18-25/6	Svedanor strækflyvningskursus, Elverum, Norge
19-24/6	Svedanor kunstflyvningskursus, Arnborg (ikke helt fastlagt endnu)
18-28/7	Sun Air Cup, Arnborg
23-29/7	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
24-29/7	Svedanor kunstflyvningskursus, Elverum, Norge
30/7-5/8	Svedanor strækflyvningskursus, Arnborg
31/7-20/8	4. junior VM, England
7-14/8	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
13-19/8	Svedanor kunstflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
21/8	Nordisk svæveflyvedag
9-11/9	Nordisk Svæveflyvemøde, Danmark

2006

10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

Motorflyvning

16/4	DMU repræsentantskabsmøde
5-8/5	DMU-tur til Friedrichshafen, Tyskland

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

13/3	Materielkontrollantseminar
13/3	Generalforsamling
22-29/5	EM, Ungarn
16-21/8	DM og NM, Fyn

Flymarkedet

IFR PIPER ARROW III UDLEJES

850 kr./ time

Ny istandsat m. Garmin 430, A/P, 3 blade prop. Baseret EKVD Min. 100 timers PIC

Tlf.: 2684 2627

Grumman Tiger AA-5B

IFR, TT 1950, motor 365 timer.

Pris kr. 380.000,-

Henv. Tlf. 6612 8668

e-mail: oygalmk@mail.dk

Mooney Executive 21

IFR inklusiv FMI og GPS
Motor 300 t. SMOH,
Nyt LDB og 100 t. eftersyn.

d.kr. 435.000,

e-mail: oy-dfd@mail.dk
tlf. 7553 5830 / 2076 1263

Brukte fly deler til salgs!

Brukte deler til de fleste Cessna og Piper single engine aircrafts.
Ta kontakt med Mads eller se vår Internett side.

Tlf. +47 9159 8959
E-mail: mads@norronafly.net
www.norronafly.net

Til salg

¼ part i PA-28-180 D
IFR. Stationeret i EKVD
TTSN: 2800 T
SMOH: 170 T, TTPROP: 170 T
Pris: 81.250 Kr.
Tlf. 29 46 24 42

Til salg

Halvpart i luftens »Harley Davidson« + 1/6 part i velholdt hangar. Grumann A.A 5 Traveller, årg. 1972. Særdeles god stand. 900 tim. s. TMOH. T.T 2900 TIMER. Nat V.F.R godkendt. Altid på avgas 100. Stationeret på E.K.S.A. Sælges privat. Henv. 9846 5089

STARKITE

KØB OG SALG AF FLY I DANMARK

www.starkite.dk

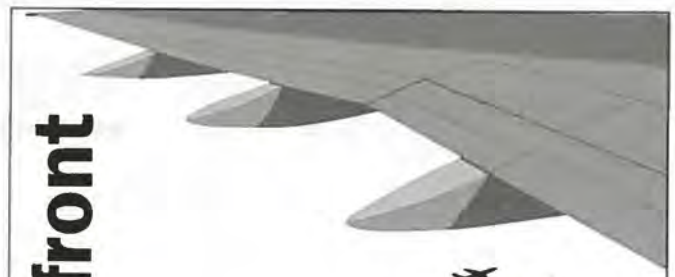
Netop nu:
10 single engines til salg

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING • SALG & REPARATION

RD EQUIPMENTS

RD EQUIPMENT
Skovvej 40 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

We bring you up front



Center air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af SAS.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

Ny PilotShop på www.kda.dk

Al flyvning begynder her!

LÆR AT FLYVE!
Se også bagsiden eller www.flyv.dk

Thisted Flyveklub

Thisted Flyveklub
Lufthavnsvej 10 - 7730 Hanstolm
Mob: 22492816 - Fax : 97965480
www.thisted-flyveklub.dk

- PPL teori samt PPL praktik
- N-BEG, BEG
- Night-qualifications, Halehjulstræning
- Differenstræning, Træningsflyvning.
- Proficency check

Klubben råder over Archer II IFR, TB-9 & AA-1B
Klubben er kendt for kvalitet og fordelagtige priser.

Air Danica
Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

POST
PP DANMARK
npost
11201

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

Tilbyder følgende uddannelser:

- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf.: 7454 5480. Fax: 7454 5487

Se vores hjemmeside for nyheder og priser

www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

IKAROS FLYaps

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN - Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

aviation GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Radiobevis

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000107129

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

FLYV

April 2005 4

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in

Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

SKOLEFLYVNING

Privatflyvercertifikat
Erhvervsflyvercertifikat
Klasserettighed til flermotoret fly
Instrument rettighed, et-motoret fly
Instrument rettighed, to-motoret fly
Difference training
Nat rettigheder
Proficiency check
Træningsflyvning
Klasserettighed til eet-motoret fly

FLYUDLEJNING

Cessna
C172 Skyhawk
C177RG Cardinal
C206 Stationair

Piper
PA28-181 Archer II
PA28-181 Archer III
PA28R-180 Arrow
PA28R-200 Arrow IV
PA34-200 Seneca I

Beechcraft
B33 Bonanza

TEORI

PPL privatflyver certifikat
NBEG radio DK VFR
BEG radio int. VFR
GEN radio int. VFR/IFR
Morse

IKAROS FLYaps

For mere information om priser og uddannelser, besøg:

www.ikaros.dk

eller ring

4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr: 57112158
Nordea: 2253 8129 710234

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt, selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 2 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted.
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikovurdering

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

Tlf.: 33 45 03 00
Fax: 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

FLYV

78. årgang nr. 4 · april 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk A/S,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163
Layout: Tino Cordes
E-mail: tino@slagelsetryk.dk

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

EMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden:
Den første Airbus A380 vises frem den 18. januar på samlefabrikken i Toulouse. Foto: Airbus.
Se artiklen på side 12.

Artikler:

8 Red Flag 2004

12 555 passagerer i to lag

17 Projekt Ellehammer 1909 Replika

22 Den gamle flyvske digter fylder 200

25 »Strekkleir« i Norge

Rubrikker:

4 Kort Sagt

16 For 70 år siden

21 Navne

29 Oscar Yankee

30 Historiske Vingesus

32 Organisationsnyt

43 Flymarkedet

Kort Sagt

Eurocontrol

Fredag den 8. april inviterer Eurocontrol i Bruxelles til Business & General Aviation Day.

Arrangementet er åben for alle general aviation piloter og organisationer.

Der er i løbet af dagen en lang række indlæg om bl.a. luftrumsklassifikation, gebyrpolitik, Mode S transponder, 8,33 kHz programmet, AIS systemer mm.

Der er repræsentanter til stede fra IAOPA, Europe Air Sports og EBAA m.fl. og selvfølgelig fra Eurocontrol. Der er gratis adgang, og yderligere oplysninger og tilmelding findes på

http://www.eurocontrol.int/eatm/public/event/050408bday

Lufthansa Private Jet

Det tyske luftfartsselskab Lufthansa tilbyder med start den 29. marts et nyt produkt til passagerer, der prioriterer tid og fleksibilitet. Den nye service, der går under betegnelsen "Lufthansa Private Jet, exclusively operated by NetJets", tilbyder passagerer at flyve med privat jet fra mere end 1.000 lufthavne i Europa til Lufthansas hub i München for der at gå direkte ombord på første klasse eller Business Class på fly til destinationer over hele verden.

På samme måde kan passagerer, der ankommer med oversøiske ruter til München, nemt og bekvemt tage en privat jet tilbage til deres endelige destination.

Flyvningerne foregår i NetJet's fly af typen Cessna Citation Bravo og Excel med syv pladser. Alle fly er udstyret med dataporte, el-stik, satellittelefoner og diverse underholdningsanlæg (audio og CD eller DVD).

Ny Boeing Longer Range

Den 8. marts startede den nye langdistanceversion af Boeing 777-200 på sin første flyvning fra fabrikken i Everett (Seattle/Washington). Boeing 777-200LR Worldliner fløj ca. tre timer med kaptajnerne Suzanna Darcy-Hennemann og Frank Santoni, der derved påbegyndte det ca. 500 timer lange prøveflyvningsprogram.

Boeing 777-200LR starter for første gang. Foto: Boeing.

Flyvningen foregik i 15.000 ft ved 270 kts. Den typiske flyvehøjde for 777-200LR vil være 35.000 ft ved M 0.84.

777-200LR kan transportere 301 passagerer op til 17.445 km hvilket stort set halvvejs rundt om jorden. Yderligere et fly, der er under bygning, vil indgå i prøveprogrammet.

GE Aircraft Engines fremstiller motorerne.

Certificering af 777-200LR forventes i 4. kvartal 2005 og første levering starten af 2006 til Pakistan Int'l Airlines.

38 selskaber flyver med Boeing 777 i forskellige versioner, nogle af de større kunder er Air France, American Airlines og British Airways.

Endelig igen - "Åbent Hus" i Flyvevåbnet

Titusindvis af fly entusiaster, og mange mange "almindelige" mennesker har savnet den årlige mulighed for at komme "indenfor hegnet" på flyvestationerne. Skuffende aflysning har ramt arrangementet igennem en årrække, men denne gang skulle den være sikker. Flyvestation Karup søndag den 19. juni.

Påhjemmesidenwww.airshow2005.dk opdateres programmet løbende. Det ser allerede særdeles lovende ud: To opvisningshold, udover "Baby Blue", de italienske superprofessionelle "Frecce Tricolori" og de spanske "Team Aquila" (CASA 101). En ungarsk MiG-29 på static display er heller ikke hverdagskost.

Foruden de nye danske C-130J og Hærens UAV "Tårnfalken" vil Karups nyeste helikopter EH 101 Merlin Joint Supporter garanteret være i centrum.

Der plejer at være stor interesse for at flyve ind som gæst. Procedurerne herfor offentliggøres på hjemmesiden og her i FLYV.

Exxon Elite er ankommet.

Du har nu en ny valgmulighed, når det gælder motorbeskyttelse: Exxon Aviation Oil Elite 20W-50. Ved at mindske slid og kontrollere korrosion kan Exxon Elite medvirke til lavere vedligeholdelsesomkostninger - uanset om disse er planlagte eller uventede. Hold motoren i topstand med den omkostningsbesparende beskyttelse, der er indbygget i Exxon Elite.

Du kan få yderligere oplysninger eller bestille ved at kontakte Air Alpha Maintenance A/S på telefon +45 65 95 43 91 eller via e-mail på adressen exxonelite@airalpha.com.

Esso-logoet, den løbende tiger og ExxonMobil-logoet er varemærker tilhørende Exxon Mobil Corporation eller et af dets datterselskaber.

That's why there's **ESSO**

Radiostyringsforsøg på Værløse i 1951. Den forreste tilskuer er Knud Lemby. Foto: E.V.H. Jensen.

Model tilbageblik

I FLYV august 2004 kastede Lars Karlshøj et blik tilbage i tiden. Han formoder at de første radiostyrede modelfly i Danmark optrådte i 1956. Kaptajn (pens.) E. V. H. Jensen, Karup, har dog oplevet forsøg på Flyvestation Værløse i sommeren (juni?) 1951. Han var på Mekanikerskolens hold 1/50, og en aften havde radiofolk på skolen hørt rygter om flyveforsøg foran Hangar 1.

Modellen havde radioregulering af gassen og en sikkerhedsfaldskærm. Første problem var at faldskærmen udløstes under startløbet. Radiostyringen var desuden ekstremt følsom, så publikum blev holdt på afstand. Da flyet endelig kom i luften, foretog det et 90 graders drej og begik "harakiri" mod hangarporten. Smadret propel og bøjet krumtap. Kom radiostyringen nogensinde til at virke?

Flyv 737

Danfly i Vojens har haft stor interesse for deres Boeing 737 type rating kursus, der startede den 28. februar. Eleverne afsluttede det tekniske kursus den 18. marts, og de der ikke skulle have MCC kursus begyndte straks simulatortræningen hos SAS Flight Academy i Stockholm. Når simulatordelen er overstået afsluttes kurset med seks landingsrunder i en Boeing 737. Næste hold starter medio april 2005.

SpaceShipOne på museum

Den 4. oktober 2004 opfyldte det Burt Rutan designede rumskib SpaceShipOne kravet om inden for 14 dage at foretage to flyvninger til en højde over 100 km. Det vandt derved den udsatte Anzari X-Prize på 10 mio. USD. Paul G. Allen, medstifter af Microsoft og sponsor for SpaceShipOne projektet, vil overdrage flyet til National Air and Space Museum i Washington, D.C.

Flyet vil blive overført til museets hovedafdeling på the National Mall sidst på sommeren. Det vil blive ophængt i Milestones of Flight sektionen ved hovedindgangen, hvor også Charles Lindbergh's Spirit of St. Louis og Chuck Yeager's Bell X-1 hænger sammen med Wright Brothers 1903 Flyer.

Her hænger også et andet fly af Burt Rutan design, Voyager, der i 1986 fløj non-stop rundt om jorden uden optankning. Museets hjemmeside er www.nasm.si.edu.

SpaceShipOne registreringen N328KF dekodes således N = USA, 328KF betyder 328 Kilo (tusind) Fod svarende til 100 km, hvilket var den højde der var målet for flyvningerne. Foto via NASM.

Diesel i luften

Den 23. februar fløj den nystartede tyske flyfabrik High Performance Aircraft (HPA) første gang med sin TT62 Avekto. Det er et femsædet kompositfly drevet af to Thielert Aircraft Engines Centurion 4.0 V8 dieselmotorer på hver 310 hk begge placeret i halen. En mock-up udgave blev vist frem på AERO udstillingen i Friedrichshafen i 2003.

Den 25. februar fløj italienske Vulcanair deres P68C JET udrustet med to turbodieselmotorer fra det franske firma SMA. SMA SR305 motorerne yder hver 230 hk. Ordet Jet relaterer sig til brændstoffet, idet der selvfølgelig kan bruges Jet A-1.

Den 8-cylindrede Thielert dieselmotor yder 310 hk ved 3.850 omdr./min.

VI BYGGER MERE END EN FLYVEMASKINE.

Vi bygger
fællesskab.

F-35 JOINT STRIKE FIGHTER TEAM
NORTHROP GRUMMAN • BAE SYSTEMS • PRATT & WHITNEY • GE ROLLS-ROYCE FIGHTER ENGINE TEAM
LOCKHEED MARTIN

Red Flag 2004

ESK 726 i Nevada

Af Ole Frøkjær, Eskadrille 726, Flyvestation Aalborg

Så langt øjet rækker her i 32.000 fod er der, udover fem andre F-16, kun udsigt til vand, vand og atter vand. Jeg befinder mig sammen med JAU over Atlanten i ET615, hvori jeg for halvandet år siden fik min F-16 dåb.

Vi er på vej til USA for at deltage i Red Flag, der efter ni år uden dansk deltagelse igen skal give den bedst mulige og mest realistiske air to air og air to ground træning, der kan tilbydes i fredstid. Situationen er lidt speciel, da mange timers planlægning og forberedelse dagen før blev spoleret af dårligt vejr i Island, der var udset til første stop undervejs over "Dammen".

Vejret artede sig bedre sydpå, og for en times tid siden forlod vi Mont Real i Portugal, hvor vi lige akkurat fik et glimt af Lockhheed C-130 Hercules'en, der skal følge os med personel, reservedele og hvad vi nu ellers får brug for undervejs og i øvelsesperioden. Jeg er som klarmelder med i bagsædet i tilfælde af, at et eller flere fly skulle strande uden at kunne få support, hvilket allerede er aktuelt nu - og kun den ene gang skulle det senere vise sig - da Hercules'en er forsinket på grund af en punktering i Aalborg. Det hele er lidt kaotisk, og da der er udsigt til dårligere vejr på Azorerne, der er næste destination, fik vi kun godt en time på jorden i Portugal.

Efter yderligere en times flyvning dukker den lille øgruppe op, og efter overflyvning lander vi på Lajes Field, hvor vi bliver modtaget af en flok amerikanere, som benytter lejligheden til at øve sig i at håndtere F-16, der åbenbart ikke gæster disse kanter hver dag. Lidt senere lander Gulfstream G-III'eren, som skal flyve i forvejen på morgendagens første ben, der går til Gander Airport på New Foundland i Canada – en flyvning der får amerikanerne til at udvise en blanding af undren, mistro og ærefrygt, da de erfarer, at det skal foregå uden lufttankning. Umiddelbart inden solen forsvinder, lander også Hercules'en, og alle flyene bliver gjort klar, inden vi bliver kørt til et nærliggende hotel.

Almindelig tilfredshed med canadisk fastland i sigte efter den lange tur over Atlanten.

På vej mod Azorerne.

Alle fly samlet på McConnell Air Force Base ved Wichita, Kansas.

Uden lufttankning

Næste morgen planlægger piloterne fortsat den lange tur til Canada, hvis gennemførelse afhænger meget af den aktuelle vind. G-III'eren flyver som den første og giver hele tiden meldinger om vinden, som STI, der nu flyver den tosædede, inddrager i sin vurdering i, om der skal fortsættes eller vendes om. Da modvinden er mindre end forventet øges den af flyets computer beregnede mængde brændstof ved landing hele tiden i forhold til det planlagte, og det til trods for, at vi ikke får klarering til at gå højere end 28.000 fod pga. manglende instrumentering.

Det bliver besluttet at fortsætte, og efter tre timer og 45 minutters flyvning, der ifølge STI må være noget nær varighedsrekord for en tosædet F-16 uden lufttankning, sætter vi efter en direkte indflyvning hjulene på Gander med kun 800 pund resterende brændstof. Turen har kostet mere end 11.000 pund/6.200 liter brændstof, eller ca. 94% af flyets tankkapacitet, hvilket må siges at være marginalt, og giver da også efterfølgende stof til eftertanke – hvad nu hvis... Efter et par timer på jorden går turen videre til Syracuse i New York, der huser Air National Guard F-16, og vi får al den hjælp, vi kan ønske os.

Dagen efter går turen til McConnell Air Force Base ved Wichita, Kansas, der råder over så mange lufttankere, at man skulle tro, det var løgn, og efter endnu en overnatning sættes der kurs mod det endelige mål: Nellis Air Force Base ved Las Vegas i Nevada.

Det viser sig, at et af flyene har en defekt oxygenbeholder, hvorfor det sammen med Hercules'en må mellemlande i Colorado. Vi andre fortsætter over Grand Canyon og en tur ind i øvelsesområdet, der er det største af sin art over land i den vestlige verden. Arealmæssigt fylder det mere end Danmark, og rummer, ud over en række taktiske jordmål, det hemmelighedsomgærede Area 51.

Vel ankommet til Nellis næsten 17 flyvetimer siden vi forlod Aalborg, bliver vi godt modtaget af den del af styrken, der har fløjet civilt og som ankom dagen før. Efter en kort velkomstbriefing kører vi ind til hotellet, der er beliggende i den sydlige ende af Las Vegas Boulevard eller Strip'en, som hovedgaden også kaldes.

Hotellet har en efter danske forhold fin standard, men blegner noget i forhold til mange af de omkringliggende hoteller, der bl.a. omfatter verdens største af slagsen: MGM med 5.500 værelser! Alt er i det hele taget stort og imponerende, men samtidigt noget forlorent og tydeligvis primært baseret på folks spillelidenskab, der har ualmindeligt gode kår med de mange kasinoer.

Selvom byen bogstaveligt talt aldrig sover, foregår alt i en rolig og sikker atmosfære så længe man holder sig til hovedgaden, hvor den ene bygning bare er flottere og mere imponerende end den anden.

Øvelsen

Nellis Air Force Base er med mere end 10.000 beboere og over 40.000 årlige flyvninger den største og mest travle

Bagsædeforholdene i F-16.

Forfatteren nyder udsigten over Grand Canyon området.

Indflyvning til Nellis.

Alle ankommet til Nellis AFB.

base i United States Air Force. Den er beliggende en halv times kørsel fra hotellet nordøst for Las Vegas, og er i lighed med flere andre baser opkaldt efter en for området markant og afdød person – i dette tilfælde en flyverløjtnant, der under 2. Verdenskrig blev skudt ned flere gange, og endelig i sin Republic P-47 Thunderbolt måtte lade livet i et luftslag over Bastogne i Belgien.

Her er alt der hører et moderne samfund til såsom store beboelsesområder, børnehaver, skoler, kirke, hotel, biograf, bowlingbane, indkøbscentre, sygehus og en 27 hullers golfbane.

Ud over faciliteterne til afholdelse af Red Flag øvelserne med tilhørende aggressor-eskadrille, holder USAF opvisningsholdet Thunderbirds til på basen, hvilket vi flere gange erfarede, når de pudsede formen af inden sæsonens mange opvisninger.

Derudover gennemgår F-22 Raptor for tiden operative tests fra Nellis, hvilket også har været tilfældet for mange tidligere jagerprototyper. Endelig er Nellis et af tre centrallagre for atomvåben i det amerikanske flyvevåben.

På vej hjemover med Grand Canyon langt under os.

Øvelsen omfattede både dag- og nat pas og havde en varighed af to uger med en indlagt friweekend, der gav mulighed for at se nærmere på seværdighederne i området. Flyvningerne var ligeligt fordelt mellem Aalborg og Skrydstrup, der hver stillede med ca. 50 mand, og med en samlet flåde på op mod 100 fly fra fire lande, var der mildest talt noget mere aktivitet, end det vi er vant til hjemmefra. At det ikke gik helt galt under en af dagflyvningerne, hvor en dansk F-16 på finale var ved at blive fløjet ned af en amerikansk F-15, kan vist mere tilskrives held end forstand. Ud over det blev alt imidlertid stort set afviklet gnidningsfrit, selvom der undervejs opstod flere tekniske problemer, som dog lod sig løse på stedet med god hjælp af amerikanerne, hvor vores forsyningsfolk kunne hente de stumper, vi ikke selv lå inde med.

Østpå igen

Efter en veloverstået øvelse og et par dages pakning er det blevet tid til at vende næsen hjemad igen. ET615 vil det dog anderledes, idet der umiddelbart inden opstart viser sig at være batterifejl, og da elektrikeren og et friskt batteri befinder sig i Hercules'en i den modsatte ende af basen, må vi se de øvrige F-16 og G-III'eren taxie ud og starte. Efter godt en halv times tid er LEJ og jeg dog også på vej til McConnell, hvor en anden F-16 imidlertid får avionicfejl netop som G-III'eren, hvori avionicspecialisten befinder sig, tager af. Denne må derfor efterfølgende returnere, for blot at konstatere, at der skal bruges reservedele, som befinder sig i Hercules'en, der i mellemtiden er ved at lægge an til landing i Trenton, Canada, og derfor uden for radiorækkevidde.

Det hele ender op i, at der efterlades to F-16 på McConnell, og den efterfølgende dag flyver Hercules'en tilbage, mens vi andre får en ufrivillig fridag i Trenton. En dag efter tidsplanen skal tingene gerne flaske sig nu, hvis vi skal gøre os håb om at komme hjem til weekenden.

Efter et problemfrit besøg i Goose Bay i Canada fortsætter vi mod Søndre Strømfjord på Grønland.

Mens vi prøver at vænne os til kulden, der står i bidende kontrast til de mere end 30 graders varme på Nellis, får vi flyene i hangar, hvorefter vi kan tage det lille samfund i nærmere øjesyn.

Indflyvning i tæt formation til McConnell Air Force Base.

20 graders frost i Søndre Strømfjord står bogstaveligt talt i bidende kontrast til temperaturen i Nevadas Ørken.

Næste morgen startes dagen med en formationsflyvning over vores venlige værter, inden kursen går over den storslåede indlandsis med kurs mod Keflavik på Island.

Undervejs viser det sig, at hvad vi i første omgang tror er aprilsnar, slet ikke er nogen joke: Hercules'en er strandet på Grønland med en utæt propel, og vi må klare turen hjem uden den. På Keflavik modtages vi af en særdeles operativ amerikaner, der i den grad ryster os. Trods meget tydelig kondensdannelse foran luftindtaget, vader han lige ind foran dette på flyet ved siden af os, men både han og vi slipper heldigvis med skrækken.

Med kun et hop tilbage må vi desværre efterlade to fly med brændstofproblemer i Island, og således rent styrkemæssigt lande noget amputeret på Aalborg efter nogle særdeles begivenheds- og oplevelsesrige uger. ■

I formation med Gulfstream G-III.

555 passagerer i to lag

I denne autoklave i Broughton, England »bages« de store kompositdele til A380.

Den 18. januar 2005 blev den første Airbus A380 præsenteret i Toulouse for 4.500 gæster, inklusive regeringschefer fra de lande der er partnere i Airbus – Frankrig, England, Spanien og Tyskland. Grunden til det hidtil største passager- og fragtfly blev lagt allerede i 1990, og da delene produceres mange forskellige steder i Europa har planlægningen været meget omhyggelig.

Store sager

Rundt om i Europa er der samlelinier, der bygger og sammenstiller de dele, der tilsammen udgør en A380.

Størrelsen af hovedkomponenterne til A380 stillede Airbus over for en ny udfordring. De kan ikke transporteres til Toulouse med Airbus A300-600 Super Transporter - det specielle fragtfly, Beluga, der normalt transporterer hovedsektionerne af de øvrige Airbus-fly fra de europæiske fremstillere til samlebåndene i Toulouse og Hamburg.

Derfor måtte Airbus designe sit eget land- og søtransportnetværk med brug af specialbyggede pramme og trucks, et skib og helt ny teknologi.

Dele af skroget til A380 fragtes fra et af de spanske produktionssteder (Puerto Real) med skib til St. Nazaire i Frankrig.

Vingerne til A380 produceres i Broughton i England.

I Hamburg lastes bagkroppen og en del af forkroppen på »Ville de Bordeaux« – et 154 meter langt roll on/roll off-skib, der er skræddersyet til operationen. Skibet sejler til Mostyn i Wales og mødes der af en pram, der har sejlet to gange 35 km ad River Dee – hver gang med en vinge bygget i Broughton. Derefter sejles til St. Nazaire fabrikken i Frankrig.

Her byttes den delvist-færdigbyggede forkrop ud med en forkrop komplet med cockpit og en færdig midterkrop, og skibet sejler videre til Pauillac nord for Bordeaux.

Her flyttes delene fra skibet til en stor pram, der transporterer dem via fire ture de 95 km ad Garonne floden til Langon, hvor de via en sluse overføres til en konvoj af trailers. Konvojen kører så 240 km til Toulouse – altid om natten og ved lav fart for at minimere forstyrrelserne. Med stop i dagtimerne tager hver rejse tre nætter.

Den første sektion til A380 fra Hamburg fabrikken vises frem.

Når trailerne med deres last, der er op til otte meter bred og 50 meter lang, kører på ruten, bliver chaufførerne styret via en computer i kabinen. Den anvender GPS for at holde styr på nøjagtigt hvor traileren er.

Ny bygning

For at afslutte samlingen af A380 og dermed gøre verdens hidtil største passagerfly klar til flyvning, måtte Airbus designe et helt nyt bygningskompleks, hvor hele flyet kan færdiggøres på én eneste station. Dermed vindes tid og produktivitet. Airbus valgte at optimere de kompetencer, der fandtes i de større centre med slutsamling i Toulouse og kundeindretning i Hamburg. I Toulouse sammensættes de forskellige dele og

Flodbåde fragter A380 delene op ad Garonne floden fra Pauillac gennem Bordeaux til Langon ca. 60 km længere oppe ad floden.

Rolls Royce Trent 900 motorerne monteres.

Det kinesisk byggede roll on – roll off skib fragter de største sektioner fra bl.a. Airbus fabrikken i Hamburg.

Med hovedkontor i Toulouse, Frankrig, er Airbus ejet i fællesskab af EADS (80%) og BAE Systems (20%). Airbus er et globalt foretagende med omkring 52,000 medarbejdere og helejede datterselskaber i USA, Kina og Japan, reservedelscentre i Hamburg, Frankfurt, Washington, Beijing og Singapore, træningscentre i Toulouse, Miami, Hamburg og Beijing, og 130 servicekontorer rundt om i verden. Airbus hviler også på industrielt samarbejde og partnerskaber med store virksomheder over hele verden samt et netværk af omkring 1,500 leverandører i 30 lande.

sektioner, der produceres rundt om i Europa.

A380 Final Assembly Line ligger i udkanten af Blagnac Lufthavn i Toulouse. Hovedhallen er en af de største bygninger af sin art i verden, 500 gange 250 meter, og en højde på 46 meter. Til samlehallen og teststationerne er der i alt brugt mere end 32.000 tons stål, svarende til fire Eiffeltårne, og 250.000 kubikmeter beton.

Anlægget er designet med henblik på det mest effektive flow, hvor ingen tid spildes, og hvor processen fra levering af sektioner til flyets start er så glidende som muligt.

A380 Final Assembly Line er designet til at producere fire færdige fly pr. måned, men der er kapacitet til op til otte pr. måned.

Efter ankomsten flyttes alle sektioner i position i bænkene i hovedsamlehallen, klar til slutsamling. Når alle delene er i position, indhylles de af et 1.200 tons tungt stillads med fem etager og fire elevatorer, der letter adgangen.

Kroppens tre sektioner samles, mens vingerne slutter sig til den færdige krop efter at være blevet bragt på plads først af høje kraner og dernæst laserstyret tilpasning. Det kræver ca. 4.000 nitter at fastgøre én vinge til kroppen. Højderoret bliver også påsat her, ligesom landingsstel og undersiden. Samtidig installeres sideroret og den bageste kegle.

Flyet tilbringer omkring en uge i stilladset, før det flyttes ud af hallen gennem de 90 meter brede porte. Dernæst går turen til den tilstødende kæmpehal med plads til tre A380, der her får deres systemer installeret og afprøvet, ligesom der installeres en mini-kabine.

Motorerne monteres også i denne hal, og i de næste tre uger følger en serie meget omfattende prøver for at sikre, at alle elektriske og hydrauliske systemer fungerer, ligesom de bevægelige dele

Gæsterne beundrer den første A380.

I Langon overgår transporten til specialfremstillede lastbiler.

Dette interiør er en af mulighederne i A380 – fjernt fra »monkey class«.

som ror, spoilers og flaps afprøves. Ligesom med alle andre Airbus-fly bliver alle sektioner gennemprøvet og kontrolleret på deres respektive produktionssteder. Formålet med disse checks i Final Assembly Line er at sikre, at alle dele arbejder sammen. Når denne kontrol er afsluttet, flyttes flyet udenfor for at få kabinen testet. Der pumpes luft ind i kabinen for at øge trykket langt udover, hvad flyet vil blive udsat for i drift, og det skal afsløre eventuelle lækager.

Når alle disse afprøvninger er afsluttet, overgives det færdige fly til Flight Test Department som forberedelse til den første flyvning. Dernæst flyves det til Hamburg, hvor den anden del af slutsamlingen finder sted, nemlig maling af flyet og indretning til slutkunden.

Foreløbig har 15 luftfartsselskaber og leasingfirmaer bestilt 160 fly. Det første leveres til Singapore Airlines, der vil sætte det i drift midt i 2006. ■

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

Efter en lille nytårspause er Deres ærbødige igen dykket ned i FLYV's fortid for at viderebringe et lille pust fra den gang, privatflyvningen var noget, man var entusiastisk om og ikke irriteret på. Flyvningen var noget, man havde store forhåbninger om og forventninger til, og det blev ikke betragtet eller omtalt som noget larmende noget, der kun kom de velhavende ved, eller som noget man kunne vride penge ud af.

Efter Svæveflyvernes kamp for et sted at være, en kamp, som de vandt, er de her i april 1935 i fuld gang med at skabe regionale samarbejder, som resulterede i den fryd, det var at se resultatet af to års frivilligt slid: »*Mon den kan flyve? Saaledes tænkte hver af os, da vi søndag den 6. januar for første Gang fik vort store sølvbroncerede Plan monteret og anbragt i Vindretningen til den første Prøveflyvning. Mon den kan flyve? Og hvorledes mon den smukke Fugl ser ud, naar den atter demonteres? Saaledes lød Snakken Mand og Mand imellem, indtil vi brat blev afbrudt af Ing. Nielsens Bemærkning: »Selvfølgelig kan den flyve; hvad tror I ellers den er beregnet til?« Lad mig sige det straks: den kunde flyve! Den overtraf endda vore dristigste forventninger* ».

De – kammeraterne – var kommet kørende, i åben sportsvogn, »*Ladet med dem selv plus Gummitov og godt Humør, trods bidende Blæst og Snevejr, den 230 Km lange Vej Aarhus - Aalborg og retur blot for at laane os deres Gummitov og yde os Hjælp og gode Raad.(...)Det er saadanne Træk, der maner til Eftertanke og fostrer godt Kammeratskab, og lad da det være vort Motto: »Naar det gælder Sporten, kendes ingen Hindring. En for alle og alle for én!«* Underskrevet : B. Høyner, »*Aviator*«.

Der er i det hele taget kommet rigtigt godt gang i svæveflyvningen. Dansk Svæveflyver Union holdt sit første landsmøde, i Januar. Alle otte grupper var repræsenterede. Unionen skal have et emblem, og et medlemsblad. Det sidste hverv tilfaldt FLYV: »*...og for Fremtiden vil alle Meddelelser fra Unionen til Medlemmerne blive bragt her i Bladet. Normalt vil »Dansk Svæveflyver Union's Grupper fra hele Danmark kunne raade over én Side i FLYV til deres Meddelelser. Grupperne vil derfor forstaa, at kun ganske faa og vigtige Meddelelser vil blive optaget.*«

Joda, og det håndhæves. Når man ser ned over Unionens side i marts 1935, er meddelelserne vedkommende og fremmende for flyverinteressen. Hør bare: »*Grupper, der i nær Fremtid ønsker at bygge Svæveplaner men mangler Værksted, kan ved Henvendelse til Formanden faa anvist Plads.*« »*Unionen udsætter en Pokal til den Gruppe, der kan udvise de fleste aktive Medlemmer inden den 5. Oktober 1935*«.

Ud af hullerne, kammerater! Foredrag, opfordring til at afholde generalforsamling, oversigt over udvalg under Unionen og endelig meddelelser fra de enkelte grupper. Det må have været en spændende tid! Tænk, at være med til at bygge sådan en kultur op og blive mødt med velvilje, forståelse, økonomisk støtte og anden hjælp - ja selv en opfordring til at støtte et privat flyvemaskineværksted ved Kastrup Lufthavn: »*Naar man tager de mange Elever, der for Tiden bliver uddannet paa de private Flyveskoler, i Betragtning maa man jo have et begrundet Haab om, at der snart vil blive mange flere Selvejere*« – og så må man jo have et privat værksted, forstås, da private motorfly tidligere var blevet serviceret på de militære Flyvemaskineværksteder.

Men – der står »begrundet HÅB!« – hvornår er den indstilling til privatflyvningen senest blevet formuleret, med mindre det begrundede håb har handlet om en dødsmærket sportsgren? I det hele taget florerede en indstilling dengang, der vidnede om, at man så en enestående chance for et samfund i at fremme sportsflyvningen. Ordet »Gebyrer« var slet ikke opfundet endnu i flyveterminologien!

Men der var andre ord i Flyveordbogen i 1935, og ikke alle lige velkomne: »*Gang paa Gang læser man i Dagbladsartikler og Bøger om* **Aeroplaner**. *Det er et Udtryk, som alle vi, der snart i en Menneskealder har givet os af med praktisk Flyvning, aldrig nogensinde har benyttet. Hvorfor i Alverden skal der saa udefra tilføres os nye Udtryk? Inden for Luftfart taler man om Luftfartøjer og Flyvemaskiner, Ordet Aeroplan hører ikke hjemme i den danske Flyvnings Terminologi, lad os derfor blive fri for at se det paa Tryk i dansk Tekst, naar det i Virkeligheden er den Type Luftfartøjer, som hedder Flyvemaskiner, der menes.*« De vandt! »*Aeroplanes*« blev forvist til vest for Esbjerg.

Nyt vartegn på Randers Flyveplads

Læs mere i næste nummer ...

Projekt Ellehammer 1909 Replika

Tekst og farvefotos: Fritz Krag

En gruppe af flyinteresserede er gået i gang med at bygge en flyvende replika (kopi) af Ellehammers 1909 model, kaldet Ellehammer Standard. Originalen står i dag ovenpå Café Ellehammers Hjørne på Danmarks Tekniske Museum, Flysamlingen i Helsingør.

Det er utrolig heldigt, at det originale fly findes den dag i dag, men det skyldes nok, at det trods de mange havarier under flyvningerne på Eremitagesletten i 1910 har været relativt solidt og robust bygget og ikke er blevet voldsomt knust eller hugget op til "reservedele", som jo har været så mange pionérflys skæbne.

Årsagen hertil var, at Ellehammer i 1910 tilsyneladende mistede interessen for konventionelle fly. Måske indså han også, at det fremover ville blive enormt dyrt og tidskrævende for ham alene at finansiere de større og mere avancerede fly, som dem man var kommet godt i gang med i udlandet på dette tidspunkt.

Det må være derfor Ellehammer holdt op med fastvingede fly omkring 1910 og i stedet kastede sig over at udvikle helikoptere og stjernemotorer samt sine mange andre opfindelser.

● På loftet oven på Café Ellehammers Hjørne på Danmarks Tekniske Museum, Flysamlingen, står den originale Ellehammer 1909 model kaldet Ellehammer Standard. Vingerne kan klappes sammen for at spare hangarplads.

● Hjulene på hovedunderstellet sad på brede nav monteret på forskydelige bøsninger, som blev presset udad af fjedre. Herved blev understellet skånet i sidevindslandinger. Bemærk den lille kobberfarvede benzintank og rattet samt pilotens kurvestolssæde med torbindelse til pendulstyringen.

Rørene i flystellet på Ellehammer 1909 modellen er de fleste steder samlet med spændebånd, bolt, skive og møtrik; men nogle steder er befæstigelserne slagloddet. Det var en teknik Ellehammer kendte fra sin Elleham motorcykel.

Elleham motorcyklen var et kendt indslag i bybilledet i København i begyndelsen af 1900-tallet.

Tema med variationer

I dag kan man kun ærgre sig over, at Ellehammer opgav at konstruere fly for måske kunne 1909 modellen have dannet grundlag for en levedygtig dansk flyindustri? Formålet med den replica, der nu bygges af en projektgruppe i Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre (AAA) er netop at konstruere, bygge, flyve, analysere og demonstrere en moderniseret udgave af Ellehammer Standard for at vise i hvor høj grad Ellehammer var på vej mod et sikkert og anvendeligt fly af i dag.

Projektet planlægges klar, færdig og afprøvet senest i forbindelse med 100-året for Ellehammers første motordrevne flyvehop i Europa på øen Lindholm den 12. september 1906.

Replikaen skal hovedsagelig bygges i den gamle træhangar fra 1917 i Avedøre af frivillig arbejdskraft. Projektet har fået støtte fra Ellehammerfonden.

Konstruktionen af replikaen kommer dog til at afvige fra forbilledet på følgende væsentlige punkter:

- Motoren bliver en Rotax 503 med gearbox. Senere er det planen at udskifte denne med en sekscylindret stjernemotor fra Amerika sammenbygget af to trecylindrede stjernemotorer principielt som Ellehammer gjorde.
- De sammenklappelige vinger erstattes af faste vinger med krængeror.
- Den løftende stabilisator (haleplanet) erstattes af en konventionel stabilisator med negativ indfaldsvinkel.
- Pendulstyringssystemet forlades og erstattes af konventionelle styregrejer med rat til krængerorene og højderoret, og pedaler til sideroret.
- Stålrørsstellet ændres mange steder til aluminiumsrør af 6061-T6 i "Quicksilver" teknologi.
- Replikaen bygges som ultralet i henhold til BL 9-6 bestemmelserne.

KZ IX Ellehammer OY-ACE blev prøvefløjet fra Kastrup i 1950, og den ligner faktisk sit forbillede fra 1906 ganske godt på afstand - bortset fra den store opretstående Cirrus rækkemotor i næsen.

KZ IX Ellehammer så virkelig antik og troværdig ud, når den fløj hen over hovedet på publikum i Sylvest Jensens Luftcirkus i 1950. Flyet er i dag bevaret, men "grounded" og er udstillet i Dansk Veteranflysamling i Stauning.

Replika fra 1956

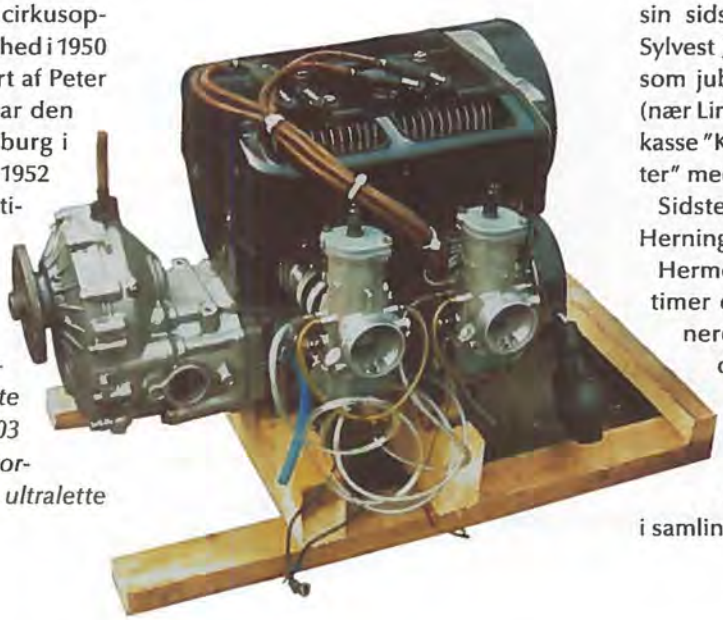
Der har imidlertid allerede tidligere været bygget en replika af Ellehammers 1909 model. Det er den, som blev bygget af Skandinavisk Aero Industri (KZ) til Sylvest Jensens Luftcirkus i forbindelse med 50-året for Ellehammers flyvehop på Lindholm. Den fik betegnelsen KZ IX Ellehammer selv om nummeret KZ IX senere blev benyttet af Skandinavisk Aero Industri til et militært skoleflyprojekt.

KZ IX Ellehammer var konstrueret og beregnet af Björn Andreasson hos KZ. Han havde naturligvis også taget sig visse praktiske friheder i kopieringen af Ellehammer 1909 modellen. Blandt andet var vingerne (heller) ikke sammenklappelige, og kroppens rørstel var svejst op af chrom-molybdænrør i "KZ VII teknologi".

Motoren var en Cirrus-Hermes Type Cirrus III på 85 HK, som var relativt stor og tung med en vægt på 156,7 kg, og slet ikke lignede Ellehammers sekscylindrede motor. Flyets tomvægt var 340 kg og samlet vægt 470 kg. KZ IX Ellehammer havde luftdygtighedsbevis nr. 311 med begrænsninger, blandt andet var max. tilladt vindstyrke 8 km/t og max. tilladt hastighed 100 km/t. Under prøveflyvningerne opnåede den dog højst 88 km/t.

KZ IX Ellehammer, der var indregistreret OY-ACE, fløj første gang den 14. marts 1950 ført af Sylvest Jensen. Siden hen har den fløjet omkring 50 cirkusopvisninger af 10 minutters varighed i 1950 rundt omkring i Danmark ført af Peter Steen eller Terp, og i 1951 har den blandt andet været på Ypenburg i Holland med Sylvest Jensen. I 1952 var den i Bremen, hvorefter aktiviteterne klingede ud.

En gruppe flyinteresserede i Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre (AAA) har startet Projekt Ellehammer 1909 Replica, der går ud på at bygge en moderniseret kopi af Ellehammer Standard for at se, hvor tæt Ellehammer var på et sikkert fly af i dag. Her er det forreste af gitterkroppen ved at blive svejst op i sin jig.



Motoren i Projekt Ellehammer 1909 Replica skal i første omgang være en Rotax 503 med gearkasse. Denne motortype anvendes også i mange ultralette fly i dag.

Den 12. september 1956 udførte den sin sidste spektakulære flyvning, da Sylvest Jensen fløj OY-ACE 25 minutter som jubilæumsflyvning fra Bandholm (nær Lindholm) til Vordingborg med en kasse "KDA Ellehammer flyvepostkuverter" med Ellehammer frimærker på.

Sidste flyvning var en opvisning i Herning den 21. august 1960.

Hermed havde OY-ACE fløjet i alt 30 timer og blev så solgt og opmagasineret, luftdygtighedsbeviset indraget - og glemt. Indtil Dansk Veteranflysamling (DV) i Stauning omkring 1989 fik øje på den, for den var jo også et KZ-fly og manglede derfor i samlingen!

En undersøgelse blev herefter sat i gang for at prøve at få OY-ACE restaureret og certificeret flyvedygtig efter eksperimentalfly ordningen (BL 2-2). Men det mislykkedes, fordi det efter en røntgenundersøgelse af rørstellet viste sig, at rørene indvendig havde meget omfattende korrosionsskader.

OY-ACE blev herefter i 1990 "grounded" permanent og må nu kun taxie på jorden, men det har den da også gjort flittigt ved de senere års KZ- og veteranflyrallyer i Stauning til glæde for publikum, der kan lide at se veteranfly i bevægelse.

Også HKH Prins Henrik har prøvet at sidde i "Ace", dog kun mens den holdt på jorden.

Til daglig hænger OY-ACE nu i sikkerhed under loftet hos DV. Den er jo et kuriosum i sig selv ... ■

Det er planen senere at installere en Sadler Radial Engine R1765U i Projekt Ellehammer 1909 Replica, når denne motor bliver færdigudviklet i USA. Her ses prototypen til denne motor, som er en sekscylindret stjernemotor sammenbygget af to trecylindrede stjernemotorer principielt som Ellehammer gjorde. Den er på 65 hk og vejer 50 kg.

Nyhed i KDA PilotShop

Omslag til rejsedagbog/svæveflyvejournal
- 8 lommer til flydokumenter m.m. samt indstikslomme
- knaplukning
- dimensioner: 24,5 x 17 x 0,5 c

Pris medlemmer af KDA kr. 85,00
Pris ikke-medlemmer af KDA kr. 90,00
(svæveflyvejournal medfølger ikke)

ICAO kort DK edition 27
er nu på gaden
Bestil det i dag!

KDA PilotShop · www.kda.dk
Tlf. 4614 1507
Forbehold for prisændringer og udsolgte varer

FLYGTEORI SKOLAN

Flygteoriskolan i Barkarby AB
Box 6095
S-175 06 JÄRFÄLLA/STOCKHOLM
SVERIGE
Tlf +46 – (0)8 – 36 68 24
Fax +46 – (0)8 – 36 68 27
Internet: www.flygteoriskolan.se
E-mail: info@flygteoriskolan.se

- Flygteoriskolan tilbyder teoriundervisning til ATPL, IR og PPL på fly
- Priseksempel: ATPL-teori SEK 65 000:-
- Desuden helikopteruddannelse CPL, IR og PPL
- SU-berettiget uddannelse, vi formidler kontakt til bolig
- Vi taler dansk, danske elever på skolen!

Head of Training: Ulf Gelberg

Navne

75 år

Redaktør Hans Kofoed

Hans Kofoed fylder 75 den 28. april og kan dermed se tilbage på en lang række artikler her i FLYV, som han har skrevet. Men også andre publikationer som for eksempel Flyvehistorisk Tidsskrift har haft glæde af hans omfattende forfatterskab. Hans begyndte som medarbejder ved FLYV i 1961 og var ansvarshavende redaktør for FLYV fra 1989–1998. Hans' løbebane som skribent begyndte allerede i 1950'erne, hvor han blev medarbejder ved "Vi flyver", der var en lille publikation SAS udgav for at gøre unge mennesker flyveinteresserede.

Hans' forfatterskab dækker også en række bøger og hæfter, hvor især "Danske Militærfly gennem 50 år, 1921 – 1962" kan drages frem, for det er den de fleste andre benytter til at skrive af efter, når de skal finde tal og facts om dansk militærflyvning. Hans var også i 1967 medarbejder ved Luftfartens Hvem Hvad Hvor, og senere var han fagkonsulent og bidragsyder med det flyvehistoriske stof ved Gyldendals Den Store Danske Encyklopædi. Men Hans er også meget alsidig på kulturelle emner og ved utrolig meget om geografi, litteratur, arkitektur, personer, og sågar musik. Og så er han god at rejse med, for han finder altid spændende steder at udforske – dog mest flyhistoriske!

Hans er æresmedlem af Kongelig Dansk Aeroklub. Han var medstifter af Dansk Flyvehistorisk Forening i 1962, og var også med til at stifte Svensk Flyghistorisk Förening. I dag er Hans æresmedlem i disse to foreninger.

FK

70 år

Direktør Kai Frederiksen

Kai Frederiksen er jurist. Han taler højt, og han er stor – meget stor. Der er i bogstaveligste forstand vægt bag argumenterne, når han har ordet.

Er han dirigent ved en generalforsamling, er der ingen tvivl om at det er Kai, der har kommandoen. Og han skal nok sørge for at få sagt, at det er ham - og ham alene – der afgør hvordan paragrafferne skal fortolkes.

Kai Frederiksen har været de fleste af sine arbejdsår i forsikringsbranchen. I 1984 blev han direktør for Dansk Pool for Luftfartsforsikring, og da det nordiske samarbejde på flyforsikringsområdet blev reorganiseret 10 år senere, var han grundlægger og stifter af Nordisk Flyforsikringsgruppe.

Han gik på pension i 2002.

Da han syntes at han burde have førstehåndskendskab til det miljø han beskæftigede sig med til daglig, lærte han at flyve i en moden alder (60 år). Han måtte dog for nylig konstatere at det var ulige nemmere at slippe af med et certifikat end det i sin tid havde været at erhverve det. Det havde krævet prøver og masser af papir; nu klarede SLV sagen med et par stempelaftryk.

Fra 1984 til 2004 var Kai medlem af Rådet for Større Flyvesikkerhed, de sidste 10 år som formand. Han er mangeårigt medlem af bestyrelsen for Danske Flyvere og siden i fjor formand for Foreningen Flyvemuseets Venner og medlem af bestyrelsen for Danmarks Tekniske Museum.

Den 15. april bliver han 70 år.

H.K.

Chefskifte

Den 1. marts tiltrådte oberst Michael Fleischer en stilling på Ramstein Air Base ved Kaiserslautern i Tyskland. Han har hidtil været chef for Flyvestation Skrydstrup.

Ved sin fratrædelsesreception fik obersten overrakt en sjælden amerikansk orden, The Meritorius Service Medal af oberst Robert Carrie fra US Defence Cooperation og oberstløjtnant Curt Marissa fra den amerikanske ambassade. De begrundede blandt andet overrækkelsen med »Outstanding leadership« af den danske og hollandske F-16 operation i Manas i Kirgisistan. Den amerikanske delegation udtrykte desuden stor taknemmelighed for den danske regerings samarbejde i kampen mod terror som den kom til udtryk ved aktionen i Afghanistan og efterfølgende i Irak.

Ny chef for Flyvestation Skrydstrup er den 42-årige oberstløjtnant Søren W. Andersen (WIS), der kommer fra en stilling ved Flyvertaktisk Kommando, Karup. Han har i nogle måneder været i gang med at genopfriske F-16'ens egenskaber, og i løbet af kort tid vil han igen have status på typen.

149 dage til Sindal

good aviation practice
GAP
danmark 2005

Den gamle flyvske digter fylder 200

Af Jørgen Reese

Med udgivelsen af apriludgaven af FLYV kan vi sende et hjerteligt tillykke til vor gamle berømte digter og landsmand, Hans Christian Andersen, der fylder 200 den 2. april. Man kan måske tillade sig at nævne Andersen som en af flyvningens pionerer - hvad angår fantasien - og fantasien er en nødvendig inspirator til udførelse af handlingen.

H.C. Andersen ville næppe nogensinde være blevet en god og gedigen håndværker - bortset fra hans »flair« for papirklip, tegning, blomsterbinding osv. Det var ikke på det rent håndværksmæssige plan, hans interesser lå. Men det forhindrede ham ikke i - i tankerne - at beskæftige sig med al den teknik, der omgav ham - og udvikledes i hans tid. Andersen var levende interesseret - så interesseret, at han den 3. juni 1853 skriver i et brev til digteren Carsten Hauch efter at have læst dennes roman »Robert Fulton« om den amerikanske ingeniør og opfinder - af samme navn - der byggede hjuldamperen »Clermont« i 1807 - et af verdens første dampdrevne skibe. Andersen skriver bl.a.: »Jeg har selv i min Udvikling prøvet Sandheden af, hvad De har følt og givet ...«.

Nok så interessant er det, at Andersen i et brev til veninden Henriette Wulff et par dage senere den 5. juni, uddyber, sine oplevelser ved at læse Carsten Hauchs bog; her skriver han videre: »Videnskaben har i de sidste Aar faaet en saadan Interesse for mig, at jeg er overtydet om, at havde jeg for tyve Aar siden været saaledes opfyldt af dens Herlighed, som jeg er nu, jeg havde vist gaaet en anden Vei, end den, jeg nu gaaer, eller rettere; jeg havde tilegnet mig Kundskaber i en Retning, hvorved min Digtervirksomhed havde faaet en anden Blomst end nu«. Dette sidste er jo en interessant oplysning, som slet ikke er til at overskue ud fra det faktiske kendskab som vi har til H.C. Andersen. Men store dele af hans samlede værker ville i givet fald have set meget anderledes ud.

Der tales så ofte om, at det 20. århundrede var teknikkens århundrede, og det er da så rigtigt, som det er sagt. Men det var i det 19. århundrede at det hele begyndte - den praktiske anvendelse af dampmaskinen til lands og til vands, skibsskruen, elektromagnetismens opdagelse, dens praktiske anvendelse i telegrafen etc. Alt dette har Andersen oplevet og været levende interesseret i, og hans interesse har rakt videre ud i fremtiden. Desuden så fotografiet og glødelampen, telefonen og radiotelegrafien dages lys i Andersens århundrede - og netop fotografiet, som Andersen med glæde poserede for,

H.C. Andersen - én af flyvningens pionérer?

har efterladt os et godt indtryk af hans udseende.

Det kan undre, at H.C.Andersens tekniske begavelse - eller måske rettere tekniske visioner - så længe har befundet sig i en dvalelignende tilstand; ikke sådan, at den sag har været ukendt - snarere mere eller mindre upåagtet. For hvem kan undsige sig for flere hundrede gange at have sunget H.C. Andersens tekst til Peter Heise's dejlige melodi - »Jylland mellem tvende have«? Hvorfor har vi blot sunget den »med lukkede øjne«? Måske fordi vi i skolen lærte den udenad! Men vi har under alle omstændigheder ikke været gamle og modne nok til at fatte meningen med denne mærkelige række af uforståelige ord - næsten lige som B.S. Ingemanns tekst til C.E.F. Weyse's melodi, der blev til: »...nu sneglen med hus, paryk og vanter«.

De første tre vers er Andersen's hyldest til sit fædreland - det er der så mange, der har gjort, både før og efter ham, og det skal han kun høre godt for. Men fjerde vers - det er jo helt hen i vejret, det kan man sige med god samvittighed, for det handler om luftfart. Hør blot her, sidst i tredje vers synger vi: "Skynd dig, kom! om føje Aar Heden som en Kornmark staar". I indledningen til fjerde vers står der: "Mellem rige Bøndergaarde snart Dampdragen flyve vil", og i slutningen af samme vers: "Briten flyver over Hav, gæster her Prins Hamlets Grav". Det er da rendyrket luftfart!

Det er gået lige hen over hovederne på os. Luftfart? Ja, vi har bare ikke tænkt over det - vi har blot sunget det - som så meget andet af det »højtravende sludder«, danske sangskrivere har blandet i deres poetiske pris af fædrelandet, når de har kogt over af begejstring. Det er der ikke noget forkert i - tværtimod; men det kan lyde vældig patetisk.

Det var måske ikke så diplomatisk udtrykt, men det var ikke meningen at fornærme nogen - og da slet ikke H.C. Andersen. Meningen var at fortælle, at Andersen i fjerde vers af sit digt »Jylland« har et budskab til os, og kun ganske få har opdaget det. Derfor er der nu - ved hans 200-års fødselsdag - så meget mere grund til at »forkynde« for den undrende verden, at Andersens fantasi rakte længere, end de fleste af os hidtil har forestillet os.

Hermed vil jeg lade en af den gamle digters kendte »teser« åbne døren til »H.C. Andersens tekniske visioner« eller »univers« - for Andersen var heller ikke i tvivl om, at der er liv på andre kloder!

H.C. Andersen på sin boulevard - ved Københavns Rådhus.

At rejse er at leve!

"Navigare necesse est" - sådan sagde den gamle romerske statsmand, Magnus Gnæus Pompejus, og dermed mente han: "At sejle er nødvendigt". Dette - at sejle - var ikke de gamle romeres stærke side, men Pompejus mente, at skulle de igen komme til kræfter, måtte de ud i verden, og så var det nødvendigt at sejle.

Så overbevist var han, at han tilføjede: "vivere non necesse", hvilket betyder: "at leve er ikke nødvendigt". Dette sidste kan vel nok diskuteres, selv om man udmærket kan følge Pompejus i hans syn på de daværende romeres pompøse og dekadente levevis.

Næsten 2.000 år senere tilføjede vor egen Hans Christian Andersen: "At rejse er at leve". Dette argument kan vi yde fuld tilslutning, for den gode Andersen vidste, hvad han talte om. Han havde, trods datidens noget mere besværlige rejsebetingelser, været vidt omkring - både indenlands og udenlands - og meget tyder på, at han alt i alt nød - om ikke selve rejsens strabadser - så de mange nye oplevelser og gode indtryk som rejselivet bibragte ham.

Men Andersen havde også visioner om en fremtidig passagerflyvning gennem luftrummet. Ikke blot et "lille hop" mellem Odense og Dalum eller Blommenslyst, nej, regulær interkontinental charter-trafik. Så, hvor de fleste tillægger Eilif Krogager - »Tjæreborg-præsten« - at have lært danskerne at rejse, må han altså have studeret chartertrafik hos H.C. Andersen.

Andersen skrev sin visionære historie "Om Aartusinder" i 1852, få år senere - i 1859 - skrev han sit digt, "Jylland". I historien, "Om Aartusinder", lyder det: "Ja , om Aartusinder komme de paa Dampens Vinger igjennem Luften hen over Verdenshavet! Amerikas unge Beboere gjæste det gamle Europa. De komme til Mindesmærkerne her og til de da synkende Steder, saaledes som vi i vor Tid drage til Syd-Asiens hensmuldrende Herligheder. Om Aartusinder komme de!" - og videre skriver han: "Luftskibet kommer; det er overfyldt med Reisende, thi Farten er hurtigere end tilsøes; den elektromagnetiske Traad under Verdenshavet har allerede telegrapheret, hvor stor Luftkaravanen er. Alt øines Europa, det er Irlands Kyster der ses, men Passagererne sove endnu; de vilde først vækkes, naar de ere over England; der betræde de Europas Jord i Shakespeares Land, som det hedder blandt Aandens Sønner; Politikens Land; Maskinernes Land, er der andre der kalde det. En heel Dag bliver Opholdet her, saa megen Tid har den travle Slægt at give det store England og Skotland. Farten gaar under Canal-Tunnelen til Frankrig, Carl den Stores og Napoleons Land ...".

Den gamle digter havde hovedet fuldt af gode idéer, også når det gjaldt fremtidens transport og »charterturisme« gennem luftrummet. For det er jo det, han fortæller i sin godt 150 år gamle historie eller - man kunne fristes til at sige - åbenbaring. Han har forudset det mastodontiske stykke arbejde - at forbinde England og Frankrig med den Kanal-tunnel, som man ganske vist havde talt om siden 1802.

Selv navigationskunsten har Andersen haft en forestilling om. Storcirkel-navigation - den lige vej - er det, når han skriver om det amerikanske selskabs hjemfart: »Island tages paa Hjemfarten; Geiser koger ikke længer, Hekla er slukket, men som Sagas evige Steentavle staaer den stærke Klippe-Ø i det brusende Hav«.

Vor gamle digter, H.C. Andersen, har ikke blot haft »flyvske idéer« men dybtliggende tekniske og videnskabelige visioner! Nærværende beretning, som er baseret på blot to eksempler fra det »andersenske univers«, bør følges af en mere dybtgående forskning på området. Andersens mest sensationelle visioner må vel siges at angå flyvningen (se foregående) - og hvad man kan kalde en tidlig - og dog avanceret - form for TV/Internet i »De Vises Steen«; her er et uddrag: »...ligesaa herligt, paa en anden Viis, var der nede i Slottets udstrakte Sale, her i Væggene afspeilede sig den hele Verden rundt om; man kunde see Alt hvad der skete, saa at man ikke behøvede at læse Aviser, og dem havde de heller ikke her«. Andersens visioner om flyvning optræder allerede i »Fodreise« fra 1829 - måske en slags ubevidst forstudium til »Om Aartusinder«, ligesom Andersen ser »flyvemaskinen« som et militært våben i »Den onde Fyrste« fra 1840.

Men hvor begejstret Andersen end var for dampkraften, så kom dampmaskinen dog aldrig i luften. Gottlieb Daimler tog patent på sin forbrændingsmotor i 1883 og hjalp dermed brdr. Wright i luften i 1903 - 28 år efter Andersens død; og hvad angår »Om Aartusinder«, så fløj Charles Lindbergh over Atlanten i 1927 - 75 år efter dette eventyrs tilblivelse. ■

»Dampdragen«, tegning Vilhelm Pedersens.

»Strekkleir« i Norge

Tekst og foto: Bo Brunsgaard, Vejle Svæveflyveklub

Håvard deltog på kurset (i øvrigt i min klubs gamle ASW-19, H8), men brugte det meste af tiden på at fodre os andre af. Her har han gang i grillen i det gode vejr.

På vej ind til et vendepunkt inde på fjeldet på tredjedagen. Selvom der var god højde til at glide tilbage ud i dalen var det her noget, der gav lidt sved på panden.

Lørdag var sidste dag på SveDaNor strækflyvningskurset 2004. På briefingen blev vi én for én kaldt op til Steinar og fik overrakt diplom for deltagelsen. Da det blev min tur rejste Håvard sig og sang med gjaldende røst: "Ja det er skønt at være dansker i Norge".

Og med den uge, der var gået forud, kunne jeg jo kun være enig.

For mig har Norge altid betydet sommerferie på fjeldet, og flere sæt vandrestøvler er efterhånden slidt op på den måde. Men ligefrem at svæveflyve deroppe? Puha – der er godt nok mange store sten, og vist ingen steder at lande ude – og med mine evner er det sidste ret vigtigt.

Det var vist nogenlunde sådan jeg fik forklaret Claus Jacobsen hvorfor jeg igen skulle til Norge med rygsæk men uden fly. Men nu er Claus jo ikke hvilken som helst Claus: han er nordisk sekretær for de kurser, der arrangeres af svæveflyveunionerne i Sverige, Norge og Danmark, SveDaNor kurserne.

Så inden jeg fik mig set om var jeg blevet tilmeldt et strækflyvningskursus på det norske nationalcenter, Starmoen, i begyndelsen af juni. Og bare for at jeg ikke skulle have nogen undskyldning tilbød Claus at komme derop i Dimonaen så jeg havde en hjælper til at hente mig hjem. Så med min Libelle på slæb, teltet i bagagerummet og et nyindkøbt ICAO-kort for Norge i tasken rullede jeg spændt og forventningsfuld ind på Starmoen om aftenen den 31. maj. Foran mig lå det, der skulle blive en af de bedste ugers flyvning, jeg har haft gennem 16 år som svæveflyver.

Starmoen – Norges nationale luftsportscenter

Starmoen flyveplads ligger omkring 120 km nord for Oslo i Østerdalen, lidt uden for byen Elverum.

Ud over at være nationalcenter for svæveflyvning er pladsen også hjem for to svæveflyveklubber, ligesom en del andre klubber holder til på pladsen i perioder af sæsonen. Flyvepladsen indgår i et stort kompleks med andre fritidsaktiviteter: motorsport, golf, modelflyvning og meget andet godt.

Det norske luftsportsforbund har op gennem 90'erne lagt mange ressourcer, både økonomisk og arbejdsmæssigt, i at udvikle Starmoen. De er meget stolte af resultatet – og med god grund. Selve flyvepladsen er godt og vel på størrelse med Arnborg, men yderligere bestykket med en asfaltbane i hele banens længde.

Faciliteterne omkring pladsen er fremragende med gode undervisningslokaler, køkken, pejsestue og kontorer i hovedbygningen og en fin campingplads med alle faciliteter. Jeg havde telt med, men man kan også leje værelser eller nogle store luksushytter hvis man er det til. Elverum by, der ligger en fem-seks km væk er en hyggelig by med knapt 20.000 indbyggere og gode indkøbsmuligheder, museer og meget andet.

Terrænet rundt om pladsen er fladt med store landbare marker hele vejen rundt omkring. Mod øst stiger terrænet og bliver hurtigt meget skovklædt med få landingsmuligheder. Mod syd breder dalen sig ud, og der kan landes mange steder. Det meste af flyvningen går nordpå, op langs enten Østerdalen eller Gudbrandsdalen. Her flyver man

Storsjøen, omkring 40 km nord for Starmoen. Ikke et godt sted at skulle lande, men med 2400 meter luft under mig går det nu nok (og så ligger Rena flyveplads 10 km bag mig)

typisk over fjeldområderne langs med dalen, hvor termikken er bedst, men har hele tiden muligheden for at glide ud i dalen, hvor der er rimelige udelandingsmuligheder. Jo længere nordpå vi kom, desto smallere blev dalene, og længst mod nord var udvalget af marker ikke specielt stort.

Luftrummet rundt om pladsen er frit, selvom der er en højdebegrænsning på 2.700 meter (en pest når skybasen lå over 3.000 meter). Længere mod syd er det meget vanskeligt at få lov til at flyve pga. kontrolleret luftrum ved Oslo, og jeg kunne forstå, at de norske flyveledere slet ikke er så venlige og fleksible, som vi hjemmefra er forkælet med i Karup og Billund.

Godt 30 km længere nordpå ligger der en militær flyveplads ved Rena, hvor der er en lille zone rundt om (den anvendes til militær faldskærmstræning). Man kunne dog godt få lov til at komme ind i Renas luftrum for at lande på pladsen, og flere af kursusdeltagerne blev da også hentet hjem herfra.

Kurset

Hvert år afholdes der et strækflyvningskursus/lejr på Starmoen. Kurset afvikles for at give både nye strækpiloter deres første erfaringer og for at give mere garvede piloter mulighed for at lære mere. Kurset er åbent for både norske, svenske og danske piloter gennem SveDaNor-samarbejdet.

En typisk kursusdag forløb nogenlunde sådan her: efter morgenmaden var der en god times teori, hvor kursuslederen, Steinar Øksenholt, delte ud af sin store viden om strækflyvning, både generelt og specielt for området her. Herefter myldrede alle mand ud på pladsen og hjalp hinanden med at samle og klargøre fly, få stillet feltet op m.m.

Imens vi stillede feltet op hentede Steinar vejroplysninger og skrev opgaver ud til de tre klasser, vi var opdelt i: spurve-, falke- og ørne-klasse, alt efter erfaring og lyst. Flyvningen startede typisk første et godt stykke tid efter frokost, men til gengæld kunne der flyves overraskende sent. Når alle var kommet hjem var der fælles aftensmad, efterfulgt af debriefing, hvor vi så opgaverne igennem på storskærm, og Steinar kunne fortælle om dagens erfaringer. Og så var det faktisk ved at være tid til at finde soveposen for at være klar til næste dag.

I år var kurset klemt ind i en ledig uge mellem afslutningen af det norske mesterskab og starten på VM i klubklasse, der begge foregik på Starmoen. Trods den hektiske periode foregik alt stille og roligt. Selvom vi var midt i de sidste forberedelser til VM var der en behagelig stemning på pladsen, og der var altid tid til at hjælpe en forvirret dansker med hvor han måtte sætte telt op, hvor batterier kunne sættes til ladning og meget mere.

Kurset er lagt an på, at man har eget fly med. Der var indlejet to tosædede (en DG1000 og en Janus), hvor vi på skift kunne flyve dagens opgave med en instruktør. Prisen var rørende lav – der var en enhedspris på 300 kroner (norske!) for en opgave i en af de tosædede, uanset hvor langt tid det tog.

Generelt var det imponerende nye fly, der var på pladsen, ikke mindst i betragtning af, at det også var et begynderkursus. Jeg sad tilbage med en fornemmelse af, at det var en fejl, at vi sendte Per Hækkerup og hans berømte whiskyflaske af sted, da grænsedragningen i Nordsøen skulle aftales.

Første dag

Opgave på 207 km, syd for Starmoen og op mod nord gennem Østerdalen og tilbage igen. Dagen startede sent, men direkte efter udkobling kunne jeg komme i 2.300 meter. Det gav ro på til et langsomt ben ned til første vendepunkt, hvor jeg fik tid til at orientere mig i landskabet – til min lettelse var der masser af landbare marker her. Det meste af de første to ben var i tørtermik, men ved andet vendepunkt lokkede skyerne længere mod nord. Da opgaven ikke var længere, og jeg alligevel ville lege turist, gik jeg en 10-15 km nord for vendepunktet til skyerne og blev belønnet med 4-5 m/s laaangt op. En mærkelig fornemmelse at kalde slutglid 75 km ude, i en Standard Libelle, i modvind og have 500 meter til overs!

Meget af flyvningen foregik i tørtermik, men længere mod nord, oppe mod de høje fjelde, lokkede cumulus'erne. Der var højt til loftet heroppe.

Claus Jacobsen skifter for en dag Dimona'en ud med en rigtig flyvemaskine og betvinger Libellen over Østerdalen.

På vej hjem lokkede en enlig sky lidt syd for Starmoen. Den bar til næsten 2.600 meter, og jeg klistrede en improviseret 100 km ud-hjem i enden af dagens opgave.

Sikken en debut. Utroligt smukt landskab, fremragende flyvevejr og glasklar luft, hvor det kun var dovenskab, der satte grænsen for hvor langt man kunne se. Og så stod Håvards lapskaus og en kold øl klar efter at A8 var puttet for natten.

Anden dag

Vejret skulle blive nogenlunde det sammen, dog med tidvise optræk af cirrus. Steinar skrev 312 km ud, igen op og ned ad Østerdalen.

Det blev en fantastisk, maniodepressiv dag. Vejret vekslede mellem 4 m/s til 2.700 meter og ren overlevelsesflyvning når CI-bankerne trak ind. Jeg hang mere end en halv time lavt på bakken øst for Rena flyveplads, hvor jeg lige kunne holde mig flyvende, mens jeg ventede på, at en CI-banke skulle forsvinde igen. IK (en LS4, der også var med på kurset) kom 100 meter lavere til Rena, kunne ikke nå op på bakken og måtte lande mens jeg lå og kiggede ned på ham. Og pludselig – bang – var termikken tilbage, og få minutter senere ræsede jeg af sted mod nord i 2.700 meters højde i noget af det bedste vejr jeg har set.

Mod syd skete det samme, og kun et langt, langt glid bedste glid fik mig ned omkring Arneberg Kirke og tilbage op mod en ås øst for Haslemoen flyveplads. Jeg ved ikke hvor mange gange jeg fløj lavt rundt på den ås uden at komme nogen vegne og jeg forbandede alt og alle. Noget forsinket kom jeg i tanke om noget Steinar havde forklaret om, hvordan termikken kunne drive fra én ås til den næste inden den slap jorden. Over til den næste ås og – bang! Så kunne fjolset lære at høre efter i timerne!

Tilbage ved Starmoen var det blevet sent. Hjemme ville vi for længst være i gang med at pakke hangaren, og jeg ville bare glide hjem til Starmoen og lande. Lidt før pladsen stod der en enlig boble med højt til loftet, og jeg faldt for fristelsen og forsøgte at glide op til sidste vendepunkt, lidt øst for Rena. Der var ikke en eneste boble på vejen, og syv km før vendepunktet turde jeg ikke længere. Computeren sagde, at jeg lige kunne komme hjem hvis jeg vendte nu, der var allerede tre udelandinger den dag, og Håvard var ved at tænde op i grillen. Kald mig bare "kylling" – jeg vendte om.

Det var den dag, hvor jeg ringede hjem, og foreslog Lone, at hun skulle pakke taskerne og tage vores søn med – fremover ville jeg bo i Norge.

Tredje dag

Det blev en mærkelig dag. Vejret blev simpelthen for godt!

Opgaven var på 241 km, og der kunne utvivlsomt være fløjet langt længere. På vej ned mod Arneberg og videre op mod Holtet lå jeg og nassede på to engelske Cirrus, der trænede til VM. Hold da op hvor de fløj hurtigt! Bedste som jeg gratulerede mig selv med at have hægtet mig på dem, smuttede de fra mig – de stak af mens jeg var ved at tisse. Så meget for den højt besungne engelske sportsånd ...

Op mod nord kunne jeg slet ikke få det ud af vejret, som det burde give. Enten var boblerne for kraftige og urolige til Libellens lave planbelastning (det er altid flyets skyld!), eller også er min termik-teknik, trænet 600 timer i svage danske bobler, ikke klar til så godt vejr. Ingen tvivl om, at vejret var fantastisk, men gang på gang ramte jeg ved siden af boblerne, eller faldt ud af dem og måtte centrere forfra.

Samtidig sendte opgaven os for første gang ind til et vendepunkt, der lå et godt stykke inde på selve fjeldet. Med en skybase på over 2.000 meter var det ikke noget problem at flyve ind over det høje terræn og stadig kunne komme ud i dalen, hvis jeg ikke fandt termik derinde. Men, uanset hvor meget jeg fortalte mig selv det, kunne jeg mærke hvordan fødderne blev ved med at ville lette sig fra siderorspedalerne, efterhånden som jeg kom længere og længere ind over det ulandbare terræn. Ingen problemer – der stod en 3 m/s boble lige over den sæter, som var vendepunktet. Men, helt rart var det nu ikke.

Hjemme igen med en underlig fornemmelse. 240 km med over 85 km/t i en Libelle ville være anledning til jubelscener og øl til alle hjemme i klubben, men her var vejret til meget mere end det. Noget fungerede bare ikke i så godt vejr.

Til trøst diskede Håvard op med Rømmegrøt med spekekjøtt om aftenen. Så fik jeg også prøvet det. Det smagte faktisk godt!

Fjerde dag

Efter gårsdagens lidt blandede oplevelser lod jeg Libellen stå, og fløj med Steinar i DG-1000'en. Imens fløj Claus i Libellen, så han kunne prøve noget rigtig flyvning, helt uden motor (han fløj over fem timer med vanlig elegance).

Vejret var noget dårligere og bragte det første varsel om den vejrtype, der ville komme til VM. Der kunne fint flyves, men der var kraftig tendens til overudvikling. Vi opgav hurtigt den udskrevne opgave, da vi ikke kunne komme ud til første vendepunkt mod

vest. I stedet brugte vi et par timer i Østerdalen, hvor Steinar lærte fra sig om hvordan man hurtigt og effektivt centrerer norsk termik. Det var utroligt lærerigt, og jeg fik identificeret nogle af de elementære fejl, jeg havde gjort dagen før.

Efter et par timer kom der besked om, at Bjørnar var landet på Haslemoen flyveplads. Jeg lovede at køre ned og hente ham, så vi landede hurtigt og jeg drog af sted med hans hænger på slæb.

Tænk sig: jeg anede ikke, at der holdes harmonika-festival i Haslemoen! Hvis der er nogen af spillemændene, der ikke havde set en flyhænger før, så fik de chancen nu, da en forvirret dansker kørte rundt ind på deres campingplads og ledte efter Haslemoen flyveplads. Da jeg endelig fik forklaret, at jeg ikke kørte rundt med "alle harmonikaers moder" efter bilen, fik de mig dirigeret hen til flyvepladsen, hvor Bjørnar ventede. Underlig flyveplads – jeg ville altså have landet på marken ved siden af, for den var da langt mere landingsegnet!

Femte dag

Vejret var ikke rigtigt til noget længere, så der blev ikke skrevet opgaver ud. Der kunne godt flyves, og en del af VM-deltagerne valgte at flyve lokalt. Jeg var dog så mæt af flyvning og store oplevelser, at jeg valgte at blive på jorden, da jeg alligevel skulle tidligt af sted for at nå en færge i Oslo om aftenen. I mellemtiden kunne jeg gå og genere Claus, der forsøgte at koncentrere sig om at lave en flyveplan for Dimona-turen hjem til Danmark (han landede i Randers ca. samtidig med, at jeg lagde mig til at sove på færgen).

Afslutning

Det var en herlig uge, og en stor oplevelse at få lov til at deltage på kurset. Det var et rigtigt hyggeligt gæng norske svæveflyvere jeg mødte og alle på Starmoen var yderst hjælpsomme. Jeg har stadig ikke helt forstået, at Jon Erik, midt i indskrivningen til et VM, kunne finde tid til at tage mine postkort med ind til byen for at få dem sendt.

Hver dag var teoriundervisningen lagt til rette, så vi kunne flyve sikkert og med stigende selvtillid under forhold, der, i hvert fald for mig, var temmelig ukendte. Undervisningen lagde først og fremmest vægt på sikker flyvning og sikkerhed i forbindelse med udelandinger. Hjemmefra var jeg noget spændt på udelandingsmulighederne i Norge, men vi fik en rigtig god briefing om emnet, og efter den var jeg aldrig bekymret under flyvningen.

Den første dag blev vi inddelt i klasser ud fra erfaringer som enten "Spurv", "Falk" eller "Ørn", med hver sine opgaver hver dag. Havde jeg selv skulle vælge var jeg nok blevet "Falk", men Steinar placerede mig med hård hånd i "Ørne"-klassen. Det var et godt skub til at tage en udfordring, og betød, at jeg fik lært en masse.

Jeg kan varmt anbefale at tage med på et kursus på Starmoen. Kurset var veltilrettelagt, lærerigt, afslappet og yderst hyggeligt. Og trods det dårlige vejr, som VM-deltagerne måtte døje med efter at vi var taget hjem, er potentialet stort. Den første norske 1.000 km. opgave blev fløjet ugen efter at jeg var taget hjem – mens alle VM-deltagerne stod opmarcheret til åbningsceremonien inde i Elverum by! ■

Det sker i 2005

8-10/4	London Air Show, Earls Court, London
12-18/4	EAA Sun 'n Fun, Lakeland, Florida
21-24/4	AERO, Friedrichshafen, Tyskland
4-5/6	Fly-in, Lemvig (marked og dyrskue)
9-12/6	KZ Rally, Stauning Lufthavn
12-19/6	Paris Air Show, Le Bourget, Paris
17-19/6	Cognac Air Rally, Cognac
19/6	Åbent Hus, Flyvestation Karup
24-25/6	AirPower 05, Zeltweg, Østrig
1-3/7	Flying For Fun (PFA Rally), Kemble Airfield, England
3/7	Flyv in, Samsø Flyveplads
16-17/7	Royal Int'l Air Tattoo, RAF Fairford, England
25-31/7	EAA AirVenture, Oshkosh, USA
17/8	Fly-in, Randers Flyveplads
20-21/8	Flyvningens Dage Air Show, Roskilde Lufthavn
26-28/8	Int'l Ladies Cup, Teuge Airport, Holland
27-28/8	Flysiktræf 2005, Sindal Flyveplads
27-28/8	FAI Centenary Airshow, Lausanne, Schweiz
28/8	Åbent hus, Sydfyn-Tåsinge Flyveplads
12-14/10	FAI General Conference, Paris

Se også www.airshows.org og www.european-airshows.com
Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-MLY	Boeing 737-700	1998	29076	18.2.2005	Maersk Air A/S, Dragør	D-AGEY
OY-MLZ	Boeing 737-700	1998	29077	18.2.2005	Maersk Air A/S, Dragør	D-AGEZ
OY-NCS	Dornier Do 328-100	1996	3070	21.2.005	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	N459PS
OY-SVV	Piper PA-28-181 Archer III	2003	2843494	21.2.005	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	N282PA

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-LAS	Piper PA-46-350P Malibu Mirage	7.3.2005	GEFA Gesellschaft, Wuppertal	Solgt til Letland

Ejerskifte

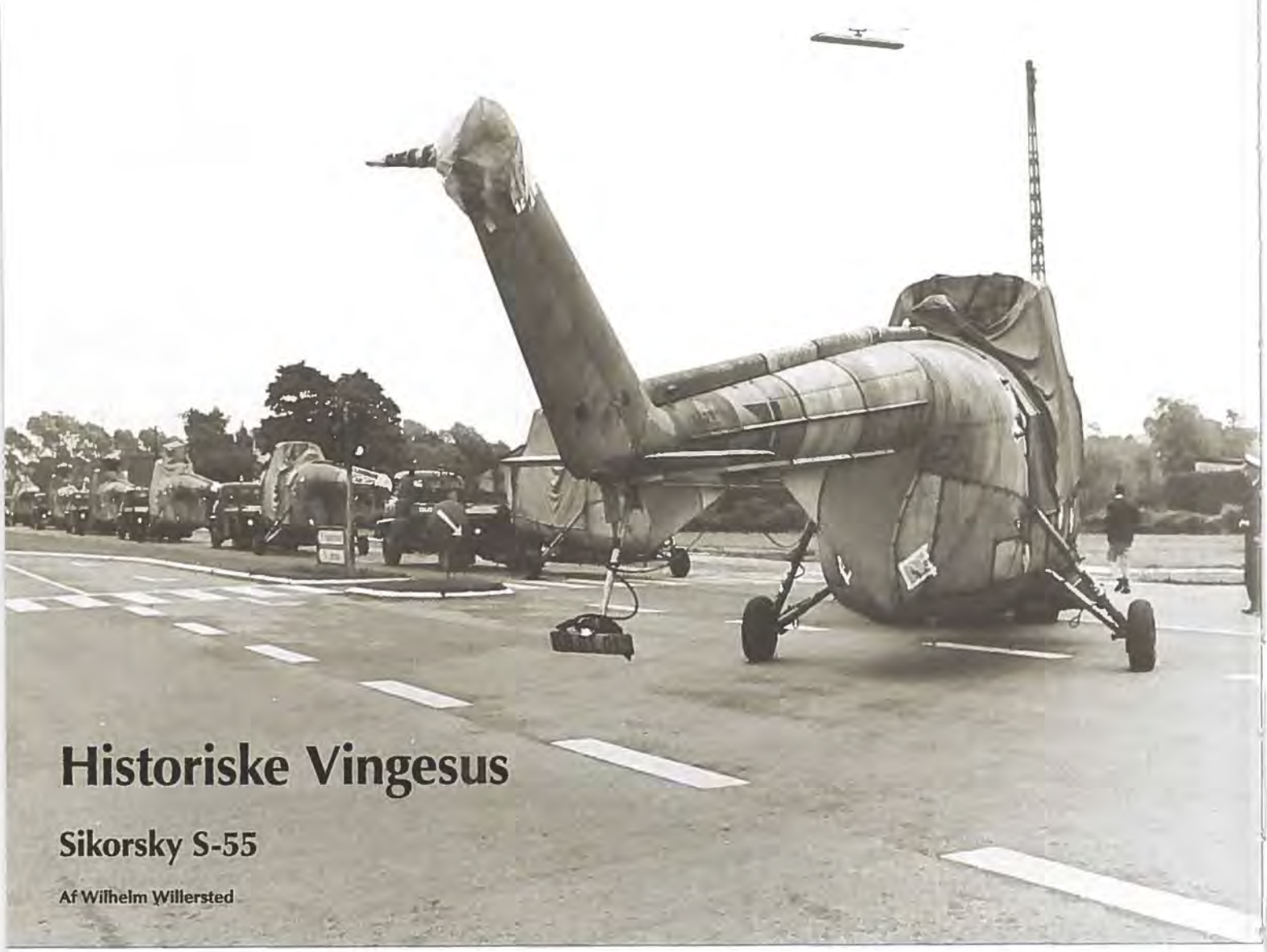
OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BLZ	Piper PA-28-151 Cherokee Warrior	14.2.2005	Sitecore A/S, København V	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde
OY-BSO	Cessna 340	3.3.2005	Fiberline Composites A/S, København K	Vestas Aircoil A/S, Lem +
OY-BVW	Beech 200 Super King Air	21.2.2005	Semler Services A/S, Brøndby	Skandinavisk Motor Kompagni A/S, Brøndby
OY-DOJ	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	3.3.2005	Jan Udbye Pock-Steen, København V	Richard Hove-Christensen, Nakskov

Dir. Niels Chr. Sundberg foran Sun-Air's første Dornier 328 OY-NCS, der har været i drift på rutenettet hovedsagelig Billund-Bruxelles siden 1. marts 2005.

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.



Historiske Vingesus

Sikorsky S-55

Af Wilhelm Willersted

Sikorsky-fabrikken, som i begyndelsen af fyrrene var en del af United Aircraft Corporation, havde som teknisk dynamo den legendariske, russiskfødte flykonstruktør Igor Sikorsky. Han blev født i Kiev i 1889 og startede karrieren med i 1913 at konstruere verdens første firemotorede fly - med det pompøse navn Bolshoi Baltiski.

Efter i tyverne og trediverne at have tegnet og bygget transportfly og en række flyvebåde og amfibier, kastede han sin kærlighed på helikoptere. Den 14. september 1939 foretog han den første helikopterflyvning - forsvarligt tøjret til jorden - med sin V-300 prototype. Han var blandt andet iført blød hat - en tradition, som han første videre under førsteflyvningerne med sin andre helikoptertyper.

Sikorsky har et godt navn i det danske flyvevåben. Både S-55 og især afløseren S-61 har haft fin anvendelse herhjemme. Sidstnævnte Sikorsky-kreation arbejder jo stadig ufortrødent videre efter mere end fyrre år på podiet.

En grå juni-morgen 1967 trækker Falck under politieskorte de syv solgte Sikorsky S-55C fra Værløse til Københavns Havn.

ICAO havde fra midt i halvtredserne pålagt medlemslandene at forestå eftersøgnings- og redningsoperationerne til lands og til vands. Flyvevåbnet besluttede derfor i 1956 at anskaffe syv Sikorsky S-55 helikoptere. Det var eksportudgaven af den militære Sikorsky H-19 med det indianske krigernavn Chickasaw.

S-55 blev leveret i byggesæt og samlet på Flyvestation Værløse.

Førsteflyvningen fandt sted den 10. januar 1957. Der forlyder dog intet om at de danske piloter for at tækkes »Fyrst Igor« behørigt var iført bløde hatte.

I Flyvevåbnet var typenummeret 88 med typebogstavet S og numrene gik fra 881 - 887.

S-55 var stationeret i Værløse, Aalborg og Skrydstrup. På grund af S-55's ret korte rækkevidde - mest på grund af helikopterens store startvægt på godt tre tons - arbejdede helikopterne sammen med propel- og fastvingeflyene Pembroke og Catalina. Der var desuden

Data

Sikorsky S-55C

Motor: Pratt & Whitney R-1340 stjernemotor på 600 hk

Rotordiameter:	8,53 m
Længde:	12,88 m
Højde:	4,06 m
Tomvægt:	2.245 kg
Startvægt:	3.266 kg
Max. hastighed:	165 km/t
March-hast.:	137 km/t
Stigeevne:	340 m/min
Tophøjde:	3.200 m
Rækkevidde:	580 km

udlagt brændstofdepoter til S-55 i en række havne landet rundt.

Sikorsky-konstruktionen var populær verden over. Anerkendt som en stabil og sikker »arbejdshest«.

Der er i alt bygget 1.828. Westland i England byggede 485 eksemplarer, som man gav navnet Whirlwind - senere versionerer blev udstyret med Gnome-turbinemotorer. Mitsubishi i Japan byggede 71 og franske Sud Est nøjedes med fem - de havde jo også deres egen Frelon at pusle med.

Det danske flyvevåben var til trods for den ret begrænsede rækkevidde tilfreds med deres S-55, som deltog i dramatiske redningsopgaver, der ofte fandt vej til avisernes forsider. I de ti år, hvor S-55 bar danske kokarder reddede man 150 personer, og i samme periode fløj vi herhjemme 25.000 timer med dem uden alvorlige uheld. S-55 havde plads til 10 bænkede personer - eller seks på bårer plus piloterne.

I årene 1961-63 deltog Eskadrille 722's S-55 piloter i forbindelse med FN's operationer i Congo. Også her gjorde Igors rotorvingede fly god fyldest.

S-55 foretog sin sidste flyvning i Danmark den 30. august 1966. Efter godt en halv snes års tro tjeneste solgte Flyvevåbnet nu sine S-55. En regngrå junimorgen i 1967 blev de syv S-55 trukket gennem København af Falck fra Værløse til havnen og lastet ombord på et skib til Antwerpen. De var nemlig blevet købt af firmaet Intervendo fra Luxemburg.

Det gik heldigvis (for os) ikke så godt med videresalget, derfor er det er lykkedes at hente to S-55 tilbage til Danmark, hvor de udstilles.

Det er S-883, som derfor nu står flot istandsat i sin »fordums pragt« på Det Danske Flyvemuseums afdeling af Teknisk Museum i Helsingør.

Den anden, S-55 S-884, stod i en længere periode ene og forladt i en hangar på Flyvestation Karup. Men takket være ihærdig indsats fra en række kvikke lærere og elever fra Videbæk Ungdomsskole i Jylland er der godt nyt. De har nemlig dannet Opsund Aircraft Display Team, som nu i mange måneder i skolens værksted har bakset med »deres« Sikorsky S-55, så at den som en sand Fugl Føniks lader sig beundre på Dansk Veteranflysamlings udstilling i Stauning. Flot klaret.

Man kan næsten se for sig Igor Sikorsky lette på den bløde hat! ■

Sikorsky S-55C - S-883 - er udstillet på Teknisk Museum i Helsingør (her på en midlertidig placering uden hovedrotor).

»883«, der i alt fik 2.900 timers flyvetid i Flyvevåbnet, ses her under en eftersøgningsflyvning.

Sikorsky S-55 S-882 er her fotograferet under en mellemlanding »et sted i Jylland«. Bemærk de oppustelige såkaldte Donought-pontoner på hjulene

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	46141503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9696 9696/9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Claus Rose Andresen	9610 7071	Miljø
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg
Tlf. 3990 1710
www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA i februar

15. februar. Forsikring
Møde med forsikringsspecialister, med henblik på etablering af fordelagtige fly- og pilotforsikringer via KDA.

19. februar. DSvU
Deltagelse i repræsentantskabsmøde i Dansk Svæveflyver Union i Skanderborg.

26. februar. DHPU
Deltagelse i repræsentantskabsmøde i Dansk Hanggliding og Paragliding Union.

En lille bøn fra administrationen:
Husk at melde flytning til din klub/union, så vi har mulighed for at sende FLYV til den korrekte adresse - også efter adresseændring. Direkte medlemmer af KDA meddeler adresseændring direkte til KDA.

Med venlig hilsen
Lise Jensen, regnskab
email: lj@kda.

Godt nyt fra Arnborg:
For at gøre Arnborg endnu mere interessant for vore medlemmer, specielt de der ikke er omskolet til flyslæb, indfører vi nu en fast spilkørselsordning, således alle, uanset hverdag eller week-end, kan komme og spilstarte, også under DM og Sun Air Cup. Bemanding af spillet klarer Arnborg.

Det vil være en forsøgsordning, som vi håber rigtig mange vil gøre brug af, således vi i 2006 kan forbedre tilbuddet med wiresnor og længere startbane, hvilke i forening giver større højde.

Er der "svævere", der mod honorar, har lyst til at tage en week-end vagt, så bedes man henvende sig til centerleder Jørgen Eriksen.

Vi håber rigtig mange vil gøre brug af vort tilbud, så vi fremover kan gøre ordningen permanent. Velkommen på Arnborg.

Moms på lægeattester
Hidtil har Told&Skat tolket EU-lovgivningen således, at lægeattester har været momsfrie. Imidlertid er der faldet en dom ved EU-domstolen, der nu ændrer denne praksis, således at lægeattester med nogle undtagelser nu bliver belagt med moms. Undtagelserne berører desværre ikke svæveflyvere.

Det betyder, at vi nu må se i øjnene, at oven i de voldsomme gebyrstigninger der af SLV er indført fra 1. januar 2005, vil der med virkning fra 1. april 2005 komme yderligere en stigning i omkostningerne ved at opretholde et S-certifikat, afhængig af hvor stort et gebyr ens foretrukne flyvelæge beregner sig for undersøgelsen. HH.

Göta Pokalen til Helge Hald
På årets repræsentantskabsmøde i Dansk Svæveflyver Union den 19. februar i Skanderborg var der traditionen tro som sidste punkt på dagsordnen ud-

deling af pokaler til dem der har gjort sig fortjent dertil.

Den mest præstigefyldte pokal er Göta Pokalen, der blev tildelt Helge Hald, konsulent på Dansk Svæveflyver Unions kontor på Arnborg, for sin store indsats i forbindelse med EASA, EGU og Europe Air Sports.

På billedet overrækker formanden for DSvU Jens Feldborg (t.h.) pokalen til den overraskede Helge Hald. Foto: Jørgen Eriksen.

Foreningen Danske Flyvere
Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt

Foreningens ordinære generalforsamling blev traditionen tro afholdt på Royal Hotel den 15. februar. Efter formanden, General Christian Hvidt, havde budt de 24 fremmødte velkommen til Foreningens 87. generalforsamling valgtes, på bestyrelsens forslag, direktør Kai Frederiksen til dirigent.

Inden formanden aflagde beretning, fulgte man den traditionelle og smukke skik, ved at mindes 11 flyverkammerater, der var døde siden sidste generalforsamling.

I 2004 har der været en netto tilbagegang på 2 medlemmer. Det samlede medlemstal var nu 919. Tilslutningen til årets arrangementer havde været god. Specielt bør fremhæves Skovturen til Tycho Brahe Planetariet i København og Årsfesten.

Kassereren, Claus Nehring fremlagde de reviderede regnskaber for såvel foreningen som de to tilknyttede fonde, Blomsterfonden og Danske Flyveres Fond. Sidstnævnte havde i 2004 uddelt kr. 390.000 i legater og dermed i tidens løb næsten 4,2 millioner. Alle tre regnskaber blev godkendt med applaus.

På bestyrelsens vegne foreslog kassereren et kontingent på 140 kroner, samt indskud på 500 kroner. Hvilket blev enstemmigt vedtaget.

De tre bestyrelsesmedlemmer, luftkaptajn Per V. Schrøder, ingeniør Claus Nehring og luftkaptajn Jørgen E. Larsen blev alle genvalgt, mens oberst Karsten Schultz, af tjenstlige årsager, ønskede at træde ud af bestyrelsen. I stedet blev valgt arkitekt Karsten Frost. Som nye revisorer indvalgtes statsautoriseret revisor Birger O. Jeppesen og Læge Erik Secher-Hansen, idet revisor Henning Olsen ikke ønskede genvalg, mens statsautoriseret ejendomsmægler Poul Daugaard var afgået ved døden i foråret.

Sidste emne var forslag om årets Skovtur. Formanden meddelte, at Flyvevåbnet, efter tre års pause, ville afholde Åbent Hus på Flyvestation Karup søndag den 19. juni, og foreslog derfor, at Skovturen gik til Karup. Generalforsamlingen bifaldt forslaget.

Efter generalforsamlingen konstituerede bestyrelsen sig med general Christian Hvidt som formand, luftkaptajn Niels Helmø Larsen som generalsekretær og ingeniør Claus Nehring som kasserer.

Inden den traditionelle natmad med flyversnak præsenterede generalsekretæren først foreningens nye hjemmeside (www.danskeflyvere.dk) på storskærm, dernæst korte videoklip med bl.a. en overraskende og meget lavtflyvende Spitfire, halsbrækkende kunstflyvning med Red Bull Team over floden Donau ved Budapest, samt katapultredning fra henholdsvis en engelsk Harrier og en F-16 fra Thunderbirds. Flot afslutning på dette års generalforsamling.

Næste arrangement: Skovturen søndag den 19. juni 2005.

Dansk Flyvehistorisk Forening

Onsdag den 18. maj 2005 klokken 19.30:
Ellehammer aften
Ekskursion til Danmarks Tekniske Museum, Fabriksvej 25, Helsingør.

Under oprydningen i Ellehammers Laboratorim på Kildegårdsvej i Hellerup efter Hans Ellehammers dødsfald sidste år har man hentet en lang række spændende, geniale, hengemte og måske endda glemte opfindelser frem i lyset.

De er nu blevet bragt til Danmarks Tekniske Museum i Helsingør, hvor opfinderen Jacob Christian Hansen-Ellehammers grandnevø ingenør Poul Ellehammer vil gennemgå og demonstrere de mange genstandes virkemåde og funktion. Der bliver nok at se på, for Ellehammer var enormt produktiv med sit sprudlende opfindertalent, som resulterede i hen ved 400 danske og udenlandske patenter.

Vi skal selvfølgelig se Ellehammers fly og motorer, der er udstillet ovenpå Ellehammers café, og vi skal ned og se, høre og lugte den originale trecylindrede stjernemotor køre endnu en gang, - hvis den vil!

Til sidst går vi i caféen til kaffe og flere historier.

KDA - fra blå blazere til moderne shoppingcenter?

Af Arne Panduro

Kongelig Dansk Aeroklub. Alene navnet aftvinger en vis respekt, men er det nu også det, man ønsker? Da den nye generalsekretær Anders Madsen tiltrådte kort efter nytår, spurgte en bekendt – vistnok i fuldt alvor - om det kun er for de kongelige. Lidt mere udbredt er nok opfattelsen af, at KDA er en forening af ældre herrer, der går til receptioner og møder i blå blazere uden at nogen uden for den snævre inderkreds i øvrigt er klar over, hvad de egentlig laver.

De 'ældre herrer' i KDAs bestyrelse er dog selv klar over, at det måske er på høje tid at modernisere organisationen for at kunne leve op til tidens og ikke mindst fremtidens krav. Derfor besluttede bestyrelsen for nyligt at nedsætte en perspektivgruppe, som skal komme med et oplæg til mulige ændringer i struktur og opgaver for KDA i fremtiden. Resultatet skal fremlægges på KDAs repræsentantskabsmøde den 30. april. Gruppen repræsenterer de største unioner under KDA og består af:

- Henning Sørensen, Dansk Ballon Union, DBu
- Per Wistisen, Dansk Svæveflyver Union, DSvU
- Niels Jensen, Dansk Hangglidding og Paragliding Union, DHPU
- Kirsten Klærke-Hansen, Dansk Motorflyver Union, DMU
- Finn Larsen, Dansk Faldskærms Union, DFU, samt
- Anders Madsen, Kongelig Dansk Aeroklub

Selv om også denne gruppe primært består af modne herrer, er respekten for gamle vaner og traditioner i videst mulig udstrækning taget af bordet. Ved redaktionens slutning havde gruppen holdt to møder i Århus, hvor alt i princippet var til diskussion. Lige fra navnet Kongelig Dansk Aeroklub til de mere komplicerede bud på organisering og opgaver de næste 10 år.

For at få et nogenlunde overblik over de vidt forgrenede interesser i dansk og international flyvning har gruppen søgt at kortlægge de foreninger og organisationer, der findes i øjeblikket. Desuden har man gennemført en såkaldt SWOT-analyse, der beskriver KDAs situation ud fra begreberne styrke/svaghed og muligheder/trusler.

Samarbejdet skal styrkes

Allerede efter denne indledende analyse kan gruppen konstatere en klar fælles interesse i et styrket samarbejde på en række punkter. Men samtidig viser kortlægningen, at mange foreninger og privatpersoner med interesse i flyvning i dag slet ikke har nogen tilknytning til KDA – lige fra de historisk interesserede til de unge, der flyver virtuelt via simulator på nettet.

Derfor er det en oplagt mulighed at søge at knytte så mange flyveinteresserede til KDA som muligt – uden at det nødvendigvis sker via traditionelt medlemskab og kontingent. Omvendt er det et åbent spørgsmål, om KDA skal søge at repræsentere alle interesser i flyvningen – eller måske koncentrere indsatsen om den ikke-kommercielle flyvning?

En af de helt store udfordringer for flyvning og luftsport er udviklingen i samfundet, hvor unge er mere optaget af computerspil og vennerne, og hvor flyvning ikke tilbyder den samme fascination som tidligere. Samtidig er konkurrencen i hele fritids- og underholdningsindustrien skærpet kraftigt, hvor mange andre fritidstilbud satser langt mere målrettet og kommercielt på at hverve medlemmer end de fleste af flyvningens organisationer.

Konsekvensen er umiddelbart et faldende medlemstal og mismod i de berørte organisationer, der nu skal overveje, om det er muligt at benytte nogle af de samme metoder som andre gør. Herunder måske bryde med et grundfæstet princip om frivillige og ulønnede ledere, instruktører og bestyrelser i klubberne. Mange unge er måske mere interesseret i at få tage et kursus via nettet og så betale sig fra de ydelser, som hidtil har krævet en stor indsats i eksempelvis en svæveflyveklub. Udsigten til en lang vinters hårdt arbejde får mange til at opgive flyvningen til fordel for et væld af andre, hurtigere og smartere tilbud.

Politiske udfordringer

Også på det politiske område skærpes kravene til flyvningen. Miljøområdet er en konstant udfordring på mange flyvepladser, men flyvningen er også underlagt en lang række andre politiske og økonomiske krav. Hele regelgrundlaget for flyvning er under forandring ikke mindst med opbygning af et nyt EU-direktorat, European Aviation Safety Agency (EASA), som vil få stor indflydelse på flyvningen i EU i fremtiden. Her er der udsigt til, at KDA kan få status som såkaldt Qualified Entity med ret til bl.a. at udstede certifikater og en række øvrige administrative opgaver – herunder indføre selvkontrol i klubber og unioner i større omfang end hidtil.

I perspektivgruppen er der foreløbig stor interesse for, at KDA gør klar til at påtage sig disse opgaver. En udløber af de politiske krav er således meget ofte større udgifter til flyvningen, og denne udvikling kan måske bremses ved, at en række af de opgaver, som hidtil er udført af bl.a. Statens Luftfartsvæsen i fremtiden klares via KDA. Det kræver dog en styrket organisation i KDA – både for at udføre de praktiske opgaver og deltage med større vægt i de politiske organer, der har stor betydning for flyvningens grundvilkår.

Praktiske opgaver

Perspektivgruppen har også drøftet andre mere praktiske opgaver, som KDA kunne påtage sig fremover – herunder en fælles medlemsregistrering og kontingentopkrævning via internettet. Det er i dag en tung administrativ byrde i hundreder af foreninger, hvor bestyrelsen måske hellere ville gøre en indsats for aktiviteterne i foreningen. Enkelte unioner under KDA har allerede ændret de gamle rutiner på eget initiativ eller via Danmarks Idrætsforbund.

Blandt de øvrige emner har perspektivgruppen hidtil drøftet en styrket PR- og uddannelsesindsats via KDA, flere fælles arrangementer og en styrket intern kommunikation. Gruppen har også set på de øvrige organisationer inden for flyvning i Skandinavien for at få inspiration og ideer til, hvordan det kunne gøres bedre i Danmark. Umiddelbart ses konturerne af en organisation, der i stedet for de blå blazere minder mere om et moderne shoppingcenter, hvor der er gode tilbud med såvel varer som serviceydelser, som har interesse for alle flyveinteresserede.

Mens arbejdet fortsætter opfordrer gruppen alle til at deltage i debatten allerede nu og ikke mindst bidrage med konstruktive forslag til forbedringer og opgaver, som KDA kan påtage sig i fremtiden. Det kan ske via e-mail til gruppens medlemmer eller KDA's generalsekretær. Adresserne findes på KDA's hjemmeside, der i øvrigt vil blive opdateret med en bulletin fra hvert møde i gruppen frem til repræsentantskabet.

Årsberetning 2004

GENERELT

KDA har med sorg modtaget meddelelsen om, at civilingeniør Søren Jakobsen – KDA's formand gennem mange år - døde den 20. maj 2004. Mindeord findes i FLYV for juli 2004.

Et tilbageblik over de seneste år vil uden tvivl bringe året 2004 i fokus. Af flere grunde. Året var karakteriseret ved, at KDA for alvor skulle træde i karakter som paraplyorganisation i relation til varetagelse af fælles interesser overfor myndigheder og styrelser.

På det nationale plan gjaldt det forhandlinger med SLV om både gebyrer og luftrum. Begge områder der er af vital betydning for vore fælles interesser.

De opnåede resultater afspejler på ingen måde omfanget af den arbejdsindsats der er ydet i årets løb. Resultaterne, som vi kender dem i dag, blev ikke som vi havde håbet.

Stigningerne på gebyrområdet er af en størrelse, der alvorligt truer fritidsflyvningens og luftsportens eksistens. Et forhold KDA må søge at mobilisere ressourcer til at forfølge.

At resultaterne ikke blev værre, skyldes alene en kæmpe indsats fra de teams, der var involveret.

På det internationale plan er der en udvikling i gang, der både indeholder trusler og muligheder. Også i forhold til de internationale myndigheder har året været karakteriseret ved, at KDA skulle agere som paraplyorganisation. Det er med stor tilfredshed vi kan konstatere, at der er sat danske fingeraftryk på resultaterne.

Omfanget af de opgaver KDA skulle påtage sig i årets løb, både nationalt og internationalt, var af en størrelse, som KDAs ressourcer ikke rakte til at løse alene, selvom KDA i form af generalsekretæren disponerede over stor ekspertise.

Uden støtte fra Dansk Svæveflyve Union ville det ikke have været muligt at opnå de resultater vi kender i dag.

De udfordringer KDA som paraplyorganisation har stået overfor i 2004 har været i bestyrelsens sigte gennem længere tid. Det har givet anledning til, at opmærksomheden har været koncentreret om tilvejebringelse af nødvendige ressourcer til løsning af de opgaver, der var at forudse.

Senest har forholdet været behandlet på formandsmødet i 2004, hvor det besluttedes at det årlige kontingentet skulle stige med kr. 10.

Kontingentforhøjelsen var tillige begrundet i det forhold, at KDA stod overfor et generalsekretærskifte. KDA havde været begunstiget ved, at Jørn Vinther i sin ansættelsesperiode som generalsekretær havde ydet en arbejdsindsats, der langt oversteg det den økonomiske aftale krævede.

Som følge af udviklingen indenfor EASA og de relaterede forhold til SLV afholdtes i efteråret et strukturmøde med deltagelse af unionsformændene. Der var enighed om, at KDA og unionerne i videst mulig omfang skulle benytte sig af muligheden for at opnå selvforvaltende status, såfremt der blev mulighed herfor. Dette ville naturligvis stille større krav til KDAs administration, men på sigt betyde økonomiske fordele.

Det samlede indtryk af årets aktiviteter i KDA-regi peger i retning af, at der fortsat er et øget behov for ressourcer og samarbejde unioner og KDA imellem.

KDA's ORGANISATION

Bestyrelsesmedlemmerne har i årets løb varetaget følgende funktioner:

Aksel C. Nielsen, formand og FAI delegeret, Vagn Jensen, næstformand og formand for uddannelsesudvalget, Claus R. Andresen, formand for miljøudvalget, Jens Feldborg formand for Teknik- og luftrumsudvalg og KDAs repræsentant i Europe Air Sport, Palle Christensen, formand for PR-udvalget og formand for redaktionsudvalget vedrørende FLYV.

Jens Feldborg og Claus R.Andresen afløste hhv. Jan Schmeltz Pedersen og Finn Larsen.

Med virkning fra den 1. januar 2005 ønskede Jørn Vinther at fratræde generalsekretærstilling, som han havde beklædt i fem år. Fra samme dato ansattes Anders Madsen som generalsekretær ligeledes på deltid. Der er truffet aftale med Jørn Vinther om, at KDA kan trække på hans ekspertise vedrørende særlige opgaver.

KDA's fremtid

En tid i forandring kræver konstant opmærksomhed. Den opfattelse er bestyrelsen bl.a. blevet bekræftet i gennem møder i KDA-regi samt deltagelse i unionsmøder. Eksterne forhold har tillige bidraget til, at bestyrelsen har fundet tiden inde til at se KDA's virke i et fremtidigt perspektiv.

Til det formål er nedsat et Perspektivudvalg, der forventes at fremlægge et resultat på det kommende repræsentantskabsmøde.

I udvalget er KDAs bestyrelsesmedlemmer ikke repræsenteret ud fra filosofien om, at det er væsentligt at få KDAs rolle defineret set fra unionernes synsvinkel.

Karakteren af de udfordringer KDA har stået overfor i årets løb afspejler et øget behov for, dels øgede ressourcer, dels et stærkere pressemæssigt beredskab.

INTERNATIONALE FORHOLD

FAI – The World Airsport Federation

FAIs renome' som international organisation led et alvorligt knæk i forbindelse med årets General Conference, der blev afholdt I Madrid. Valg af FAI-president gav store problemer, idet der ikke dagen før valget fandtes nogen kandidat. Den residerende præsident Wolfgang Weinreich havde i foråret meddelt at han ikke ønskede genvalg. Denne beslutning havde utvivlsomt sammenhæng med hans kritisable ledelse af forrige års General Conference.

Det var uværdigt og uprofessionelt af det afgående Executive Board ikke at have en kandidat klar.

I sidste øjeblik overtaltes Pierre Portmann, der havde fungeret i et par perioder som Financiel Director. Nyvalgt

til Executive Board blev B.J. Worth, USA og Bengt-Eric Fonsell, Sverige. Begge kendte ledere indenfor faldskærmssporten. Foruden Wolfgang Weinreich måtte vi tage afsked med Ivo Mazzola, der desværre ikke blev genvalgt.

Resultatet af den nye kontingentstruktur er, at Danmarks kontingent stiger med 2.000 CHF. Dette betyder samtidig en stemme mere.

For at FAI kan opretholde sin status som IOC-Recognised godkendtes IOCs krav om at acceptere Court of Arbitration. En IOC-appelinstitution som FAI skal respektere.

Effektivitetsmæssigt har den nye mødeform slået igennem, idet General Conference nu afvikles i et hurtigere tempo.

På PR- siden arbejdes der fortsat med synliggørelse af FAIs sportsdiscipliner.

Der er en erkendelse af, at det er nødvendigt at involvere professionelle på dette område.

Der var lejlighed til at knytte kontakter til de baltiske lande, der var meget interesseret i et samarbejde. Der blev givet tilsagn om, at KDA gerne formidler kontakter til interesserede klubber og unioner.

ANA
Association of Nordic Aeroclubs

Miljøproblemerne vokser i alle nordiske lande, og en SUB ANA miljøgruppe er nu dannet. Det første møde fandt sted i Roskilde i februar måned og næste møde i 2005 arrangeres af Norsk Aeroklub.

ANA mødet fandt sted den 4. september i Helsingfors, Finland.

Sikkerhedsmæssige problemer kunne konstateres i alle lande, men værst ser det ud i Danmark med 11 omkomne i 2004. Flyvesikkerhedsprojekterne i Norge (PAL), Sverige (H50P) og Danmark (Flysikpilotprojektet) fortsætter virksomheden og i Danmark koncentreres indsatsen om menneskelige faktorer.

I alle lande ønsker aeroklubberne delegerede beføjelser og nationale certifikater – også for motorfly.

Der var enighed om at trække på samme hammel overfor EASA og EAS og der var tilslutning til at tilvejebringe øgede ressourcer til EAS.

Forsikringsmæglervirksomheden Willis holdt et foredrag om mulighederne for at samordne forsikringer for alle nordiske aeroklubbers medlemmer. Der var enighed om at søge dette etableret snarest.

TEKNIK- og LUFTRUMSUDVALGET
Europe Air Sports (EAS)
European Aviation Safety Agency (EASA)

I FLYV 2005, nr. 2 findes en gennemgang af nogle af de nye forhold, som luftfarten i EU skal indrettes efter. Artiklen er især møntet på svæveflyvning, men der kan givetvis analogiseres for en god del af den lettere luftfart. I EAS er der nu enighed om, der ikke skal arbejdes for at få hele den lettere luftfart f.eks. under 2 tons MTOW undtaget fra EASA. Denne del af luftfarten vil ikke risikere at blive betragtet som en slags 2. rangs luftrumsbrugere, men vil leve op de internationale krav, der stilles fra EASA og ICAO.

Det kan dog slås fast, at den helt lette del, der er beskrevet i EU-forordning 1592, Annex II, og som omfatter para- og hangglidere, faldskærme, ultralet og andre specielle og historiske fly, ikke vil blive omfattet af de nye regler. Disse kategorier vil også i fremtiden skulle reguleres nationalt, men ellers vil stort set alle de forhold, der hidtil har været varetaget af SLV, fremover blive reguleret af EASA. Det er ikke klart, hvem der skal administrere reglerne, men det ser ud til, at det kan blive SLV, KDA eller en anden såkaldt Qualified Entity. EASA opfordrer til at organisationerne selv påtager sig dette, og DSvU, DMU og DBu har besluttet at arbejde for, at KDA påtager sig denne opgave, hvis det er muligt.

EAS har i det forløbne år kommenteret EASA's forslag til "Fees & Charges". Der er ingen tvivl om, at EASA økonomisk set skal hvile i sig selv, og at brugerne skal finansiere virksomheden - hvilket nu helt svarer til finansieringen af SLV. Der er heller ingen tvivl om, at godkendelser og attester, der følger af EASA regulativer skal afregnes til EASA, og det ser det ud til, at de træder i kraft snart – sandsynligvis allerede i 2007!

EAS har ligeledes kommenteret på ER for Licenses and Operations, der forventes færdiggjort i begyndelsen af 2005 med mulig ikrafttræden i 2007. ER står som nævnt for Essential Requirements, altså uomgængelige forudsætninger. Teknikken er, at EASA udarbejder sådanne ER's, som skal suppleres med Implementary Rules (IR), eller BL'er som vi kender det nu. Det nu foreliggende udkast ser faktisk ganske lovende ud, og det tydeligt at EAS har haft indflydelse gennem den gode dialog, der er etableret med EASA.

Det internationale arbejde er forbundet med betydelige omkostninger i tid og penge, men det kan med tilfredshed konstateres, at danske synspunkter fremsat gennem EAS har gjort en forskel og vundet anerkendelse.

Det spændende nye er, at EASA gerne ser indført et EASA certifikat, der vil kunne hvile på lettere medicinske krav end vi kender det i dag. Dette certifikat vil formentlig oven i købet være et "sportscertifikat", der med passende typeomskolinger vil give adgang til i EU at flyve alt ikke-kommerciel "let, lavt og lystigt" der ikke er omfattet af Annex II, og som har en MTOM på mindre end f.eks. 5.700 kg. Undtagelsen skal dog ikke gælde komplicerede fly, jetfly og fly med mere end ni passagersæder. Det er realistisk at forestille sig, at alt dette skal træde i kraft i løbet af et par år! Et sådant certifikat vil formentlig kunne valideres til ICAO certifikat blot ved at opfylde de dertil knyttede medicinske krav, idet ingen ønsker at slække på de uddannelsesmæssige krav.

Det er imidlertid kun Part M vedr. vedligeholdelse og luftdygtighed, der er endelig godkendt af EU parlamentet, men EAS's kvalificerede stillingtagen til EASA's regulativer og forordninger har ført til, at forordning 1702 og 2042 nu bliver revurderet, og det er vort håb, at der bliver godkendt en ordning, der ligner den hverdag vi tidligere har kendt. Det er interessant at bemærke, at EASA har udliciteret opgaven, og det er et selskab ved navn AIR EUROSAFE oprettet af det engelske Luftfartsdirektorat samt tyske, franske og spanske private kvalitetssikringsselskaber, der skal komme med en indstilling til EASA.

Eurocontrol

Eurocontrol (besynderligt nok er der ingen forkortelse!) er oprettet med det formål at harmonisere europæisk luftrum ved begrebet "Single Sky". De kendte ICAO luftrumsklasser A – G ønskes formuleret i klasse N, K og U. Grænsen mellem det øverste lag N,

hvor al trafik er kendt af ATS med position og intention, og det mellemste lag K, hvor al trafik er kendt af ATC med position og/eller intention, er allerede fastlagt til FL 195. Grænsen mellem K og det laveste luftrum U, hvor ikke al trafik er kendt af ATC, er ikke fastlagt, men antages at blive FL 95 eller FL 135. Mellem år 2010 og 2015 skal luftrum K forsvinde, så der kun er to lag – N og U, og på meget langt sigt måske kun ét luftrum "One Sky" Det er i dette forum transponderkrav, 8,33 kHz frekvensseparation m.m. behandles.

Hvad alt dette betyder i praksis for den "lette, lave og lystige" luftsport er svært at sige. Der kan godt blive tale om transpondere i områder med høj trafikintensitet, men vi ved faktisk ikke mere på nuværende tidspunkt. 8,33 kHz frekvensseparation forekommer allerede, men kun i højder over FL 195.

Eurocontrol skal ligesom EASA finansieres ved bruger-betaling, så vi fik med ultrakort svarfrist i august 2004 forelagt et gebyrreglement, som pålagde al IFR og VFR flyvning afgifter. Endnu engang var EAS på barrikaderne sammen med mange andre, og vi har hørt at afgifterne i form af en route afgifter er taget af bordet fsa. ikke-kommerciel VFR trafik, men vi har ikke noget på skrift endnu. Det kan nemlig godt være, at man i stedet for blot indfører faste årlige VFR afgifter.

Luftrum i DK

Flyvestation Værløse lukkede for snart et år siden, og alt andet lige, ville dette jo betyde, at der kunne frigives en masse luftrum på Sjælland. Lige siden Københavns TMA blev indført først i 70'erne, har vi gang på gang oplevet indskrænkninger, og nu øjnede vi chancen for at vende denne udvikling. Derfor brugte vi sidste vinter på at holde en række møder med alle unioner under KDA. Motor-, sæve-, ballon-, hangglider-, paraglider-, faldskærm-, og kunstflyverunion blev indkaldt. Interessen var naturligvis størst fra sæveflyvernes side, da de bruger mest plads, og det bliver da også sæveflyveklubberne, der i vid udstrækning kommer til at administrere områderne. Men vi ønskede, at alle skulle have fornøjelse af dette arbejde, og holdt derfor tæt kontakt til alle unioner.

Alle ind- og udflyvningsprocedurer til Kastrup og Roskilde blev tegnet ind på VFR kort for at få et overblik. Heraf kom et endeligt oplæg til de forhandlinger der skulle holdes sidste år i maj. Oplægget delte det frigivne luftrum på følgende måde: Det nordlige Sjælland skulle stadig være dækket af Copenhagen Area, men kunne få mere plads at flyve i, og det sydlige og vestlige Sjælland kunne få trukket alle linier væsentligt længere ind mod Kastrup og Roskilde. Men selvom vi var fulde af forhåbning efter det første møde, bl.a. fordi der ikke var andre oplæg til forhandling, måtte vi i løbet af efteråret desværre konstatere, at løbet blev kørt uden os. SLV og NAVIAIR valgte at beholde de allerfleste af de gamle streger. Dette var noget skuffende, men ved de efterfølgende møder lykkedes det dog at få mere luftrum til vores sport.

I Nordsjælland er TMA laveste grænse hævet fra 1500' til 2500', og der er opstået en række muligheder for en bedre udnyttelse af luftrummet. De tidligere anvendte sæveflyveområder (SFO) er ændret en del i geografisk beliggenhed, ligesom der er kommet en del nye inddelinger og ændret nomenklatur. En administrationsaftale med NAVIAIR om brugen af disse områder giver gode vilkår for sæveflyvning, men også motorflyvningen kan have fornøjelse af områderne. SFO'erne kan nemlig også åbnes for motorflyvning f.eks. til airwork.

Aftalen er dog ikke helt på plads mens disse linier skrives, men det planlægges, at den skal træde i kraft den 15. marts 2005.

SLV GEBYRUDVALG

Gebyrudvalget er et rådgivende udvalg for SLV. Efter høring i udvalget er det SLV, som suverænt beslutter satserne.

I 2002 havde Rigsrevisionen konstateret, at der ikke var lovmæssig hjemmel for SLV's opkrævning af gebyrer. Derfor indførte SLV en tidsregistrering af alle aktiviteter.

Baseret på denne tidsregistrering blev der konstrueret en beregningsmodel, som forelå i 2003. Denne model viste sig helt uspiselig for KDA, hvorfor vi kontaktede Trafikministeren således: "Vi vil allerede nu henlede opmærksomheden på, at vedtages gebyrfastsættelsen på det foreliggende grundlag vil det få uoverskuelige konsekvenser for såvel den lettere erhvervsflyvning som for den fritids- og sportsmæssige flyvning. Herudover vil relaterede virksomheder som f.eks. værksteders og flyveskolers eksistens være truet i en grad, som utvivlsomt betyder lukning af de pågældende virksomheder. Det er os meget magtpåliggende som paraplyorganisation for fritidsflyvningen og luftsporten i Danmark, at få mulighed for at bidrage til en løsning af den opgave, der følger af Rigsrevisionens konklusion på Statens Luftvæsens gebyrpolitik".

Takket være SLV's direktør lykkedes det i december 2003 i gebyrudvalget at komme igennem med en fornuftig løsning.

Resultatet blev et lovforslag, som gør et antal gebyrer lovbestemte. Det drejer sig f.eks. om gebyrer for luftdygtighed og tilsyn med Naviar og det er disse gebyrer, som skulle overføre omkring 20 mio. kroner til privatflyvningen samt den mindre og den mellemstore kommercielle luftfart. Disse særlige lovbestemte gebyrer låses på deres nuværende kronebeløb. Ved at låse kronebeløbet vil subventioneringen fra tung til lettere luftfart aftage med årene.

For året 2004 blev det besluttet at anvende 2003 satserne justeret med 3%.

Den 9. juni 2004 vedtog Folketinget så den ændring af luftfartsloven, som KDA havde set frem til. Blandt begrundelserne for ændring af den del af loven, der vedrører gebyrer skrev man i bemærkninger til lovforslaget bl.a.:

- Den nuværende gebyrordning og gebyrstruktur kan videreføres i princippet uændret.
- Formålet er at kunne sikre "underskoven" i dansk luftfart bl.a. ud fra princippet om, at "de bredeste skuldre bærer den tungeste byrde".
- Underskoven er den private luftfart, den mindre og den mellemstore kommercielle luftfart, som udgør en del af den såkaldte "fødekæde" inden for dansk luftfart.

Da forslaget til gebyrreglement for 2005 omsider blev forelagt for Gebyrudvalget den 22. november 2004, viste det sig til vor store overraskelse, at SLV havde valgt at tilgodese værkstederne, de små og store lufthavne og den tunge luftfart i fordelingen af de ca. 11. mio. kr., der viste sig at være til rådighed i

KDAs totale medlemstal har været stabilt i 2004, men som det fremgår af bilag 1 er der tale om både til- og afgang af medlemmer. DHPU må også igen konstatere, at de er under de magiske 1000 medlemmer, hvilket på sigt kan betyde reduceret tilskud fra Danmarks Idræts Forbund.

En positiv udvikling opleves hos DFU med en medlemsfremgang på 138.

Vi håber på det bliver muligt at præsentere DNGK på KDA's repræsentantskabsmøde 2005.

ØKONOMI

Generelt

Registreret revisor Bent Madsen har været KDA's revisor i året 2004.

I året 2003 besluttede Folketinget at portostøtten til fagblade skulle bortfalde fra og med 2004. Kun momsfritagne blade – herunder aviserne – kunne fortsat modtage portostøtte. For FLYV betød dette en ekstraomkostning til forsendelse på kroner 60,- om året for hvert blad. En særlig bladpulje til støtte af blade om kunst, kultur, miljø, religiøse emner eller undervisning og idræt blev dog vedtaget og KDA har modtaget et tilskud fra denne pulje.

KDA

Selvom regnskabets bundlinie er positiv, er resultatet ikke tilfredsstillende. Dette skyldes at udleje af lokaler netto indbringer ca. 25.000 kr. samt at en del af KDA's omkostninger er afholdt af KDA Service ApS. KDA's primære indtægter – kontingenterne - er således ikke tilstrækkelige til at finansiere KDA's drift.

KDA Service ApS

Årets driftsresultat udviser et underskud på kr. 33.512 , hvilket hovedsagelig skyldes, at annonceindtægterne for FLYV har været vigende samt at visse udgifter for KDA har været afholdt af selskabet. Selskabets egenkapital er reduceret til 315.859 kroner. Resultatet anses efter omstændighederne for tilfredsstillende.

ADMINISTRATION

KDA-huset

Lejemålet til Scan Con Travel ApS blev desværre opsagt med udgang af juni måned idet flyvning på ruten Roskilde – Ålborg ophørte.

Flyvehjemmeværnet, som hidtil har lejet vore øvrige lokaler i den vestlige del af huset, overtog den 1. november også dette lejemål.

KDA ejer KDA Service ApS, som består af BUTIKKEN og FLYV. Direktør for anpartsselskabet har været Jørn Vinther.

Butikschefen Charlotte Hammer Andersen har hele året haft hjælp af Jan Fraenkel som salgsassistent i butikken. Såvel butikschef som assistent er ansat på deltid.

FLYV's redaktion varetages som hidtil af Knud Larsen med hjælp af Hans Kofoed.

KDA's forhold varetages af Jørn Vinther og Lise Jensen. Lise Jensen har været ansvarlig for bogholderiet og er ansat på deltid ligesom generalsekretæren.

KDA's hjemmeside har været administreret af Jørn Vinther. Ved FLYV's jubilæum i 2003 modtog KDA en hjemmesideløsning med butiksmodul som gave. Den nye hjemmeside gik i luften midt i 2004 og har medført et markant løft for såvel KDA som for Butikken og FLYV.

KALENDER

KDA

30/4	Repræsentantskabsmøde, KDA-huset

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

2-8/5	Svedanor kunstflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
5-15/5	DM, Arnborg
13-23/6	Viking Glide, Eskilstuna, Sverige
18-25/6	Svedanor strækflyvningskursus, Elverum, Norge
28/6-17/7	EM, Finland
3/7-24/7	EM, Slovakiet
18-28/7	Sun Air Cup, Arnborg
23-29/7	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
24-29/7	Svedanor kunstflyvningskursus, Elverum, Norge
30-31/7	Motorsvæveflyvetræf, Hässleholm Flygklub (ESFA), Sverige
30/7-5/8	Svedanor strækflyvningskursus, Arnborg
31/7-13/8	VM for kvinder, Klix, Tyskland
31/7-20/8	4. junior VM, England
7-14/8	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
13-19/8	Svedanor kunstflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
21/8	Nordisk svæveflyvedag
9-11/9	Nordisk Svæveflyvemøde, Danmark

2006

10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

16/4	DMU repræsentantskabsmøde, Odense
5-8/5	DMU-tur til Friedrichshafen, Tyskland

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

22-29/5	EM, Ungarn
16-21/8	DM og NM, Fyn

Kunstflyvning (www.kunstflyvning.com)

11-14/8	Nordisk Mesterskab, Sindal

JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

AIR SUPPORT A/S

søger
ny Support medarbejder

AIR SUPPORT A/S er en højt specialiseret software virksomhed som udvikler flyveplanlægnings systemer til luftfartsselskaber. Vi er et lille antal specialister på hvert sit felt inden for software udvikling, salg og markedsføring, system support og aftersales support.

Vi søger en selvstændig, systematisk og dynamisk supportmedarbejder, som har lyst til at indgå i et teamwork i virksomhedens supportafdeling.

Du bliver ansat som After Sales Support Assistant, og vi forestiller os, at du har erfaring med flyveplanlægning, måske er du operationsmed-arbejder (gerne med Airline erfaring) eller pilot, som ønsker en karriere "på jorden". Har du certifikat kan du fungere som pilot på firmaets firmafly. Du taler godt engelsk og noget tysk. Du skal generelt have et højt IT kendskab. Du passer ind i et ungt og uformelt miljø, kan fungere under pres og er god til at lytte, kommunikere og tage ansvar.

Du kan komme til at arbejde med:

- Generel support mht AIR SUPPORT A/S flyveplanlægnings software
- Oprettelse/vedligeholdelse af fly performance data
- Intern test af diverse programmel m.m.
- Kundeinstallationer/undervisning i ind- og udland
- Diverse andre spændende arbejdsopgaver som opstår dagligt i vores dynamiske branche

Vi tilbyder dig en stilling med gode udviklingsmuligheder i et professionelt og energisk, men meget åbent og dynamisk miljø. Dit arbejde vil hovedsagelig foregå på kontoret i Billund, men ca. 40-70 rejsedage pr. år må påregnes, ofte med kort varsel. Stillingen ønskes besat snarest muligt, dog venter vi gerne på den helt rigtige medarbejder.

Send ansøgningen så den er os i hænde senest fredag den 15. April att: Jesper Brochmann. Alle ansøgninger behandles med fuld diskretion. Ønskes yderligere oplysninger om arbejdets omfang, kontakt da venligst Support Manager Jesper Brochmann på 75338889 +1 for Support afd.

AIR SUPPORT

P.O. BOX 24, ELLEHAMMERS ALLE 3 TEL. +45 75 33 88 89
DK-7190 BILLUND DENMARK FAX +45 75 33 25 89

AIR SUPPORT A/S er et dansk firma med hovedsæde i Billund, der siden 1989 har udviklet og markedsført unikke PC-baserede software løsninger til luftfartsselskaber. Vor software dækker flyveplanlægnings- og prisberegningsfunktioner baseret på aktuelle vinde og temperatur forecasts. AIR SUPPORT A/S software løsningerne anvendes p.t. af 210 luftfartsselskaber i 21 lande..

We bring you up front

Center Air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af SAS.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

Danmarks eneste forhandler af

Randolph solbriller
NASA - kvalitet på næsen

Medlemspris kr. 998,.
Ikke medlem kr. 1100,-

Randolph findes i flere varianter og størrelser.

Randolph Engineering Inc. i USA er det amerikanske forsvars hovedleverandør og en af de få, som opfylder både US Department of Defence's høje krav samt de høje krav som NASA har sat for astronauternes udrustning.

Randolph Engineering har leveret over 4 millioner Randolph Aviator til den amerikanske hær.

KDA Pilotshop, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Tlf. 46 14 15 07 · email butik@kda.dk

✈ Flymarkedet

Salg OY-AHM
Cessna F 150 H,
motor 317 timer SN.
Maling 8 år gl., altid i hangar.
Henv. Tlf. 6256 1700
el. 3990 8050

Hangar på EKRK sælges
650 kvm nyere hangar fra 1998, med plads til 8 en-motorede fly.
Henv. Tlf. 2249 2122

Cessna 172 til salg
Årgang 1967, 180 hk, helt nyt 100-timers eftersyn. Propel helt nyt overhaul. Altid i hangar, stationeret i Bogense. Fremstår pæn og velholdt.
Henv. Ib Edvardsen
Bogense Flyveplads
Tlf. 6481 3146 / mob. 4031 3146

STARKITE
KØB OG SALG AF FLY

Piper 28-151
DKK 232.000

Se flere fly til salg på www.starkite.dk

Tampico TB9 sælges
Årg. 1980, flot og velholdt.
TT 1770, 50 T SMOH, 50 T prop.
Pris kr. 285.000,-
Henv. Tlf. 2711 2313 / 4068 1929

Hangar på EKRK UDLEJES
med plads til 1-motoret fly.
Henv. Tlf. 3990 9498

Grumman Tiger AA-5B
IFR, TT 1950, motor 365 timer.
Pris kr. 380.000,-
Henv. Tlf. 6612 8668
e-mail: oygalmk@mail.dk

IFR PIPER ARROW III UDLEJES
850 kr./ time
Ny istandsat m.
Garmin 430, A/P,
3 blade prop.
Baseret EKVD
Min. 100 timers PIC
Tlf.: 2684 2627

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION
RD EQUIPMENTS
RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

Reims Cessna 150 M sælges
Årgang 1976 – TT 5506 REIMS AVIATION
Rolls Royce 0-200A 100 HK – kørt 80 timer siden 0-stilling.
Ny propel. Com/Nav med stand-by – Transponder mode C – Intercom – Vor. Avionics master switch. Tidl. Godkendt til Nat-VFR.
Long range tanke – 38 gallons /commuter.
Noise certificate. LDB til 7. juli 2007. Velholdt – altid i hangar (Stauning) Benzinforbrug ca. 20lt/A. Pris kr. 250.000,-.
Henv. Eli Kokholm, Ringkøbing (9732 1693).

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 inden for 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union ✈
Upsalagade 20, 4 th., 2100 Kbh. Ø, tlf. 35 47 34 10

LÆR AT FLYVE!
Se også bagsiden eller www.flyv.dk

Thisted Flyveklub
Thisted Flyveklub
Lufthavnsvej 10 - 7730 Hanstolm
Mob: 22492816 - Fax : 97965480
www.thisted-flyveklub.dk

- PPL teori samt PPL praktik
- N-BEG, BEG
- Night-qualifications, Halehjulstræning
- Differenstræning, Træningsflyvning.
- Proficency check

Klubben råder over Archer II IFR, TB-9 & AA-1B
Klubben er kendt for kvalitet og fordelagtige priser.

Air Danica
Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

DANFLY APS

Tilbyder følgende uddannelser:

- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf.: 7454 5480. Fax: 7454 5487

Se vores hjemmeside for nyheder og priser
www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

IKAROS FLYaps

LEARN TO FLY

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

aviation GROUP DENMARK
Nordjyllands flyveskole
PPL
CPL/IR
Radiobevis

Karlog Air

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

BLUE AIR
Pilot Training

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 H.DSGDS3

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000106092

FLYV

Maj 2005 5

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs
in
Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

SKOLEFLYVNING

Privatflyvercertifikat
Erhvervsflyvercertifikat
Klasserettighed til flermotoret fly
Instrument rettighed, et-motoret fly
Instrument rettighed, to-motoret fly
Difference training
Nat rettigheder
Proficiency check
Træningsflyvning
Klasserettighed til eet-motoret fly

FLYUDLEJNING

Cessna
C172 Skyhawk
C177RG Cardinal
C206 Stationair

Piper
PA28-181 Archer II
PA28-181 Archer III
PA28R-180 Arrow
PA28R-200 Arrow IV
PA34-200 Seneca I

Beechcraft
B33 Bonanza

TEORI

PPL privatflyver certifikat
NBEG radio DK VFR
BEG radio int. VFR
GEN radio int. VFR/IFR
Morse

IKAROS FLYaps

For mere information om priser og uddannelser, besøg:
www.ikaros.dk
eller ring
4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf.: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr.: 57112158
Nordea 2253 8129 710234

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt, selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 2 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted.
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikovurdering

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

Tlf.: 33 45 03 00
Fax: 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

FLYV

78. årgang nr. 5 · maj 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk A/S,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163
Layout: Tino Cordes
E-mail: tino@slagelsetryk.dk

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden:
Ipanema nr. 1000 i luften på 100 % Aviation Alcohol (AvAlc).
Se artiklen på side 14.

Artikler:

10 Solo Jorden rundt uden mellemlanding

14 Flyvning med alkohol

16 Martin-Baker

19 Nyt vartegn på Randers Flyveplads

24 40 år i Flyvevåbnet

26 Starten på svæveflyvning i Holbæk

28 Huvudflygdag - "Åbent Hus" på svensk

36 Europe Air Sport
-læs denne betydningsfulde artikel

Rubrikker:

4 Kort Sagt

22 For 70 år siden

23 Navne

25 Oscar Yankee

31 Historiske Vingesus

33 Organisationsnyt

38 Flymarkedet

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

LEDER

Nye regler og forordninger er ikke den eneste trussel for udøvelse af luftsport og fritidsflyvning. Desværre spiller økonomien en stadig større rolle for gennemførelse af unionernes aktiviteter. Unioner der er medlem af Danmarks Idræts Forbund, og som fra oprettelsen af Team Danmark, har modtaget økonomisk støtte til både unionsdrift og primære aktiviteter, mærker en ganske alvorlig indtægtsnedgang.

For nogle unioners vedkommende er der tale om en reduktion, der fremover gør det umuligt at opretholde visse aktiviteter. En udvikling der gør, at det vanskeligt at leve op til både KDAs og de enkelte unioners primære formål. Disse forhold skyldes alene udefra kommende beslutninger.

Desværre belastes KDAs økonomiske situation også af indefra kommende beslutninger, idet der er klubber, der ikke ønsker at bidrage til varetagelse af vore fælles interesser. Dette er eksempelvis tilfældet i Midtsjællands Motorflyveklub, der har besluttet at melde sig ud af fællesskabet ved at undlade at indbetale kontingent til KDA for alle medlemmer. En beslutning der vækker til alvorlig eftertanke i en situation, der stiller store krav til økonomi og sammenhold, såfremt KDA fortsat skal leve op til sit formål: At varetage de fælles interesser for luftrumsbrugere.

Den seneste tids initiativer og tiltag har i høj grad været præget af at varetage interesserne for fritidsflyvningen, hvorfor beslutningen forekommer uforståelig. De økonomiske ressourcer er primært stillet til rådighed af Dansk Svæveflyver Union suppleret med økonomi og administrativ support fra KDA.

Det er derfor afgørende at få svar på spørgsmålet: Hvad er årsagen til, at klubmedlemmer ikke ønsker at bidrage til varetagelse af egne interesser? En mulighed kan være, at medlemmer ikke har gjort sig klart, hvilke trusler - og muligheder - der ligger forude. En anden mulighed kan være mangel på information. Muligheder der begge stiller krav til en unions interne organisation. Endelig bør det understreges, at alle medlemmer af unioner tilsluttet KDA er forpligtet til at betale kontingent til KDA. Som paraplyorganisation har KDA en forpligtelse overfor unionerne til at arbejde for fælles interesser. Det forventes derfor, at Dansk Motorflyver Unions medlemmer også lever op til sine forpligtelser overfor KDA.

Med de opgaver der er at forudse, er der behov for at mobilisere alle ressourcer, også de økonomiske.

Aksel C. Nielsen
Formand
Kongelig Dansk Aeroklub

Kort Sagt

Fire år med Ryanair

Ryanair startede den 5. april 2001 flyvninger fra Esbjerg til London-Stansted. Siden starten har Ryanair haft mere end 340.000 bookinger på ruten til London. I slutningen af oktober sidste år åbnede Ryanair vinterprogrammet med at øge kapaciteten på ruten med 30%, da nye Boeing 737-800 fly med 189 sæder blev indsat.

»Ryanairs London-rute har i høj grad været med til at sætte Esbjerg Lufthavn på landkortet – ja, på dele af Europakortet. Det kan vi bruge ikke blot til markedsføring af lufthavnen, men af hele regionen«, fortæller lufthavnschef Peter Bay i Esbjerg Lufthavn.

»Jeg glæder mig dagligt over at se, hvor stor en del af landet passagerne kommer fra. De kommer faktisk fra hele Vestdanmark, og selv fra Nordtyskland har vi et betydeligt antal passagerer. Særligt interesserer vi os for de indrejsende fra England (de udgør ca. 45 %), som lægger penge hos hoteller, restauranter, taxaer, butikker m.m., hvilket er en vigtigere gevinst end den lufthavnen opnår«.

Lotta Lindquist-Brosjö, nordisk chef hos Ryanair, siger »Vi er meget tilfredse med udviklingen over de fire år. Den ændrede rute til London-Luton (ændringen trådte i kraft den 19. januar 2005, red.) bringer passagerne endnu tættere på hjertet af det centrale London end før.«

Lufthavnschef Peter Bay har på sin ønskeseddel en tidlig morgenrute til London således at erhvervsfolk kunne nå at få en arbejdsdag i London og komme hjem samme aften. Den nuværende middagsafgang medfører næsten altid en overnatning og dermed en omkostningsforøgelse for virksomheden.

200 Meridian

The New Piper Aircraft, Inc., har leveret Malibu Meridian nr. 200 til en kunde i Ontario, Canada. Det er hans anden Malibu Meridian og femte Piper PA-46 Malibu.

Piper leverede den første Malibu Meridian i november 2000. Siden da er tilkommet en række forbedringer, bl.a. større max. vægt, mere benplads og opgradering af autopiloten og batterisystemet.

Exxon Elite er ankommet.

Du har nu en ny valgmulighed, når det gælder motorbeskyttelse: Exxon Aviation Oil Elite 20W-50. Ved at mindske slid og kontrollere korrosion kan Exxon Elite medvirke til lavere vedligeholdelsesomkostninger - uanset om disse er planlagte eller uventede. Hold motoren i topstand med den omkostningsbesparende beskyttelse, der er indbygget i Exxon Elite.

Du kan få yderligere oplysninger eller bestille ved at kontakte Air Alpha Maintenance A/S på telefon +45 65 95 43 91 eller via e-mail på adressen exxonelite@airalpha.com.

Esso-logoet, den løbende tiger og ExxonMobil-logoet er varemærker tilhørende Exxon Mobil Corporation eller et af dets datterselskaber.

That's why there's **ESSO**

New Piper Aircraft har netop annonceret, at fra den 12. april 2005 udstyres Malibu Meridian med Avidyne FlightMax Entegra som standardudstyr. Det er det samme udstyr som er i den Piper 6XT som er omtalt i FLYV nr. 11/2004.

Boeing leveringer

Fabrikken har i første kvartal i år leveret følgende passagerfly
717: 3, 737 New Generation: 54, 747: 3, 757: 1, 767: 1, 777: 8.

Produktionen af 757 er indstillet.

På militærsiden har Boeing leveret fem AH-64D helikoptere, fire Boeing C-17 transportfly, 10 Boeing F/A-18E/F jager-/bombefly og en Delta II raket.

Erstatning til Flyvevåbnet

En ung mand startede som 19-årig på en pilotuddannelse i Flyvevåbnet. Umiddelbart efter starten på uddannelsen underskrev han den 19. august 1987 en erklæring, der forpligtede ham til at forrette tjeneste i forsvaret, indtil han var fyldt 33 år.

Inden tjenestepligtsperiodens ophør opsagde han i 1999 sin stilling og blev pilot i SAS. Forsvarsministeriet ville imidlertid ikke acceptere, at piloten forlod sin plads i utide og forlangte at han betalte erstatning.

Det ville piloten ikke. Han gjorde blandt andet gældende, at han ikke var bundet af tjenestepligtserklæringen, og at Forsvarsministeriet havde udvist passivitet ved ikke at have oplyst ham om erstatningskravets størrelse, da han bad om oplysning om dette, før han forlod forsvaret.

Sagen gik helt til tops i retssystemet. Højesteret udtalte, at der ikke var grundlag for at tilsidesætte den forpligtelse, som piloten havde påtaget sig ved erklæringen af 19. august 1987, og at han derfor var undergivet tjenestepligt i forsvaret til udgangen af januar 2001.

Da ansættelsesforholdet var ophørt 17 måneder inden udløbet af tjenestepligtsperioden, havde Forsvarsministeriet krav på erstatning. Kravet fandtes ikke at være bortfaldet ved passivitet.

Højesteret tog ved fastsættelsen af erstatningens størrelse udgangspunkt i de samlede uddannelsesomkostninger for piloten, i alt ca. 2,8 mio. kr. Højesteret fastsatte herefter erstatningen til afrundet 440.000 kr. svarende til den del af de samlede uddannelsesomkostninger, der ved en forholdsmæssig fordeling kunne henføres til den manglende gavntjeneste i 17 måneder.

Højesteret ændrede dermed landsrettens dom, der havde dømt piloten til at betale 170.000 kr. i erstatning.

Den 26. januar 2005 rullede den første 737 uden de fire små ruder over forruderne ud af fabrikken. Boeing mener at nutidens moderne navigationssystemer har gjort de små ruder overflødige. Ændringerne har lettet flyet for 20 lbs. og sparer årligt ca. 300 timer i periodisk eftersyn pr. fly. Foto: Boeing.

Sun-Air ny rute

Luftfartsselskab SUN-AIR of Scandinavia A/S, der flyver som British Airways franchise partner, åbner den 29. august en direkte rute mellem Aarhus Lufthavn og Bruxelles. Ruten, der får to daglige returflyvninger på alle hverdage, vil blive fløjet af selskabets nye fly af typen Dornier 328 med plads til 32 passagerer.

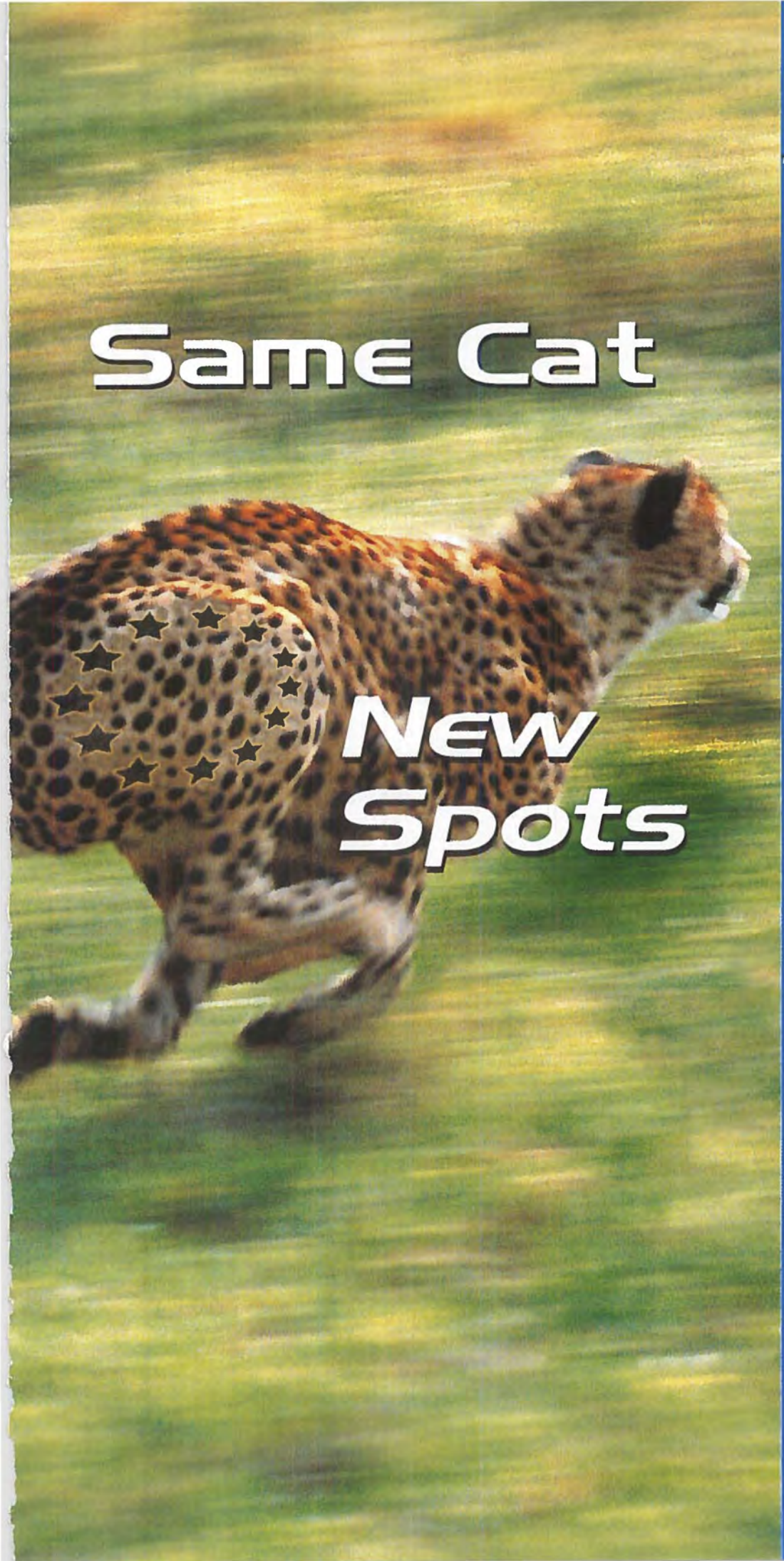
Selskabet flyver i forvejen fra Aarhus til henholdsvis Oslo, Göteborg og Stockholm Bromma.

Billund i 2004

Billund Lufthavn A/S har som forventet noteret et negativt resultat for 2004. Underskuddet er 17 mio. kr. efter afskrivninger på 56 mio. kr.

Lufthavnen har dog oplevet betydelig fremgang i passagertallet på 245.000 passagerer svarende til 15 % og en forbedring af det økonomiske resultat på 27 mio. kr. i forhold til 2003.

Det har under hele planlægningen og gennemførelsen af lufthavnens store



JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

udvidelse været forudset, at de første år efter ibrugtagningen ville give negative driftsresultater. Årsagen er naturligvis de betydelige afskrivninger, som følger i kølvandet på det nye anlæg til 850 mio. kr.

Ledelsen siger at det afgørende for lufthavnens stabile udvikling er, at virksomhedens indtjening år for år er stor nok til, at man er i stand til at betale renter og afdrag på gælden.

Årsrapporten viser, at denne indtjening i 2004 var 73,2 mio. kr., der er tilstrækkelig til, at virksomheden kan servicere sine gældsforpligtelser.

NH90 til Sverige

Den første NH90 til det svenske forsvar har været i luften fra fabrikken i Marignane i Frankrig. Den første flyvning varede 55 minutter og blev foretaget at testpiloten og to teknikere. Det er den fjerde helikopter i serieproduktionen; de tre første var til Tyskland, Finland og Italien.

Sverige har bestilt 18 NH90, der alle skal udstyres med den høje kabine (1,82 m til loftet). Det var den kabine, der blev fremvist på FSN Værløse inden det danske valg af helikopter, men som fabrikken dengang ikke var særlig interesseret i at producere!

13 helikoptere skal anvendes til taktisk troppetransport og eftersøgning, mens de fem skal udrustes til anti-ubåds bekæmpelse.

NH90

Ny kontrakt til Terma

I samarbejde med Thales Aerospace Division (Paris) skal Terma A/S i Århus udruste det belgiske flyvevåbens C-130H Hercules transportfly med forbedret elektronisk selvbeskyttelseudstyr (EW).

Kontrakten blev underskrevet mandag den 11. april 2005.

Thales indgik tidligere på måneden kontrakt med det belgiske forsvar om at udstyre 11 C-130H fly med selvbeskyttelsesudstyr. Terma bliver hermed en del af et europæisk team, der også omfatter det portugisiske firma OGMA og det belgiske firma Barco.

Som hovedleverandør har Thales det overordnede ansvar for den samlede opdatering af flyene. Terma skal integere de vitale systemer. OGMA udfører ændringer og installation på flyene, mens Barco skal levere displays.

Som systemintegrator bliver det Termas opgave at integrere alle EW-delsystemer, inklusive den nyeste udgave af Thales' RWR (Radar Warning Receiver) af typen CATS-100 (Compact Airborne Threat Surveyor) samt IR-MWS (Infra-Red Missile Warning System) AN/ARR-44A, der allerede er installeret i flyene.

Radar Warner Receiver'en giver et varsel, når en radar belyser flyet, mens IR-MWS tilsvarende advarer, når flyet er truet af et missil.

Terma skal levere sit velkendte system AN/ALQ-213 Electronic Warfare Management System (EWMS), en taktisk dataenhed (Tactical Data Unit -TDU) samt en opdateret version af chaff/flares dispensersystemet - Advanced Countermeasures Dispensing System (ACMDS).

Det belgiske flyvevåben har i forvejen Termas EWMS-system og dispensersystem samt Thales' RWR installeret i deres F-16 fly. Det giver en betydelig fordel med hensyn til vedligeholdelse og logistik.

- Kontrakten er endnu et gennembrud for Terma på det europæiske marked, idet det er første gang, vi samarbejder direkte med Thales på et EW-projekt. Med denne kontrakt er der åbnet op for et fremtidigt samarbejde med Thales, og vi får sammen med Thales mulighed for at byde på lignende opdateringsprogrammer til andre lande, vel at mærke lande, der p.t. ligger uden for Termas eksisterende EW forretningsområde, siger Steen M. Lynenskjold, chef for Terma's EW-forretning.

Farve

En af dem der holder øje med hvad Århus Amt går og laver er Bent Westphal i Randers.

I avisen medio januar havde Amtet indrykket denne annonce. Bent Westphal skriver: Nu vil Amtet også til at kontrollere farven på flyene!

Annoncen vedrører miljøgodkendelsens vilkår for Randers Flyveplads for flyvning med ultraviolette fly!

ÅRHUS AMT

NATUR OG MILJØ

Randers Flyveplads

Højsletvej 21, 8900 Randers
Matr. nr. 34q Randers Markjorder, m.fl.

Århus Amt har ændret miljøgodkendelsens vilkår for flyvning med ultraviolette fly.

Enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald, kan klage til Miljøstyrelsen

En eventuel klage skal sendes til Århus Amt, Natur- og Miljøkontoret, Lyseng Allé 1, 8270 Højbjerg, med angivelse af journalnummer 8-76-1-731-6-04

Klagefristen er 9. februar 2005, og klagen skal være modtaget inden for kontorets ekspeditionstid.

Et eventuelt søgsmål skal være anlagt ved retten inden 12. juli 2005.

Miljøgodkendelsen kan ses ved henvendelse til Natur- og Miljøkontoret, tlf. 89 44 67 20.

Godkendelsen kan også ses på Århus Amts hjemmeside: www.aaa.dk/nm

Det skal endvidere oplyses, at der altid er adgang til aktindsigt i de resultater af virksomhedens miljømålinger, som tilsynsmyndigheden er i besiddelse af, samt i sagen i øvrigt. Aktindsigt kan ske efter henvendelse til Natur- og Miljøkontoret.

Natur- og Miljøkontorets ekspeditionstid.
Mandag-torsdag 9-15, fredag 9-13

Bel Air Helicopters

To næsten nye helikoptere er kommet til Danmark.

Bel Air i Holsted har købt en Schweizer 300c årg. 2000 med kun 470 timer på bagen udstyret med to long range brændstoftanke og bl.a. radio/cd ombord. Den kom til Aarhus havn fra Halifax i en container.

Den anden er en Eurocopter EC 120B årg. 2001 med kun 155 timer flyvetimer. Den er udstyret til natflyvning og har sling krog. Helikopteren blev fløjet hjem fra Auch i Sydfrankrig af Rene Kristensen (REK) og en fransk instruktør.

De to nye Bel Air helikoptere i hangar. Foto: Bel Air.

Air Show Karup

Næppe var sidste nr. af FLYV blevet trykt før Flyvevåbnet aflyste deltagelse af forsvarets kommende helikopter Agusta/Westland EH 101. Deltagelse fra Bulgarien er også aflyst, men endnu værre er der også aflysning fra US Air Forces opvisningshold Thunderbirds.

Der vil være mulighed for selv at flyve til Karup på opvisningsdagen den 19. juni. Tilmelding foregår på www.airshow2005.dk. Der er plads til 50 fly, og princippet om at komme først til møller gælder også her.

Sterling solgt

Norske Bonheur ASA og Ganger Rolf ASA, der hver ejer 50% af Sterling, har solgt flyselskabet til Fons Eignarhaldsfelag ("Fons«). Salgsprisen er DKK 400 millioner.

Fons er et islandsk investeringsselskab ejet af Palmi Haraldsson og Johannes Kristinsson. De to har tidligere været storaktionærer i Icelandair og er de nuværende ejere af lavprisselskabet Iceland Express og en række andre selskaber.

De norske ejere har i en årrække årligt tilført Sterling ekstra kapital på et to- eller trecifret millionbeløb.

Airbags i Cessna fly

Cessna har indtil nu installeret sikkerhedsseler med airbag i over 100 fly.

AmSafe Aviation Inflatable Restraint (AAIR) er standardudstyr i pilotens og copilotens sæder på alle nye C-172 Skyhawks, C-182 Skylane og C-207 Stationair. På de to sidstnævnte er det også standardudstyr på sæderækken lige bag piloterne. På C-172 og C-207 kan man som ekstraudstyr få airbags bælter på 2. hhv. 3. sæderække.

En Cessna 172 var det første fly med disse airbag seler; det blev leveret til en flyveskole i Texas i januar.

AAIR bæltesystemet kan også leveret til montering i ældre fly gennem en STC (Supplemental Type Certificate). Kun autoriserede Cessna værksteder kan udføre ændringen.

Bæltesystemet ligner et sædvanlig bælte i form og størrelse, men indeholder en airbag, der som i biler, udløses ved stød. Airbag'en er monteret på den del af selen, der går over underlivet og udløses væk fra personen i modsætning til biler, hvor airbag'en udløses mod passageren.

Systemet er en samlet enhed uafhængig af strømforsyning.

Cessna 207 Stationair er et af de fly der kan leveres med airbag seler. Foto: Cessna.

Solo Jorden rundt uden mellemlanding

Af Torben Taustrup

Det er nu 19 år siden at Jeana Jeager og Dick Rutan foretog en jordomflyvning uden mellemlandinger. Det propeldrevne eksperimentalfly, Voyager, gennemførte flyvningen på 216 timer.
I marts i år blev turen tilbagelagt på 67 timer – denne gang kun med én person ombord, Steve Fossett.

Global Flyer

Det er Scaled Composites der har bygget Global Flyer, som flyet kaldes. Model 311 er en slags trimaran bygget i kulfiber/epoxy. Aerodynamikken er i højsædet i denne konstruktion. Flyets form er computerberegnet og dets luftmodstand er bragt så langt ned, at det har et glidetal på omkring 37, hvilket gør det nødvendigt at bruge bremseskærme i forbindelse med landing.

Flyet drives frem af en Williams turbofan jetmotor af typen FJ44-3ATW der yder lige godt 1000 kg trykkraft ved havets overflade – dvs. en tryk/vægtfaktor på sølle 0,1. Motoren giver flyet en marchhastighed på 463 km/t. Den samme motor sørger også for at forsyne cockpittet med en tilstrækkelig mængde luft og varme til piloten, når flyet flyver i stor højde.

Ved start er 83% af flyets vægt brændstof, derfor er det også blevet kaldt for en brændstoftank med plads til een. Brændstoffet er fordelt på 13 tanke, der ved et system af ventiler og pumper flyttes på en hensigtsmæssig måde efterhånden som det forbruges – det er en opgave der kræver konstant overvågning, så balancen i flyet hele tiden er optimal. Flyet rummer i alt 8,4 tons

Global Flyer i luften – bemærk bøjningen af vingetipperne.

brændstof af en type, der har et meget lavere frysepunkt end normalt brændstof – det drejer sig om en lidt ældre type flybrændstof kaldet JP-4, der består af 50% benzin og 50% petroleum. Denne blanding har den gode egenskab, at den ikke så nemt bliver tyktflydende og forårsager tilstopninger og alt hvad det kan medføre af ulykker.

Der er brugt en meget stærk kulfiberkonstruktion i forbindelse med vingerne. Yderfladerne er opbygget i en såkaldt Aramid honeycomb – dvs. bitavleformet. Selvom konstruktionen er stærk, kan vingerne flexe en del.

Flyets vinger er ikke forsynet med en afisningsanordning. Forklaringen på

dette er nok, at det til en vis grad vil ødelægge aerodynamikken, og endvidere vil det tilføre ekstra vægt til konstruktionen og selvfølgelig også gøre den noget mere kompliceret. Dette betyder så, at flyet ikke vil kunne flyve under forhold, hvor der er fare for overisning.

Endvidere må flyet pga. sin store vingebelastning i starten af flyvningen ikke flyve i for kraftig turbulens, så vejret vil her være en betydningsfuld faktor for en vellykket flyvning.

Cockpittet

Piloten Steves Fossetts plads er i flyets midterste krop lige bag næselandingsstellet og under motoren. Bag ham findes hovedbrændstoftanken, hvorfra motoren via en pumpe forsynes direkte.

Da flyet skal foretage flyvningen i en højde af knap 14 km, har det trykkabine. Trykket i kabinen reguleres til en højde af ca. 3 km.

Ved testflyvninger fandt man, at støjen i kabinen var alt for voldsom – 125 dBA grundet motorens placering, og man var derfor nødt til at foretage en lyddæmpning af kabinen, hvorved støjniveauet blev bragt ned på 95 dBA. Kabinen er naturligvis også termisk isoleret.

Selve cockpittet er kun 2,1 meter langt. Det er forsynet med et kulfibersæde med tilbagelænet rygstød. For at kunne se ud gennem hooden under start og landing er Steve Fossett nød til at sidde på puder, da sædet ikke er højt nok.

Den første testflyvning

Den første testflyvning foregik fredag den 5. marts i år. Den var kulminationen af en serie forsøg der begyndte med opstart af motoren og efterfølgende kørsler på startbanen – man må jo køre før man kan flyve. Piloten, der tog flyet i luften for første gang, var Scaleds projektingeniør, Jon Karkow – manden der var ansvarlig for flyet.

Flyvningen, der varede halvanden time, bragte flyet op i en højde af 3,6 km, hvor der blev udført stalltests ned til 100 km/t og hastighedstests op til godt 200 km/t. Landingsstellet blev trukket op. Efterfølgende blev det sat i landingsposition, og bremseskærmene blev brugt under nedstigningen og landingen.

På en efterfølgende flyvning med mere brændstof om bord oplevede Karkow, at pinden gik stramt på krængerorene. Man ændrede så på udvekslingen fordi man troede, at det var vindkræfterne der gav modstanden, men det viste sig, at fejlen skyldtes udvidelsesfaktoren for flyskroget og stålwireforbindelserne til rorfladerne - nedkølingen fik simpelthen wirerne til at trække sig mere sammen end flyskroget, hvorved friktionen på ruller og led blev forøget. Dette problem blev løst ved at slække på stålwirerne, så de når flyet nåede den rigtige temperatur i en vis højde kom til at passe i længden. Man oplevede også noget tilsvarende med højderoret, hvor servoen nåede sit stoppunkt for tidligt pga. en for stram wire. Også dette problem blev løst.

Brændstofproblemer

Et fuel dump system blev senere monteret. Hovedtanken blev forsynet med et 12 mm rør, hvorigennem brændstoffet kunne lænses ved hjælp at overtrykket i tanken. Systemet kunne smide ca. 540 kg i timen. Fra fuldvægt og til landingsvægt på ca. 7,2 tons ville der så gå ca. 5 timer.

En af de svære beslutninger var netop hvor meget brændstof der skulle fyldes på flyet inden rekordforsøget. En stor mængde brændstof er fin hvis man vil flyve langt, men ingeniørerne var bekymrede for hvordan flyet ville opføre sig med fulde tanke, og endvidere den øgede startlængde dette ville medføre.

Til testflyvningerne havde man anvendt banen på Edwards Air Force Base – den er 4,5 km lang plus overrun, men starten skulle foregå fra Salinas i Kansas, der »kun« er 4 km lang – plus 400 meter overrun. Indtil da havde flyet ikke fløjet hurtigere end 240 km/t, og man havde ikke prøvet eller regnet på, om en højere hastighed kunne udløse flutter. Karkow ville helst flyve 270 km/t, der var flyets bedste stigehastighed.

Der er foretaget mere end 20 testflyvninger.

Hvem er Steve Fossett?

Han er en af verdens mest vindende jetpiloter - 10 verdensrekorder er det blevet til, hovedsageligt i hans Cessna Citation X. Han er er også svæveflyverpilot og ballonskipper – fløj »Bud Light Spirit of Freedom«, men han er

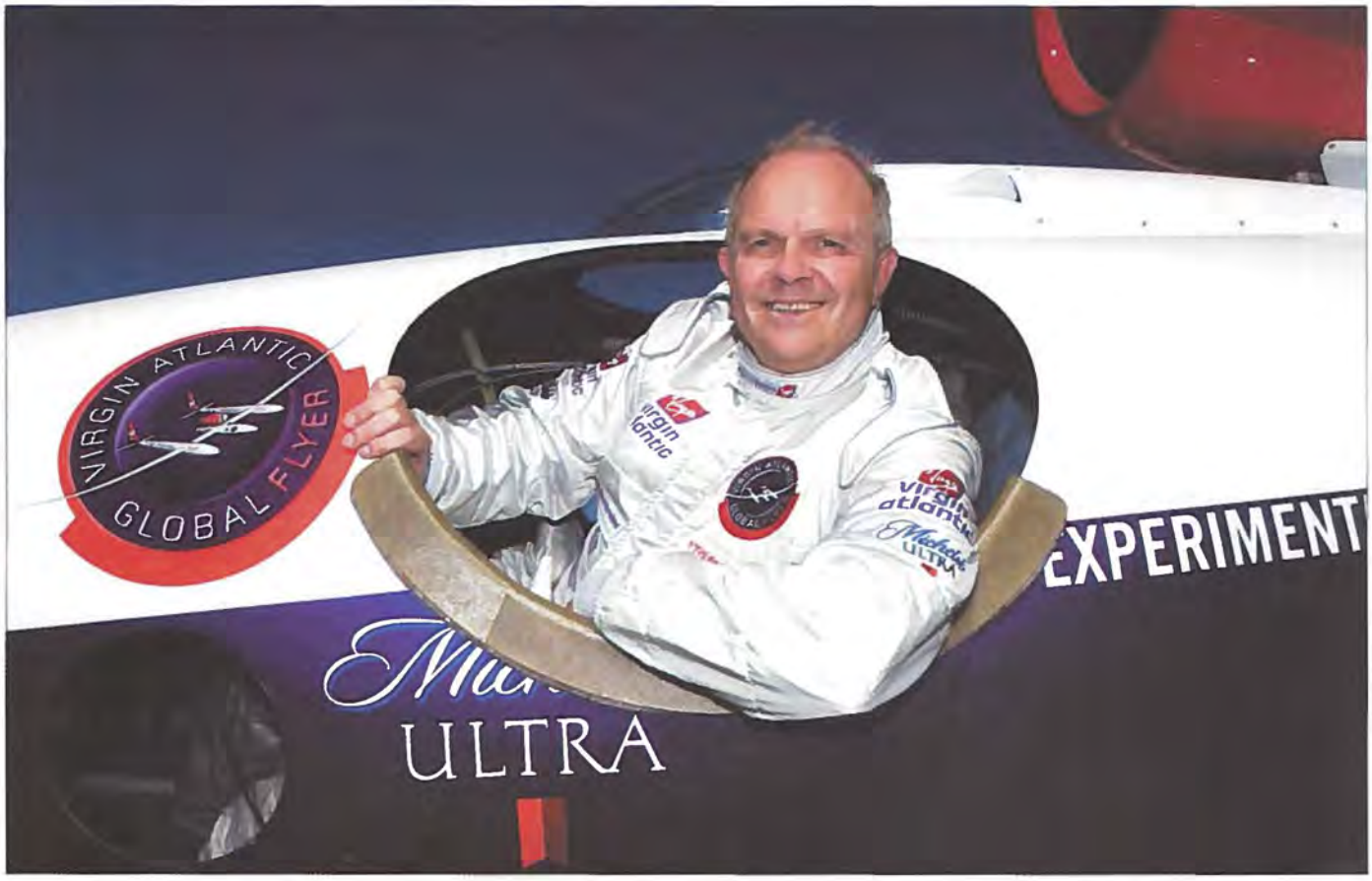
Data

Tekniske data:

Spændvidde:	34,7 meter
Vingeareal:	37 kvadratmeter
Længde:	13,4 meter
Højde:	4,04 meter
Totalvægt:	9,98 tons
Tomvægt:	1,52 tons

Læs mere på :
www.globalflyer.com

Scaled Composites projektingeniør, Jon Karkow, i cockpittet på Global Flyer.



Steve Fossett i lugen til flyet. Bemærk det ekstra vindue i nederste venstre hjørne – der findes et tilsvarende i den anden side.

også sejler med flere verdensrekorder inden for dette felt.

I juli 2002 fik han opfyldt sin drøm om at sætte en verdensrekord i hastighedsflyvning med ballon og satte endvidere en ny 24 timers distancerekord. Steve har også sat verdensrekord i hastighedsflyvning i et ikke supersonisk fly med 1.193,9 km/t.

Steve er sportsmand – han har deltaget i en Ironman Triathlon hvor svømmedisciplinen foregik i Den Engelske Kanal og han har også deltaget i 24 timers Le Mans to gange som kører.

Udfordringen

Flyvningen handler ikke blot om at slå en rekord, men også om at finde grænser for menneskets formåen og udholdenhed. Derudover ligger der også en teknologisk udfordring i at udvikle isenkram, der sætter ny standarder til glæde for flyvningen som helhed.

Ruten

Flyvningen tager sit udgangspunkt i lufthavnen Salinas, der ligger i midtveststaten Kansas, USA. Herfra vil flyet følge en jetstrøm over Atlanterhavet til De Britiske Øer. Kursen ændres her til sydøst, tværs over Middelhavet og Golfen. En ny kursændring bringer igen flyet i en østlig retning ind over Pakistan, Indien, Kina og Japan. Den sidste store del af flyvningen vil føre flyet over Stillehavet mod Hawaii, før det når kysten af USA og tilbage til sit udgangspunkt, Salinas.

Da det drejer sig om en rekordflyvning, er der fra Federation Aeronautique International (FAI)'s side afstukket et regelsæt der skal følges, hvis rekorden eller rettere rekorderne skal anerkendes – der er nemlig mulighed for at slå flere rekorder på flyvningen, hvoraf de mest markante nok er hastighedsrekorden samt højderekorden.

Et kik på instrumentbordet i Global Flyer. Foto via David Gustafson.

Rekordforsøget

Man havde beregnet, at flyvningen ville tage omkring 80 timer, og Steve havde provianteret med diæt yoghurt, vand og sportsdrikke.

Den første vanskelige del af flyvningen var at få bragt flyet op i flyvehøjden og under denne del undgå for kraftig turbulens.

Omkring tre kvarter efter start forklarede projektleder, Jon Karkow, at man nu var i gang med at lede brændstof fra de ydre tanke i vingerne længere ind til tankene i de to ydre gondoler. Efter 3,5 times flyvning kunne man imidlertid konstatere, at der manglede omkring 15% af brændstoffet. Forklaringen var muligvis, at brændstoffet havde forladt hovedtanken via dennes overløbsrør – men der var også en mulighed for, at brændstoffet havde forladt flyet ad andre veje – f.eks. via en af de mange trykudligningskanaler til tankene. I forbindelse med testflyvningerne havde man fundet flere utætheder mellem tankene, men de var alle blevet udbedret. Man havde også skåret huller i vingerne og foretaget reparationer der tilsyneladende havde hjulpet på spildet. Under alle omstændigheder var rekordflyvningen i fare for ikke at kunne blive gennemført. I starten af flyvningen oplevede Steve også problemer med GPS-systemet, men disse problemer blev løst.

Et stort kontrolcenter med 27 computere der kommunikerede med en båndbredde på 3 Megabit over Internettet samt 18 telefonlinier holdt flyvningen under kontrol.

Det første døgn af turen sov Steve slet ikke, men på den sidste del fik han blundet et halvt dusin gange.

Da flyet havde forladt Asien, begyndte det at se kritisk ud med brændstofbeholdningen – Steve var deprimeret. Det blev besluttet at fortsætte mod Hawaii og lande der. Men en god medvind på mellem 185 og 240 km/t gav fornyet optimisme, og man fortsatte mod USA's vestkyst efter at kursen var lagt i en mere sydgående retning, der desværre også bragte flyet ud af den gode medvind.

Hvis flyet løb tør for brændstof og motoren stoppede i en højde af 14 km, ville lufttilførslen til cockpittet stoppe, og selvom der var ilt ombord, ville dette ikke være nok til at opretholde et tilstrækkeligt stort lufttryk, og pilotens liv ville være i fare. Men brændstoffet rakte, og flyet nåede kysten og senere Salinas, 67 timer og eet minut efter start. Det viste sig senere, at flyet stadig rummede brændstof til flere tusind kilometers flyvning.

I Salinas ventede en større skare på at Steve skulle lande. Han ville lande omkring middag. Tilstede var blandt andre Virgins, Richard Branson som fik vasket Steve i champagne, da han var stået ud af flyet. Steve Fossett trængte til en god frokost efter tre dage på yoghurt og milk shake.

Flyvningen er i skrivende stund endnu ikke er godkendt af Guiness og NAA (National Aeronautical Association, som er FAI's repræsentant i USA) som verdens første soloflyvning omkring Jorden, men når den bliver det, vil den være den hurtigste non-stop-flyvning uden mellemlanding omkring Jorden. ■

Ja, man skal jo bare lige kunne se ud.

Flyvning med alkohol

Leveringsceremonien.

Den brasilianske flyfabrik Embraer's datterselskab Industria Aeronautica Neiva leverede den 15. marts Ipanema nr. 1000.

Ipanema er et sprøjtefly, der blev udviklet i 1960-erne med støtte fra den brasilianske regering.

Det er et lavvinget fly, der kan bruges til gødskning, såning og sprøjtning af afgrøder.

Den første fløj i juli 1970. Den blev kaldt EMB 200, havde en 260 hk motor og fast propel.

I løbet af 1970-erne og 1980-erne blev den videreudviklet med 300 hk motor, indstillelig propel og nye vinger.

I 1992 kom EMB 202 Ipanemao, der var ca. 40 % større end forgængeren. Den kunne nu laste 950 liter eller 750 kg kemikalier.

I 2002 kom den nye alkoholdrevne Ipanema. Brasilianske biler har i over 20 år kørt på alkohol udviklet fra sukkerrør. Det er det samme brændstof som nu anvendes til flyet. Det giver lavere driftomkostninger (3-4 gange billigere end benzin) og flere hestekræfter. Brændstoffet hedder Aviation Alcohol (AvAlc).

Og i efteråret 2004 blev Ipanema typegodkendt af de brasilianske luftfartsmyndigheder til 100 % drift på alkohol.

Neiva fabrikken tilbyder ombygning af benzindrevne flymotorer til alkohol. ■

Ipanema nr. 1000.

Protective, dependable and with the fastest circulation - It works for me

Pilots and engineers alike insist on an oil that will deliver - a dependable lubricant that will protect and perform in the most challenging of conditions.

Part of AeroShell's family of premium oil products, AeroShell Oil W 15W-50 has become the oil of choice for countless aviation professionals. Out-performing all other piston engine oils in cold climates, it is trusted to respond to all situations. Its advanced semi-synthetic formulation can prolong component life, which means less maintenance - and more peace of mind.

When the engine is first started, AeroShell Oil W 15W-50 gets to work faster than any other aviation multigrade. It responds to the most demanding of environments, and will perform in any climate, year round - every time. It delivers proven stability and load carrying performance, and can actually reduce fuel consumption by up to 5%. AeroShell Oil W 15W-50 also contains advanced anti-wear and anti-rust constituents along with the additive required by certain Lycoming engines, and it can significantly reduce oil temperatures.

As a semi-synthetic multigrade with an unequalled record of over 20 million in-service hours, AeroShell Oil W 15W-50 is trusted by more pilots and engineers than any other oil in its class for both 'top-ups' and complete engine overhauls.

For further information on our AeroShell range, please contact iain.jack@shell.com

www.shell.com/aviation

Shell Aviation

Martin-Baker

Tekst: Luftkaptajn (pens.) Kristen Nørgaard Kristensen (NØR)

Om man i Flyvevåbnet eller i andre flyverelaterede kredse siger: Martin-Baker, vil så godt som alle tænke: katapultsæde!
De færreste er sikkert klar over, at navnet Martin-Baker refererer til efternavnene på to personer, nemlig den teknisk begavede James Martin og hans testpilot og kompagnon, Valentine Baker.

Jeg har netop læst bogen: »Sir James Martin. The authorised biography of the Martin-Baker ejection seat pioneer«, skrevet af James Martins niece, Sarah Sharman. En overordentlig interessant biografi om en helt enestående personlighed, nemlig James Martin, som i det efterfølgende blot vil blive benævnt: James. Jeg kan varmt anbefale enhver flyvehistorisk interesseret at låne denne bog hjem fra biblioteket.

Hvad er det for en personlighed, der står bag udviklingen af dette katapultsæde, og som så mange mennesker kan takke for, at de i en yderst dramatisk og livstruende situation har reddet livet?

James er født på en gård i Ulster i Irland i 1893. Hans far, der var en meget innovativ farmer, døde, da James var to år. Han voksede op sammen med sin mor, bedstemor og søster. Om søndagen gik de i den lokale presbyritanske kirke og i søndagsskole. Den påvirkning, James modtog her, prægede ham hele livet. Og han anvendte ofte bibelcitater, når han på sin karakteristiske og slagfærdige facon gjorde rede for sine markante meninger og holdninger.

Han var overhovedet ikke interesseret i skoling. Ej heller ønskede han efter skolen at være ansat under nogen. Han interesserede sig meget for at arbejde med teknik og at konstruere ting. Han stiftede bekendtskab med mange værksteder og værkstedsledere, men kom aldrig i lære.

Især interesserede han sig for automobiler og de første konstruktioner af fly, herunder Harry Fergusons monoplan, hvis første flyvning han så i 1909. Allerede i 1911 søgte han patent på en fart-alarm til fly, men fik den dog ikke pga. manglende papirarbejde.

Hans respekt for autoriteter kunne ligge på et meget lille sted. Hele livet igennem var han på kant med diverse bureaukratiske kontorer, direktorater og ministerier, som han betragtede som forsinkende instanser i hans kontinuerlige trang til at forbedre de ting, han konstruerede. I øvrigt er det interessant at notere sig, at en af de allerførste opfindelser James gjorde, var relateret til pilot-sikkerhed.

Martin-Bakers Gloster Meteor med »bagsædet« indrettet til afprøvning af katapultsæder fotograferet på Farnborough Air Show september 1998 af Knud Larsen. Meteoren er oprindelig en T.Mk7, men udstyret med en F.Mk8 hale for at forøge retningsstabiliteten ved høj hastighed.

Fremtidsmulighederne i Irland var dårlige i begyndelsen af 1900-tallet og i forbindelse med den Første Verdenskrig. James besluttede sig for at rejse til London i 1919, hvortil han ankom med 10£ på lommen, og hvor han indlogerede sig hos en gift søster i Acton.

Han fandt det på ingen måde upassende at stå i søsterens køkken og rode med motorcykler o.l. Netop i Acton området var der god gang i den industrielle udvikling, ligesom også flymotorvirksomheden D. Napier & Son havde til huse her.

James fik etableret et meget primitivt værksted og fik mange kontakter til værkstedsledere i omegnen. Han var en hårdt arbejdende og nøjsom, self-made man. På et tidspunkt lejede han sig ind i en gammel lade, hvor har reparerede alt muligt teknik for folk og hele tiden fandt på nykonstruktioner. Samtidigt havde han kontakt til Napier fabrikkens chefer. I 1921 fik han sin første ansatte, en ung mekanikersvend, nyuddannet hos Napier. På lossepladser fandt han gamle bilmotorer, reparerede disse og solgte dem.

I 1923 ansøgte han om patent på et lastvogns chassis. Selv om han hadede papirarbejde udstod han dog bureaukratiets langsomme arbejdsgang, men ansatte herefter en patent-agent til i fremtiden at tage vare på de mange opfindelser, han hele tiden gjorde og måtte søge patent på.

James fandt stor glæde ved at køre hurtigt. Han kastede sig ud i racerløb i biler, som han naturligvis selv konstruerede og nåede så vidt som til at deltage i the Ulster Tourist Trophy race i 1928 sammen med datidens store racere, men smadrede sin bil, hvorefter han

ophørte med den sport, men i øvrigt resten af sit liv altid kørte i hurtige biler.

Fly

Hans interesse for fly resulterede i patentansøgninger på flykroppe, hvor vægten reduceredes uden at det gik ud over styrken. Dette udviklede sig til, at han ønskede at konstruere fly. Han begyndte at komme meget i London Aero Club, hvor han tog flyvetimer hos instruktøren Valentine Baker. Men pga. en anstrengt økonomi fik han ikke certifikat før 1934. Valentine var en meget behagelig og afholdt person. Der opstod et venskab mellem James Martin og Valentine Baker. Baker havde fløjet under 1. verdenskrig og havde skudt mere end 15 tyske fly ned, ligesom han selv havde haft flere havarier.

I 1929 flyttede James til Denham, hvor han købte en nedlagt fabrik og tog sine medarbejder med sig. Nu ville han bygge fly. Han gik straks i gang men løb ind i financielle problemer, hvorfor arbejdet med det første fly ophørte. Han havde lovet Amy Johnson, kendt for sin senere Australiensflyvning, at testflyve dette fly, hvilket hun havde set frem til. Det var i øvrigt James, der foreslog hende at flyve til Australien, ligesom han hjalp hende med at komme afsted.

I 1931 havde Baker haft en ung formuende elev, Francis Francis, der var meget interesseret i flyvning. Baker introducerede Francis til James Martin, med det formål at få Francis til at finansiere James' flykonstruktioner.

Der opstod et nært venskab dette trekløver imellem. Og de dannede The Martin-Baker Aircraft Company Limited. Francis ønskede ikke at få sit navn anvendt i firmaets benævnelse. Deres første fly blev benævnt MB1. Men det tog lang tid at konstruere det, da James hele tiden kom med nye ideer og forandringer til konstruktionen.

I foråret 1935 testfløj Baker MB-1 med succes. Men pga. 30'ernes depression var der ikke noget marked for flyet. Man forsøgte sig nu med konstruktioner til RAF og nåede til MB-3. Under en prøveflyvning den 12. sept. 1943 fik Baker motorstop umiddelbart efter start og havarerede med flyet, hvorved han selv omkom.

Det var et umådeligt hårdt slag for James. I mindet om Baker bevarede virksomheden navnet Martin-Baker.

Udstillingen om Martin-Baker katapultsædet på Royal Air Force Museet i Hendon (London). Foto: Knud Larsen.

James Martin fortsatte ufortrødent konstruktion af fly og nåede til MB-5, der nød megen respekt, men var i 1946 for sent fremme. Jetflyene var nu ved at afløse propelflyene.

Sædet

Med jetflyenes højere hastigheder opstod der problemer med at komme ud af flyene i kritiske situationer. Det var nødvendigt at opfinde og konstruere et system, der kunne kaste piloten ud af flyet uden at blive ramt af dette. I hård konkurrence med andre firmaer kastede James Martin sig ud i opgaven, som egnede sig fortrinligt for hans opfindernatur.

Her fandtes ingen teori. Erfaringerne skulle vindes gennem praksis. Under krigen var tyskerne langt fremme med udviklingen af katapultsæder. Omkring 60 Luftwaffe-piloter reddede livet i disse første katapultsæder. I lighed med tyskernes tidligere forsøg byggede James en prøvestand. En af hans ansatte, ireren Bernard Lynch, var den første person der blev »fyret« af. Det gik fint. Lynch foretog i alt 17 live tests henholdsvis fra prøvestand og fra fly, for hvilket han modtog The British Empire Medal.

Der var kontinuerligt mange forbedringer at foretage både på sæder og efterhånden også på fly. Indledningsvis foregik der en omfattende debat med RAF om projektet og om at stille fly til rådighed for rigtige afprøvninger.

Den 5. september 1955 var man kommet så vidt, at man nu var klar til at foretage rigtige forsøg af MB-sædet fra jorden. Imidlertid havde Air Ministry i sidste øjeblik fremsat forbud imod at benytte deres Gloster Meteor, der allerede var blevet modificeret, til forsøget. James kunne ikke tage sig af Air Ministrys fodslæbende holdning og besluttede i samråd med Scott, der skulle føre flyet og Fifield, der skulle skydes ud at gennemføre forsøget som planlagt.

Der var samlet mange personer fra Martin-Baker, fra pressen og en person fra Air Ministry. Ved 145 knob på banen lod Fifield skyde sig ud og stod seks sekunder senere på jorden i sin skærm, uskadt.

James Martin, der følte det store ansvar for Fifields liv, så ikke denne udskydning. Ubemærket var han forsvundet om bag hangaren, hvor han bøjede sine knæ og bad Gud den Almægtige om, at dette her måtte gå godt. Hans blev bønhørt og følte sig igen engang bestyrket i sin tro. - Da han lidt senere havde samlet Fifield op og i sin Bentley passerede Air Ministry's mand, kunne han dog ikke dy sig for at rulle vinduet ned og sige: »Not bad, was it!«

Den kontinuerlige forbedring af MB-sædet bevirkede, at dette efterhånden overgik også de amerikanske sæder

i effektivitet og sikkerhed, så selv US Air Force og Navy såvel som mange NATO-landes flyvevåbner lod installere MB-sæder i deres fly.

I 1964 kunne Martin-Baker-virksomheden fejre, at 1.000 liv var blevet reddet takket være MB-sædet. I 1965 blev James Martin slået til Ridder (Knight Batchelor) hvilket var en anerkendelse, der glædede ham meget. Det var dog svært for ham at vænne sig til, at hans ansatte på fabrikken nu kaldte ham Sir James.

James Martin døde 5. januar 1981.

Herhjemme

Personligt har jeg tilbragt mange herlige timer i et Martin-Baker-sæde, flyvende Republic RF-84F Thunderflash, men heldigvis aldrig haft behov for at lade mig skyde ud. Jeg havde endvidere fornøjelsen af at flyve den første MB-modificerede RF-84F Thunderflash, KA-K, senere registreret som C-649, fra Værløse til Karup den 4. juni 1960. Det var en stor betryggelse at vide, at man nu kunne lade sig skyde ud, blot man kørte hen ad banen og havde opnået 90 knobs fart. Med de tidligere amerikanske sæder skulle man være oppe i mindst 2.500 ft højde for at slippe godt fra en udskydning.

I alt 61 danske piloter har i tidens løb reddet livet i et MB-sæde. På verdensplan havde i 1996 (ved ovennævnte bogs afslutning) i alt 6.502 personer reddet livet i et MB-sæde. Af disse var tre kvinder. 86 var civile. 155 har sprunget to gange, fire tre gange og en mand fire gange. MB-sæder har været installeret i 70 flytyper i 56 landes flåder og flyvevåbner.

Det er tankevækkende, at 6-7.000 mennesker hovedsageligt har én person, nemlig Sir James Martin, at takke for at have reddet livet i en yderst kritisk situation. ■

Martin-Baker sæde Mk.10LE, der benyttes i Eurofighter. Foto: Knud Larsen.

Nyt vartegn på Randers Flyveplads

Tekst og foto: Stig Madsen (MAS)

En lun sensommeraften i 2004 var vi nogle stykker, der sad og hyggede os over en kop kaffe på Randers Flyveplads. Snakken gik på løst og fast og kom bl.a. ind på, hvorledes vi på en festlig, spektakulær og interessant måde kunne profilere flyvepladsen. På et tidspunkt blev det foreslået, at en "gate-guard" kunne være spændende. Vi ska' ha' en "Drage". "Jamen, jamen ... kan man nu også dét – og hvordan gør vi nu – ka' det overhovedet lade sig gøre?" Vi blev derfor enige om at forelægge ideen for den residerende bestyrelse, som syntes, det var en både spændende og interessant ide.

Randers Flyveklub tog herefter initiativ til en formel skrivelse til Flyvertaktisk Kommando i Karup med anmodning om at få tildelt et Saab F-35 Draken fly...

"Hvo intet vove ..."

Argumentationen blev forstærket af, at vor stedlige flymekaniker gennem en årrække havde været klarmelder på Draken; et andet af klubbens medlemmer, Kjeld Hansen (KOV), havde gjort tjeneste som pilot på typen gennem flere år, samt undertegnede, der gennem mange år har haft mit daglige virke ved Flyvertaktisk Kommando. Så at flyet i Randers Flyveklub fremtidigt ville få både røgt, pleje og respekt, var nu hævet over enhver tvivl. Der gik kun ganske kort tid, hvorefter klubben modtog et positivt svar fra Flyvevåbnets Historiske Samling, som velvilligst ville stille et fly til rådighed på ubestemt tid mod fornuftige forpligtelser, som nu påhviler Randers Flyveklub.

Den praktiske del - flyet findes

Flyklarmeldere i Flyvevåbnet får et næsten familiært forhold til netop "deres" fly. Dette var også tilfældet for flymekaniker Hans Fogh, der nu har værksted på EKRD. Derfor anmodede vi rent faktisk Flyvevåbnet om, at flyet måtte blive A-006 "Tulle", som Hans havde gået og nusset kærligt på gennem årene i eskadrillen. Desværre var dette fly disponeret andetsteds i Flyvevåbnet, så til Randers Flyveklub var der til vor store glæde A-008, som har gjort tjeneste i Eskadrille 725.

Flyets data – og lidt historie

"Vores" drage rullede ud fra produktionslinien på Saab fabrikken i Sverige den 2. oktober 1970, hvorefter den blev anmeldt til kontrol og efterfølgende prøveflyvninger. Den 9. decem-

Saab F-35 A-008

ber samme år blev flyet hjemfløjet til Flyvestation Karup med daværende kaptajn Christian Hvidt (VIT) – senere forsvarschef – ved kontrollerne.

Dragen boede herefter på heden, hvor lyngen gror – og gjorde herefter trofast tjeneste hos Eskadrille 725 indtil den 9. april 1991, hvor den "åd" en ikke-agtpågivende sølvmåge i luftrummet syd for Tarm. Regulær bird-strike i venstre luftindtag, hvor mødet med mågen efterlod et 15 x 20 cm hul. Flyet nødlandedes på Flyvestation Vandel.

Den 17. april 1991 blev A-008 transporteret til Karup, og ved årets udgang vurderes det urentabelt at istandsætte flyet, idet typen stod til snarlig udfasning. Vores drage opnåede en flyvende levetid på 2.954:35 timer i aktiv tjeneste.

Efter sin "udånding" gjorde flyet i et tidsrum nytte som øvelsesobjekt i disciplinen Aircraft Battle Damage Repair (ABDR, hurtig-reparation efter krigsindsats). A-008 har efter denne tid henstået urørt i en hangar på flyvestationen.

Læsning og transport

Flyet skulle nu transporteres til Randers Flyveplads – naturligvis ad landevejen på blokvogn med afmonterede ydervinger. Ruter blev rekognosceret medhenblik på passabilitet m.v., og transportdatoen besluttedes til at være den 16. november 2004 meget tidligt om morgenen – for at undgå trafikale problemer. Selv en ægte Draken bevæger sig langsomt – når det foregår på blokvogn.

Dagen inden skulle flyet læsses. En grå, regnfuld morgen ved hangar 6. Blokvogn og kran var kørt frem. Løfteåget var fastgjort til sine fire påkrogningssteder på flykroppen, og H.T. (H.T. Christensen, teknisk leder Stationsflighten) og "svendene" (H.T.'s teknikere) var klar.

Når en Draken skal transporteres på en blokvogn, er der på blokvognens lad anbragt en vugge-lignende indretning, så flyet ligger godt og sikkert under transporten. Men en betingelse for anbringelse på/i denne vugge er, at understellet er i "up" position, når flyet er løftet fri af jorden.

Det var et særdeles spændende øjeblik, da Sigurd (tekniker) tilsluttede en transportabel hydraulikpumpe og H.T. steg op i "kontoret" og hev i gear-håndtaget. For hvad ville der ske? Hydraulikken havde ikke været aktiveret eller påfyldt i 13 år!

Spændingen blev såmænd hurtigt udløst, for det eneste som skete var, at gearet både pænt og hurtigt blev løftet ... efterfulgt af et solidt "klonk", som når man lukker døren på en Mercedes. Ingen utætheder, udsivning, mislyde eller anden galskab overhovedet - imponerende efter 13 år.

A-008 i hangar uden ydervinger.

"...Imponerende? ... ...naarj da – dét ka' vi da gøre hver gang ..." sagde H.T. og Sigurd stolte og fortsatte "... svensk kvalitet og god vedligeholdelse .....". Derefter luntede Sigurd af med sin lille hyd-pumpe.

På vej til Randers en tidlig morgen.

Transporten forløb problemfrit denne vintermørke morgen; A-008 i sin blokvognsmonterede vugge og ydervingerne i en særskilt lastbil.

Aflæsning og opstilling

Den 16. november om morgenen ankom vogntoget til Randers Flyveplads, hvor et lokalt kranfirma ved Anders V. Hansen's (ham med Flyer One) mellemkomst havde indvilliget i at løfte flyet ned fra blokvognen og senere placere det på det fint arrangerede repos, som forhåbentlig bliver dragens sidste hvilested.

Først løftedes flyet ned fra blokvognen; hængende i kranen skulle understellet igen udfældes. Så Sigurd var der igen med sin lille hyd-pumpe. Stadig ingen problemer eller udsivninger. Flyet blev parkeret midlertidigt på asfaltvejen, for nu skulle ydervingerne monteres inden den endelige anbringelse. Heller ikke dette voldte de ringeste problemer.

Men en Draken (uden motor) plus løfteåg vejer knap seks tons. Så vi var meget spændte på om kranen kunne klare opgaven, idet en løftearm på 7 – 8 meter var påkrævet for at få flyet på plads. (Og der er jo noget med kraft x arm = moment, eller sådan noget lignende). Men kranen var godt understøttet, så også denne del af projektet forløb problemfrit. Der var et rimelig stort presseopbud ved denne lejlighed.

Så flyet blev løftet på plads med hjulene anbragt i dertil udviklede hjulløftere, så gummidækkene ikke tager skade af sollys, fugt og tidens tand.

A-008 placeres på soklen på flyvepladsen.

Indvielse

Lørdag den 20. november gennemførtes en lille indvielsesceremoni, hvor en af Draken-typens "sidste Mohikanere", oberstløjtnant Frits S. Rasmussen (SUM), nuværende chef for Flyveskolen på FSN Karup - og en af de sidste brugere/piloter på Draken (2.000 timer +), dukkede op pr. invitation iført T-17.

SUM fortalte lidt om flytypens baggrund - den "Kolde Krig" i forstærket udgave og flytypens opgaver i lyset af dette, hvorefter han overdrog flyet til Randers Flyveklub, hvorpå formanden, Christian Knudsen, takkede på klubbens vegne. Herefter var der standerstrygning i flyveklubben.

Så status er nu, at Randers Flyveplads er blevet begunstiget med et af historiens nok mest robuste kampfly som gate-guard. Vogtende, smukt anbragt på sit repos på pladsens sydvestligste hjørne med næsen mod syd, kan det smukke, stolte fly nu betragtes og nydes af både besøgende og forbipasserende fra næsten alle sider.

Når foråret rinder ind, vil sponseret beplantning formentlig finde sted – antagelig lyng og anden lav hedevegetation – så dragen rigtig kan føle sig tilpas i sine nye omgivelser, som nu skal være dens "hjem". Thi et må vi ikke glemme: Den boede og tjente trofast i mange år på heden, hvor lyngen gror og hvor urfuglene "danser"!

Det kan vi være stolte af. Tak til Flyvertaktisk Kommando og alle de herunder implicerede enheder og enkeltpersoner samt Draken Team v/ Kurt Hald. ■

Alle besøgende kan nu nyde Randers Flyveplads' nye vartegn.

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

Tranerne er fløjet hen over Nordsjælland i rodede formationer med kurs mod nord, som de formodentlig også gjorde det i 1935 på denne årstid, og FLYV fra dengang emmer af forår. Overskifterne bobler af forventninger om flyvningens strålende fremtid: *»Lufttrafikens Sommersæson er begyndt«*. Og artiklen fortæller om en næsten fordobling af *»det aarlige Antal fløjne Kilometer«* fra København. *»Og for at kunne bestride Trafikken i sin fulde Udstrækning overtager D.D.L. om kort Tid den nye 3-motorede Fokker, der er under Bygning paa Orlogsværftet«*.

Den trafik, der skulle bestrides af D.D.L. (som netop det år fyldte 15 år og således var det næstældste luftfartsselskab i verden, kun overgået af KLM), drejede sig i store træk om Malmø – Berlin - Oslo – Gøteborg – Hamburg – Bryssel – Antwerpen – Paris/London - Amsterdam med en eller to daglige afgange, bortset fra Malmø – København, som havde otte daglige forbindelser. Malmø var knudepunktet.

Og der var også plads til lidt fremtidsfilosofi: *»Engang sagde man, at Flyvemaskinen var Fremtidens Befordringsmiddel; i dag siger man ogsaa, at den er Nutidens.«*

»Kastrup Lufthavn moderniseres.« Med en bevilling fra Rigsdagen på 172.000 kr er mulighederne store. De skal bruges på et landingsbelysningsanlæg, så når det er på plads, vil Kastrup Lufthavn med fem store armaturer have et stort oplyst landingsareal. Det må siges at være en forbedring. Derudover er der bevilget *»10.000 kr til Projektering af en ny Kæmpehangar, som kunne paabegyndes i Løbet af Sommeren. Dens størrelse bliver ca 100 x 35m.(...)Byggesummen vil dreje sig om ca. 450.000 Kr.«*

»Søværnet antager Flyverkadetaspiranter«. Det skal være raske, unge mænd med *»veludviklet fejlfri Legemsbygning, et frejdigt Sind, visse Teoretiske Forkundskaber og Lyst til Lufttjeneste inden for Søværnet«*. Også i 30'erne formulerede man formål med en uddannelse: *»Flyverklassens Formaal er at skaffe Flyvevæsenet et Flyverofficerspersonel, der med Liv og Lyst helliger sig sin Gerning, og som foruden den nødvendige teoretiske og praktiske Dygtighed er i Besiddelse af saadan almindelig Dannelse, der fordres af velopdragne unge Mennesker.«* Såmænd...

»Der er ved at komme vældig Gang i Uddannelsen af Sportsflyvere herhjemme«. Artiklen er et interview med en af indehaverne af Clausen og Lønborgs nystartede Flyveskole, som holder til - i Kastrup Lufthavn! Ja, det var dengang. *»Den ene af de store Hangarer paa Kastrup Lufthavn er saa at sige overfyldt med private Sportsflyvemaskiner, og de forskellige Flyveskoler har fuldt op at gøre med Skoleflyvninger hver eneste Dag.«* Ja, det var også dengang...Der beskrives flere flyveskoler og deres aktiviteter, der nævnes også den nystartede Jydsk-Fyenske Flyveskole i Horsens, som ønskes meget at bestille og *»mange Elever, talrige Flyvninger og hyppige Besøg af fremmede Flyvere«* - af FLYV! -, og skribenten afslutter sin reportage om Sportsflyvningen sådan her: *»Den megen Virkelyst er glædelig at konstatere, og forhaabentlig vil Tiden, der kommer, vise, at den moderne Sportsflyvemaskine ogsaa her i Danmark bliver et Befordringsmiddel, som Nutidens Ungdom vil anvende i rig Udstrækning«*. Tja, hvad synes vi i dag? Er det gået sådan?

Maj 1935 var det forresten første gang Vatikanstaten havde besøg af en flyvemaskine, St. Petrus, *»der skal anvendes af den katolske Mission i Sydafrika.«* Og Bornholm blev »landfast« med resten af Danmark i og med Ministeriet for offentlige Arbejders meddelelse om koncession til DDL på *»regelmæssig Flyvning mellem København og Bornholm. Tidspunktet for Flyvningens Paabegyndelse er endnu ikke fastsat. Det er Hensigten at anvende en Fokker F.12«*.

Brevkassens læsere ser også fremad på baggrund af at have kigget bagud og spørger: *»Hvorfor var der ingen Flyvestævner sidste Sommer i Randers, Aarhus eller Aalborg, og bliver der i Aar arrangeret noget i Provinsen??«* Men brevkasseredaktøren bider tilbage: *»Rimeligvis fordi de lokale flyveinteresserede ikke har gjort noget som helst for at kunne arrangere et Stævne. Betingelsen for at kunne afholde et Flyvestævne er en vis lokal Interesse – og Arbejde!«* Tag den, hr. Brask i Randers!

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Navne

80 år

Læge Magnus Pedersen

KZ & Veteranflyklubben adskiller sig ikke blot ved sin størrelse fra de andre danske flyveklubber. Som amatørflybyggernes organisation administrerer den eksperimental ordningen for privatfly og den afholder jævnlig kurser i bygning af fly for amatører. Det er også organisationen bag KZ Rallyet, Danmarks største flyvearrangement.

Ildsjælen bag alt dette var læge Magnus Pedersen, der bliver 80 år den 1. maj. Han lærte at flyve (på Piper Tripacer) hos Ole Korsholm i Herning i 1965 og købte derefter part i en Rallye Commodore.

Men efter en snak med Jens Toft blev han klar over at han burde flyve dansk og i 1968 erhvervede han Doktorens Gamle Vogn, KZ III OY-DGV, som han stadig ejer.

Arbejdet med de gamle fly førte til at Magnus i 1969 tog initiativet til oprettelsen af KZ & Veteranfly Klubben. Han var formand for den de følgende 27 år!

75 år

Generalmajor B.V. Larsen

Den 1. maj fylder B.V. Larsen, bedre kendt som BAV, 75 år. Han har haft en alsidig militær karriere, begyndende som Catalina mekaniker. I 1951 kom han på flyveskole og så fulgte en broget blanding af eskadrilletjeneste, officersskole, stabstjeneste m.v. rundt om i landet. Fra 1979 til 1984 var han chef for Flyvestation Skrydstrup under indførelsen af F-16 i Flyvevåbnet, og derefter var han i seks år inspektør for Flyvevåbnet. Han sluttede som næstkommanderende for NATO hovedkvarteret i Kolsås i Norge og gik på pension i 1993.

I 2000 blev BAV udnævnt til æresmedlem af Foreningen Danske Flyvere. Han havde da været bestyrelsesmedlem i 16 år, heraf to som generalsekretær og fem som formand. BAV er medlem af Kongelig Dansk Aeroklubs præsidium.

50 års jubilæum

Verner Jaksland

Den 22. maj fejrer Verner Jaksland sit 50 års svæveflyvejubilæum. Han er født i 1926 og udlært som møbelpolstrer i sin fars firma. I Holbæk Modelflyveklub kom der et nyt medlem der var svæveflyveinstruktør – og Verner Jaksland ville gerne lære at flyve. Han gik solo den 22. maj 1955 i en S.G. 38 og fik S-certifikat nr. 353 den 1. oktober 1957. Han har fløjet ca. 50 forskellige fly og selv ejet 20 af dem med og uden motor. Det er blevet til ca. 5.000 timer og 9.000 starter, 15 rekorder og tyske mesterskaber.

Jaksland var den første formand for Holbæk Svæveflyveklub, der startede i maj 1955.

Han har deltaget i fire danske mesterskaber og ti tyske mesterskaber heraf vundet to. Han har også deltaget 4 EM og 1 VM for motorsvævefly.

I 1964 modtog han Federation Aeronautique Internationals Paul Tissandier Diplom og i 1990 Per Weishaupt Pokalen. Jaksland, der nu er 79, har stadig certifikat.

Reception afholdes den 22. maj kl. 10-16 i Tølløse Flyveklub Sønderstrupvej 136 Kirke Eskildstrup.

Fly-tur til Rusland

Program:

Tirsdag den 16/8	Afrejse fra Kastrup med SAS 10:20 til Sjeremetjevo 2 lufthavnen i Moskva. Ank. 14:50. Transfer til hotel Rossia i Moskva.
Onsdag den 17/8	Formiddag: Byrundtur i Moskva til de berømteste seværdigheder.
	Eftermiddag: Byrundtur fortsætter suppleret med bl.a. besøg på Yakovlevs OKB museum med en snes Yak-fly.
Torsdag den 18/8	Hele dagen: Monino flyvevåben museet. Her er tæt ved 200 spændende russiske fly udstillet udendørs.
Fredag den 19/8	Formiddag: Besøg på Central Museum of the Armed Forces. Mange fly og bl. a. rester af Fracis Gary Powers' Lockheed U-2.
	Eftermiddag: Besøg på Central Museum of the Great Patriotic War. Mange fly bl. a. Polikarpov I-15, I-16 og Kochyerigin DI-6.
Lørdag den 20/8	Hele dagen: Besøg på International Aviation & Space Salon MAKS med flyveopvisning på Zhukovsky flyvepladsen.
Søndag den 21/8	Hele dagen: Besøg på International Aviation & Space Salon MAKS med flyveopvisning på Zhukovsky flyvepladsen.
Mandag den 22/8	Til fri disposition.
Tirsdag den 23/8	Checke ud fra hotel Rossia og flyve hjem med SAS 15:45 fra Sjeremetjevo 2 lufthavnen med ankomst til Kastrup 16:25.

Prisen for turen er DKK 8.500,-

Tilmelding og yderligere oplysninger hos rejseleder Fritz Krag, Fasanhaven 12, 2820 Gentofte, telefon 39 65 35 83 eller e-mail: fritz.krag@private.dk

40 år i Flyvevåbnet

Den 11. april var det 40 år siden den første Sikorsky S-61 blev overtaget af Flyvevåbnet. Siden er det blevet til 13.330 missioner og 8.338 personer reddet eller fløjet til hospitaler, f.eks. fra isolerede øer.

Taknemmelighed og stolthed. Det var essensen i den tale, som chefen for FTK, generalmajor Leif Simonsen holdt for gæsterne ved 40 års jubilæet.

Udover at være imponeret over helikopterens ydeevne gennem de 40 år, uddelte chefen for FTK også ros til Eskadrille 722 på Flyvestation Karup, der til dagligt varetager redningsberedskabet.

- Det er blevet til mange missioner under farlige omstændigheder, og vi hylder i dag en organisation i professionel verdensklase, sagde Leif Simonsen.

Han understregede, at ingen organisation har mere grund til at ranke ryggen og sagde tak for indsatsen gennem de mange års redningstjeneste.

Mange dramatiske redningsaktioner er endt på avisernes forsider, og Eskadrille 722 havde igennem årene en særlig plads i Igor Sikorsky's hjerte.

Den planlagte pensioneringaf S-61 er blevet udsat, da afløseren ikke er klar endnu. Flyvevåbnet vil ikke overtage AgustaWestland EH 101 fra fabrikken før en række problemer er løst og produktet opfylder kontraktens krav.

Også chefen for FMK, generalmajor Klaus Axelsen, holdt tale, hvori han understregede, at et højt redningsberedskab kræver et højt teknisk beredskab, og at dette mål nås gennem det gode samarbejde mellem FTK og FMK.

Dagen blev derudover fejret med en flyopvisning af skoleflyet T-17 samt af tre S-61 helikoptere, og gæsterne fik også lejlighed til at prøve en kort flyvetur i den velholdte jubilar.

Flymaskinist seniorsergent Benny Schuler havde sin sidste flyvning med S-61 og blev fejret behørigt bl.a. i dette vognoptog foran U-278.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-SRF	Boeing 767-219	1986	23327	8.4.2005	Star Air A/S, Dragør	N327MR

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-AYF	American AA-1 Yankee	14.3.2005	Britair, Kgs. Lyngby	Hav.
OY-KHT	McDonnell-Douglas MD-83 (DC-9-83)	6.4.2005	SAS Danmark A/S, København S	Udlejet til USA
OY-USA	Boeing 757-24APF	11.4.2005	Star Air A/S, Dragør	Returneret til ejer i USA
OY-XEJ	SZD-24C Foka	1.4.2005	Peter Marquardsen, Løgumkloster +	Solgt til Polen

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AXN	Grunau Baby IIB	14.3.2005	Dansk svæveflyvehistorisk Klub, Herning	Svend Otto Madsen, Brøndby Strand
OY-BJW	Cessna F172N	12.4.2005	Kirstine Karlog Mortensen, Augustenborg	Danish Computer Group, Haderslev
OY-FRO	Piper PA-28-151	7.4.2005	Erik Bock, Tølløse +	Center Flight ApS, Roskilde +
OY-HFK	Robinson R22	8.4.2005	Knud Erik Ravn Jensen, Vorbasse	Jydsk Helikopter & Fly Udlejning
OY-SUA	Mooney M20K	11.4.2005	Arvid Langeland, Årland, Norge	Tom Vanggaard, Næstved
OY-XKD	Schleicher ASW 20F	8.4.2005	N7-Gruppen, Ringsted	Lars Sverre Rasmussen, Ringsted
OY-XPP	DG-300 ELAN	7.4.2005	Fyns Svæveflyveklub	Kim Reggelsen, Odense SV
OY-XYF	LS6-c	8.4.2055	YF-Gruppen, Haslev	Jørgen Bustrup Madsen, Vallensbæk +

Starten på svæveflyvning i Holbæk

Verner Jaksland var godt i gang i Holbæk Modelflyveklub, der var blevet landets største.

Klubben fik et nyt medlem, løjtnant Egon Rasmussen, der kom til Holbæk Kaserne fra Ringsted – og han var svæveflyveinstruktør. Jaksland var meget interesseret i at komme op at flyve, så der var ikke langt til at starte en svæveflyveklub i Holbæk.

En filmaften på KFUM gav otte nye medlemmer, og så var klubben startet med Verner Jaksland som den første formand.

I den lokale avis fremgår det i 1955 således:

- Holbæk Modelflyveklub slog sig for otte måneder siden sammen med Holbæk Svæveplansklub, og vi har siden slået os sammen med Nykøbing Svæveflyveklub, så vi bruger deres træningsplaner og flyvelærer. Vi fik for øvrigt for et par måneder siden foræret et svæveplan gennem Kongelig Dansk Aeroklub, som vi er tilsluttet, og hvor vi har fået klubnr. 213. Det er en "skoleglider" S.G. 38 model. Vi glæder os til at tage fat med den til foråret.

S.G.38, der fik registreringen OY-85, var en gave fra SAS Flyveklub.

Klubben begyndte at flyve på Lammefjorden ved Audebo nord for Holbæk. Her havde man indledt et samarbejde med Nykøbing S. Flyveklub. Man ville gerne have flere medlemmer, der kunne henvende sig til Egon Rasmussen, Torvestræde 4 i Holbæk.

I 1956 skriver avisen: Svæveflyverne i Holbæk og Nykøbing er kommet

Fly i Holbæk Flyveklub 1955 – 1967

SG 38	OY-85	08-10-55
reg. ændret til OY-ADX		06-06-57 (brændt)
Grunau Baby IIB	OY-BMX	10-10-58
Dobbel Raab IV	OY-XAC	26-03-60
Grunau Baby	OY-AXN	06-08-62
Libelle Standard	OY-EXX	22-04-66
Scheibe SF 25A	OY-BXY	09-06-67

i en kedelig situation. De står uden flyveplads. Pladsen ved Audebo, som flyverne gennem en årrække har benyttet, er blevet taget i besiddelse af en flok køer! Så klubben i Holbæk er nu på jagt efter et nyt område – gerne i nærheden af byen.

Man fløj dog på Lammefjorden til 1960, hvor det lykkedes at få lov til at benytte Fælleden øst for Holbæk som start og landingsplads. Kommunen overdrog en stor lade til flyveklubben mod at medlemmerne selv tog den ned. Den blev genopført som hangar i foråret 1961.

I de følgende år flyves der en masse fra Fælleden. I en periode ligger aktiviteterne stille idet klubbens fly og spil ødelægges af groft hærværk.

I 1967 køber klubben en Scheibe Motorfalke i Tyskland, men der skal flere forsøg til inden den kommer til Holbæk – på en jernbanevogn.

Den 29. august 1967 vedtages det at sammenlægge Holbæk Flyveklub og Københavns Flyveklub. Sidstnævnte havde fløjet fra en plads i den sydlige udkant af Roskilde, men blev presset ud af boligbyggeri og fandt sammen med Holbæk-klubben på Fælleden i Holbæk. Der var nu i den nye klub over 100 medlemmer og 10 fly.

I 1968 får Holbæk Flyveklub selv problemer af lignende karakter. I avisen står der: - Flyveklubben må godt få en del af Fælleden – Men bare ungerne dog ville holde sig væk med deres motoriserede modelfly!

En halv snes kilometer sydpå har møbelhandler Sigård Hansen fået øje på et areal mellem Tølløse og Kirke Eskilstrup, hvor han mener at der nemt kan blive plads til en 6 ha stor flyveplads.

På en ekstraordinær generalforsamling den 22. april 1976 blev bestyrelsen bemyndiget til at fortsætte og afslutte forhandlingerne om køb af ny flyveplads ved Kirke Eskilstrup i Tølløse Kommune. Man vedtog at medlemmer der ikke møder til hangarbyggeri skal betale kr. 100 pr. forsømt dag.

Flytningen til Kirke Eskilstrup skete den 4. maj 1978.

Det sker i 2005

1/5	Douglas Dakota 70 år fødselsdag fly-in, Lelystad, Holland
1/5	Spring Air Display, Old Warden, England
7-8/5	Victory in Europe (60 år), Duxford, England
18-20/5	EBACE, Geneve, Schweiz
4-5/6	Fly-in, Lemvig (marked og dyrskue)
5/6	Military Pageant Air Display, Old Warden, England
9-12/6	KZ Rally, Stauning Lufthavn
11-12/6	DH Moth Club Flying Weekend, Old Warden, England
12/6	RAF Cosford Air Show, (nær Birmingham), England
12-19/6	Paris Air Show, Le Bourget, Paris
17-19/6	Cognac Air Rally, Cognac
19/6	Åbent Hus, Flyvestation Karup
24-25/6	Air Power 05, Zeltweg, Østrig
1-3/7	Flying For Fun (PFA Rally), Kemble Airfield, England
2-3/7	RAF Waddington Int'l Air Show (nær Lincoln), England
3/7	Flyv in, Samsø Flyveplads
9-10/7	Flying Legends Air Show, Duxford, England
9-10/7	Moose Jaw Canadian AF 15 Wing Int'l Air Show, Moose Jaw, Canada
16-17/7	Royal Int'l Air Tattoo, RAF Fairford, England
25-31/7	EAA AirVenture, Oshkosh, USA
29-31/7	Weston-Super-Mare 15th Int'l Helidays, (Somerset), England
11-14/8	Ashton Park Bristol Int'l Balloon Fiesta, Bristol, England
12-14/8	Schaffen-Diest Int'l Old Timer Fly-in, Schaffen-Diest, Belgien
16-21/8	Maks 2005, Zhukovsky-Moskva Air show, Moskva
17/8	Fly-in, Randers Flyveplads
19-21/8	Woburn Abbey DH Moth Club Int'l Moth Rally, Woburn Abbey, England
20-21/8	Flyvningens Dage Air Show, Roskilde Lufthavn
20-21/8	Elvington Yorkshire Air Show, nær York, England
26-28/8	Int'l Ladies Cup, Teuge Airport, Holland
27-28/8	Flysiktræf 2005, Sindal Flyveplads
27-28/8	FAI Centenary Airshow, Lausanne, Schweiz
28/8	Åbent hus, Sydfyn-Tåsinge Flyveplads
2-4/9	Oldtimer Airshow, Kirchheim unter Teck, Tyskland
3-4/9	Koksijde Int'l Air Show, Belgien
10-11/9	Battle of Britain 65th Anniversary Air Show, Duxford, England
17/9	RNAS Yeovilton Int'l Air Day (Somerset), England
16/10	Autumn Air Show, Duxford, England
12-14/10	FAI General Conference, Paris
20-24/11	Dubai Airshow, Dubai, United Arab Emirates

Se også www.airshows.org og www.european-airshow.com.
Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Huvudflygdag - "Åbent Hus" på svensk

Tekst og foto: Palle J. Christensen

Flygvapnet inviterede 29. august til 2004's "Huvudflygdag" hos Blekinge Flygflottilj, F 17, Rönneby. Og det gjorde de meget svensk - og aldeles fremragende! Ved indgangen var der udlevering af øreproppper til alle - i børne- og voksen størrelse (40.000 par). Storskærme som til en rockkoncert med tilhørende professionelle kameramænd og lydanlæg.

Storskærme lyder underligt til en flyveopvisning, indtil man har prøvet det: Kameraet zoomer ind på JAS 39 Gripens soloopvisning og viser hvor hårdt canardfladerne arbejder i lav fart med høj næse, mens kommentatoren forklarer, hvad man knap kan se i en kikkert.

Eller musikken til Team 60's SAAB 105/ Sk 60 som er blevet meget lydløse med de nye Williams-Rolls FJ44 motorer: "Wish I could fly" med Roxettes bl.a. Det virkede bare, skal jeg hilse og sige fra én, der som regel bander "muzak" til flyveopvisninger et vist sted hen.

Det vrimlede med yderst velholdte flyvende historiske fly fra SAAB fabrikken: B-17, Lansen, Draken og Viggen! Ja, dette var Jakt-Viggens sidste offentlige opvisning. Forhåbentlig bevares et flyvende eksemplar. Kun "Tunnan" var fraværende pga. motorproblemer.

I den gode lange middagspause var der talrige udstillinger at besøge, heraf et komplet udbud fra den svenske flyindustri. I "Flygverkstad Rönneby" kunne man studere mange Gripen adskilt i hoveddele og et eksemplar løftet op med hydrauliktryk på, så understel og rorflader kunne demonstreres. Man må desuden glæde sig over den ekstreme

Næsten alle Saab's fly var i Rönneby. Her er det en Saab B-17.

Der ser ud som om at denne Saab Viggen i fotoversion har tabt underkæben, men det er blot filmkassetten der skal skiftes.

En Gripen kulfibervinge bygget af British Aerospace. "Manden" i rumdragt betjener en "Lättbläster", der stripper maling mm. vha. luft og hvedestivelse. Ved denne metode reduceres arbejdstiden fra timer til minutter.

"Flygverkstad Rönneby". Saab Gripen splittet i atomer - næsten.

Det græske flyvevåbens nye Embraer EMB-145 AEW&C var for første gang offentligt udstillet. Dog med civil registrering PP-XHL og diskret overmalede nationalitetsmærker. Inden endelig levering har flyet gennemgået endelig integration af PS-890 Erieye SLAR-radaren hos Ericsson i Halmstad. Grækerne har bestilt fire fly.

renlighed i moderne flyværksteder. De ligner mere operationsstuer end gammeldags autoværksteder.

Svenskerne er selvfølgelig stolte af at have lejet/solgt Gripen til de nye NATO-lande Ungarn og Tjekkiet og showet sluttede med et direkte interview til deres udsendte hold i Ungarn til en multinationaløvelse.

Den udstillede SWARAF-base, Sveriges udrykningseskadrille, gav også et effektivt og gennemtænkt indtryk. De mange års operationer fra vejbaser har tydeligt givet værdifulde erfaringer, der nu kan bruges ude i verden.

SAAB Gripen kunne sammenlignes i luften med Lockheed F-16 (Holland), Boeing F/A-18 (Schweiz) og Dassault Mirage 2000 (Frankrig). De danske helikoptere og F-16 på jorden havde også stor bevågenhed fra det svenske publikum. Dagen sluttede med en effektfuld og unik formation: C-130,, SAAB 340 AWACS og Gulfstream ELINT ("Korpen") fulgt af otte Gripen - med hjulene ude.

Hjemmeside: www.airshow.mil.se ■

Danske fly og helikoptere var velbesøgte. Sidste gang med Hughes 500 og antitank-Fennec i tjeneste.

Mobilt kontroltårn til SWARAF, den svenske Gripen udrykningseskadrille. Sammenfoldet kan det transporteres i en Lockheed C-130.

Historiske Vingesus

Saunders-Roe S-R.53

Af Wilhelm Willersted

Saunders-Roe's jet-raket var en af top-stjernerne på Farnborough 1957.

Igennem mange årtier siden tyverne havde den britiske flyfabrik Saunders-Roe på Isle of Wight udelukkende beskæftiget sig med at bygge flyvebåde. Men den i Vesten efter afslutningen af Anden Verdenskrig stigende frygt for Sovjet – og især truslen fra dette lands atombærende bombefly – fik firmaets chefkonstruktør Maurice Brennan til at reagere på Ministry of Supplys specifikation F-124T, som i al sin enkelthed gik ud på at briterne hurtigt skulle bygge en let jager, som kunne stige op og nedskyde eventuelt angribende russiske fly inden landet blev indhyllet i paddehatteskyer.

Det var således årsagen til, at Saunders-Roe kastede sig ud i konstruktionen S-R.53, der var en let jager, som havde jetmotor, men desuden var udstyret med en ekstra indbygget raketmotor. Efterbrænderne til selve jetmotoren var endnu så uudviklede, at denne ekstra kraft endnu ikke kunne komme på tale.

Flyet skulle ved hjælp af jetmotoren kunne benytte en almindelig startbane, og når maskinen var i luften, satte man i princippet den brændstofforslugne, men kraftigere raketmotor i drift.

S-R.53s jetmotor var en Armstrong Siddeley Viper, der ydede 7,29 kN (1640 lbs) og raketmotoren var en de Havilland Spectre, som gav 35,55 kN (8000 lbs).

Hvis – eller når - man havde et angribende sovjetfly på jordradarskærmen, varslede RAF S-R.53, der fra 320 kilometers afstand skulle nå op og møde den formastelige fjende.

Der var fart på! For efter knapt et minut efter start styrede jet-raket jageren direkte mod målet. Allerede efter knap tre minutter var S-R.53 nået op i 15.000 meters højde og på skudhold af russeren. På godt fire minutter skulle RAF-jagerens varmesøgende Firestreak missiler nedskyde og derved hindre fjendens nedrige hensigt.

Sådan var altså planen.

Det første eksemplar af S-R.53 blev i juni 1956 (ad landjorden) afleveret til testcentret i Boscombe Down, hvorefter A&AEE – Aircraft and Armament Experimental Establisment - overtog flyet.

Fra januar til april 1957 var Spectre og Viper motorinstallationerne her testet igennem, og den 16. maj tog Saunders Roe's testpilot, Squadron Leader John Booth S-R.53 prototypen i luften for første gang. Flyet levede op til forventningerne.

Flyet nåede nemlig Mach 1,3 og steg på lidt under 2,5 minutter op til den ønskede tophøjde på 15.000 meter.

Til sammenligning kunne man notere, at en Hawker Hunter (ganske vist uden rakethjælp) måtte bruge over syv minutter til at komme op til blot 13.000 meter!

I løbet af sommeren 1957 blev også den anden prototype af S-R.53 klar.

Begge flyene var naturligvis top-stjer-

S-R.53 under »udrykning« med Spectre-raketten på fuldt tryk.

Den britiske flyvebådsfabriks »russerjager« havde både imponerende former og ditto stigeevner.

nerne på Farnborough-udstillingen i 1957.

Saunders-Roe havde allerede på eget initiativ (og pengepung) en efterfølger til S-R.53 på tegnebrættet. Det var S-R.177, som foruden en forbedret Spectre-raketmotor også var udstyret med en Gyron Junior jetmotor med indbygget efterbrænder.

Men så kom der - som man siger - »en hund med en slæde i vejen«.

I april 1957 meddelte forsvarsminister Duncan Sands nemlig, at regeringen ønskede at stoppe udviklingen af bemandede jagerfly for udelukkende basere luftforsvaret på raketter.

Den 24. december 1957 blev denne beslutning til lov. Så der var nok ingen julestemning det år på Isle of Wight.

Testflyvningerne med S-R.53 fortsatte. Men den 5. juni 1956 ramte ulykken Saunders-Roe.

Testpilot John Booth skulle afprøve den anden prototype – XD-151, som havde fået udvidet raketbrændstoftankene. Under flyets tolvte start fra Boscombe Down måtte piloten afbryde starten, og maskinen ramte en lysmast for enden af banen og eksploderede. Piloten blev dræbt og flyet totalt afskrevet.

Den første prototype (XD-145) er heldigvis bevaret og kan ses på RAF flymuseet i Cosford. ■

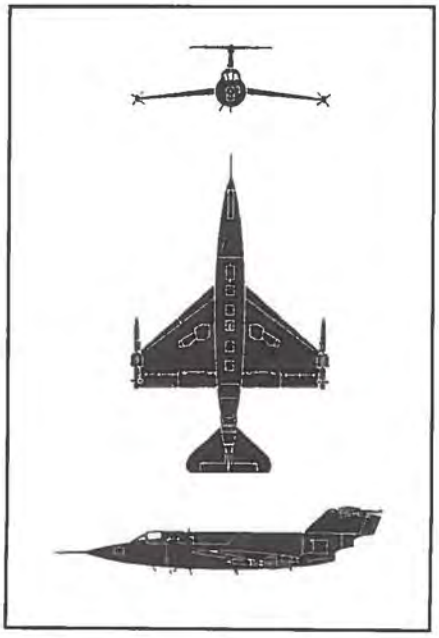
Indsugningen til Viper-jetmotoren ses lige bag cockpittet.

Data

Saunders-Roe S-R.53

Motorer: En Armstrong Siddeley Viper og en de Havilland Spectre.

Spændvidde:	7,65 m
Længde:	13,72 m
Højde:	3,30 m
Tomvægt:	3.356 kg
Fuldvægt:	8.346 kg
Tophastighed:	Mach 2,0
Stige-evne:	2 min. 12 sek. til 15.240 m
Rækkevidde:	300 km
Bevæbning:	to Firestreak missiler



Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset

	Telefon	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	46141503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse

	Telefon	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9696 9696/9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Claus Rose Andresen	9610 7071	Miljø
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg
Tlf. 3990 1710
www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA i marts

2. marts. Perspektivgruppen
Møde i Århus. I gruppen deltager Henning Sørensen, Per Wistisen, Niels Jensen, Kirsten Klærke-Hansen, Finn Larsen, Arne Panduro og Anders Madsen. Arbejdet går godt fremad, og gruppen forventer at kunne præsentere den planlagte hvidbog for bestyrelsen midt i april måned.

7. marts. Flyv
Redaktionsudvalgsmøde i Slagelse. I mødet deltog redaktionsudvalget samt Jakob Tornvig, Aksel C. Nielsen og Anders Madsen. Tak til bogtrykker Frank Hansen for brug af lokaler etc.

9. marts.
Perspektivgruppemøde i Århus.

12. marts. DFU
Repræsentantskabsmøde i DFU. I mødet deltog på vegne af KDA, formand Aksel C. Nielsen og generalsekretæren.

15. marts.
Sjællandske Svæveflyveklubber holder møde i KDA-huset.

16. marts.
Perspektivgruppemøde i Århus.

17. marts.
Brev fra Trafikminister Flemming Hansen. Brevet er svar på KDA's brev pr. 11. januar.

22. marts.
Perspektivgruppemøde i Århus.

29. marts.
Bestyrelsesmøde i KDA Service ApS i Kolding.

29. marts.
Bestyrelsesmøde i KDA i Kolding.

31. marts.
Perspektivgruppemøde i Århus.

Foreningen Danske Flyvere
Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt

Danske Flyveres årlige kegleturnering blev afviklet på Restaurant Josty den 15. marts og havde 31 deltagere.

Det var sjette gang vi dystede om Rosy Møller's smukke vandrepokal.

Efter den sædvanlige middag med gule ærter og tilbehør samt pandekage med is, bevægede alle sig godt mætte nedunder til de to keglebaner.

For at gøre turneringen ekstra spændende, var der igen i år udlovet et gavekort til MyTravel.

Den forsvarende mester fra sidste år, Helge Tvergaard forstod igen at udnytte forholdene bedst og blev udråbt til keglekonge med 54 points, efterfulgt af Niels Brinckmeyer 49 med point og Niels Markersen med 48 points.

I damerækken førte Britta Kettel til næstsidste spil, men blev i en flot slutspurt overhalet af Eva Kåås. Det var en god og festlig afslutning på sæsonens aktiviteter.

Næste arrangement er skovturen, som afholdes på FSN Karup (Åbent Hus) søndag den 19. juni. Indbydelsen udsendes medio maj.

Der gøres med reference til generalforsamlingsreferatet opmærksom på, at kun de der har indbetalt skyldigt kontingent, vil blive indbudt til skovturen.

Flyvemuseets Venners generalforsamling

Selvom der ikke længere er et selvstændigt museum, der hedder Danmarks Flyvemuseum, så eksisterer støtteforeningen Flyvemuseets Venner stadig, og ikke bare en girokonto, man sætter penge ind på for at støtte et godt formål.

Formanden, direktør Kai Frederiksen (tidl. Flyforsikringspoolen og Flysik-rådet) og hans bestyrelse

arbejder særdeles aktivt på at kunne tilbyde andre medlemsaktiviteter end den årlige generalforsamling. Herom

Rådet for
Større Flyvesikkerhed

»Stillingsannonce«

Til Flysikpilotprojektet søges en motorflyver med et vist organisations-talent.

Vedkommende skal indgå i ledelsen af projektet sammen med luftfartsinspektør Henrik Sandum, Statens Luftfartsvæsen. De primære arbejds-opgaver omfatter tilrettelæggelse og afvikling af »Roadshows« Flysiktræf og mødevirksomhed med gruppen af flysikpiloter mv.

Kvalifikationer:

- Motorflyver
- Interesseret i flyvesikkerhed
- Have gode samarbejds- og kommunikationsevner
- Godt kendskab til EDB på brugerniveau
- Være i besiddelse af nogen administrativ erfaring (evt. fra klub eller unionsarbejde)
- Godt humør

Der er tale om frivilligt ulønnet arbejde dog med kompensation for udgifter.

»Stillingen« ønskes besat snarest muligt.

Ansøgninger stiles til Rådet for Større Flyvesikkerhed formand@flyvesikkerhed.dk.

Sidste frist for ansøgning er den **31. maj 2005.**

Samtaler forventes gennemført den 7. juni 2005.

»Stillingen« er blevet ledig i forbindelse med Jørn Vinther's pensionering.

Flysikpilotprojektet er etableret i 2001 og drives af Statens Luftfartsvæsen i samarbejde med Rådet for Større Flyvesikkerhed. Læs mere om projektet på SLV's hjemmeside www.slv.dk eller Rådets hjemmeside www.flyvesikkerhed.dk. Yderligere oplysninger om »stillingen« kan indhentes hos Henrik Sandum 3618 6337 og Jørn Vinther 4058 6383.

nærmere om nogle måneder.

I øvrigt var den ordinære generalforsamling noget af et tilløbsstykke. Der var stort set "fuldt hus" i Danmarks Tekniske Museums Café Ellehammer, og talelysten var stor, men dirigenten Henrik N. Knudtzon sørgede myndigt, men venligt for at generalforsamlingen blev afviklet på en times tid.

Den indledtes i øvrigt med at fru Grethe Schultz blev udnævnt til æresmedlem. Hun har i mere end 25 år (siden foreningen startede) varetaget regnskabsførelse m.v, - og det bliver hun ved med, selvom hun snart fylder 91 år.

I sin beretning sagde formanden at der for et års tid siden (den 16. april 2004) var udsendt en fælles redegørelse fra formændene for Danmarks Tekniske Museum og Foreningen Flyvemuseets Venner, hvori det blev gjort klart at alle Danmarks Flyvemuseums aktiver var overført til Danmarks Tekniske Museum. Vi har derfor ingen indflydelse på hvad der sker med "vores" fly eller mulighed for at kræve dem tilbage – det kan man ikke med gaver!

Men i konsekvens heraf har vi ændret formålsparagraffen. Formålet er nu at støtte "den flyvehistoriske samling Danmarks Flyvemuseum ved Danmarks Tekniske Museum".

Foreningens fremtidige arbejde skal ikke blot være at skaffe flere medlemmer og derved flere penge til formålet. Bestyrelsen vil i højere grad end hidtil søge at synliggøre foreningen, fx ved afholdelse af medlemsmøder, ligesom medlemsbladet bør udkomme fire gange om året.

Formanden omtalte derefter nogle af de tiltag, foreningen havde støttet, fx erhvervelsen af afdøde flyvehistoriker Jørgen Helmes samlinger vedr. luftkrigen over Danmark 1939-45. Endvidere har man ydet et rentefrit lån til trykning af Vincent Seremets bog om faldskærme.

My Travel Airways havde tilbudt en Airbus simulator, men selv om den ædle giver også ville yde tilskud til opstilling og drift, havde vi måttet sig nej tak – en sådan gave er for ressourcekrævende.

Formanden oplæste derefter to breve fra medlemmer, der udmeldte sig, men kommenterede ikke deres særdeles kritiske indhold.

Der blev heller ikke lagt fingrene imellem i den efterfølgende debat om formandens beretning. Der var ikke det, der ikke var galt, og der var mange kritiske bemærkninger til museets udstillingspolitik. En af de ivrigste debattører var NØR (pens. luftkaptajn Kristen Nørgaard Kristensen), der bl.a. henstillede at Kontaktudvalget blev retableret.

Til sidst blev Leif Boel-Hansen dog træt af de mange negative kommentarer. Han opfordrede til en mere positiv holdning, for det kunne være meget værre! Hans bramfri bemærkninger bevirkede, at debatten lige som ophørte af sig selv, og den resterende del af generalforsamlingen var den rene idyl.

Museumsledelsen har besluttet at museets lønnede medarbejdere ikke må have sæde i bestyrelsen, og direktør Jens Breinegaard er derfor udtrådt. Han efterfølges af Lars Gudman Petersen.

De øvrige valg var genvalg, og kontingentet forblev uændret.

Og så stod der Forloren Skildpadde på dagsordenen.

KALENDER

KDA

30/4	Repræsentantskabsmøde, KDA-huset

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

2-8/5	Svedanor kunstflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
5-15/5	DM, Arnborg
13-23/6	Viking Glide, Eskilstuna, Sverige
18-25/6	Svedanor strækflyvningskursus, Elverum, Norge
28/6-17/7	EM, Finland
3/7-24/7	EM, Slovakiet
18-28/7	Sun Air Cup, Arnborg
23-29/7	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
24-29/7	Svedanor kunstflyvningskursus, Elverum, Norge
30/7-5/8	Svedanor strækflyvningskursus, Arnborg
31/7-13/8	VM for kvinder, Klix, Tyskland
31/7-20/8	4. junior VM, England
7-14/8	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
13-19/8	Svedanor kunstflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
21/8	Nordisk svæveflyvedag
9-11/9	Nordisk Svæveflyvemøde, Danmark

2006

10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

5-8/5	DMU-tur til Friedrichshafen, Tyskland

Balloniflyvning (www.ballonunion.dk)

22-29/5	EM, Ungarn
16-21/8	DM, SM og NM, Egeskov Slot, Fyn

Kunstflyvning (www.kunstflyvning.com)

11-14/8	Nordisk Mesterskab, Sindal

Eurocontrol's General and Business Aviation Day 8. april 2005

På mødet talte formanden for Europe Air Sports, Sir John Allison, i Eurocontrol's hovedsæde i Bruxelles.

I en kort, men vigtig tale til en række ledende europæiske lovgivere indenfor luftfart og embedsmænd fra EU, piloter, operatører, fabrikanter og repræsentanter fra luftfartstjenester, præsenterede Sir John Allison de hovedemner, der har indflydelse på sports- og fritidsflyvningens fremtid i Europa:

»Jeg vil begynde med at takke mr. Aguado, hans embedsmænd fra Eurocontrol og Phil Boyer fra IAOPA for at have inviteret mig og for deres gæstfrihed, og specielt for at lade mig tale her i dag.

Jeg har æren af at være formand for Europe Air Sports. Dette er en europæisk organisation, bestående af repræsentanter fra landene i EU. Repræsentanterne vælges af medlemmerne af National Aero Clubs (de nationale aeroklubber), der ligeledes yder finansiering.

European Air Sporting Unions som fx. European Gliding Union, European Hang Gliding og Para Gliding Union og European Microflight Federation bistår med embedsmænd, værdifuld ekspertise og kapital.

Vores første prioritet er »at sikre en lovgivning i Europa, som danner grundlag for en sikker udvikling indenfor sports- og fritidsflyvningen i, og på tværs af, medlemslandene. En udvikling, som samtidig er acceptabel på det operationelle, det sociale og det økonomiske plan«.

Dette har aldrig været sværere, og vi står overfor to store udfordringer:

For det første er det svært for en organisation bestående af frivillige, som bruger deres fritid på dette arbejde, at følge med den store mængde af lovforslag, som grupper af fuldtidsansatte embedsmænd fra Europa Kommissionen, EASA og Eurocontrol genererer på rekordtid.

For det andet står fritidspiloternes behov sjældent øverst på dagsordenen hos disse organisationer, når lovforslaget er under udformning, selvom lovforslagene også bliver sendt ud til høring. Vi befinder os derfor ofte i den uheldige situation, at vi har meget kort tid til at kæmpe i mod luftsports-uvenlige forslag, som i princippet stort set allerede er gennemført.

Et andet problem er det, at vores interesser som sports- og fritidspiloter spænder så vidt. Netop derfor er det vigtigt, at vi har et godt samarbejde med IAOPA. Vi har hverken ekspertisen eller bemyndigelsen til at tale på vegne af fx. forretningsflyvningen eller erhvervspiloten, men der er mange områder, hvor vores viden og interesser overlapper.

De, hvis interesser vi varetager er som oftest fritidspiloter på motorfly, svævefly, dragefly, ultraletfly, selvbyggere, ballonflyvere, faldskærmsfolk og modelflyvere. Det er samtidig de piloter, som alt for tit bliver overset når der skal vedtages nye love/regler. Men de er mange - godt 700.000 er der over hele Europa, når man tæller privatpiloterne med. De er ikke direkte medlemmer af Europe Air Sports, da vores organisation ikke fungerer sådan, men vi repræsenterer dem gennem deres medlemskab af en klub eller union.

Det er på vegne af alle disse sports- og fritidspiloter, jeg benytter denne lejlighed til at tale.

Nogle af jer vil finde mit næste emne lidt provokerende og følsomt, men jeg finder det nødvendigt at være kontroversiel, fordi man alt for tit glemmer, at det er ganske almindelige mennesker som berøres af disse lovændringer - rigtige mennesker af kød og blod. Mennesker, som interesserer sig meget lidt for politik. De har ikke noget i mod ændringer som er rimelige og nødvendige, og ellers vil de bare gerne have lov til fortsat at dyrke deres hobby uden al mulig unødig indblanding. Jeg er selv et af disse mennesker.

På vegne af disse almindelige mennesker, som berøres af ændringerne i luftfartsmiljøet i Europa, vil jeg advare lovgivere og politikere om den sociale og politiske tilstand i den voksende europæiske union. Indtil for nylig har Europæerne kun oplevet den nationale lovgivnings indvirkning på fritidsflyvning, og den oplevelse har i det store og hele været tilfredsstillende. Ingen blev afskåret fra at dyrke luftsport, hverken på grund af uforholdsmæssige omkostninger, ublu regler eller nægtelse af adgang til luftrum. Men stort set alle ændringer, hvad enten de allerede er gennemført eller er på vej til at blive det, så er de ikke til fritidspilotens fordel. Og hvis EU's institutioner indfører nye regler, som besværliggør europæernes liv, kan det ikke komme som nogen overraskelse, hvis det resulterer i en modstand mod hele det europæiske forehavende. Det er efter min mening det, der er ved at ske hjemme i mit eget land.

Det er ikke særlig overbevisende, at søsætte mantraet om frihed til at bevæge sig på tværs af Europas grænser, som den mest retfærdiggørende faktor. Mange piloter - heriblandt dem, som ingen interesse har i at flyve langt væk fra deres egen flyveplads - vil finde den pris, de skal betale enten i form af kroner og ører eller i form af en begrænsning af deres frihed - alt for høj. Jeg skal dog indrømme, at en frihed på tværs af landegrænser er af stor betydning for mange andre mennesker. Men det er svært at forstå, hvorfor vi for fritidsflyvningens vedkommende ikke bare kan acceptere de enkelte medlemslandes eksisterende luftdygtigheds-, vedligeholdelses- og certifikatforskrifter. Disse systemer sikrer allerede et højt sikkerhedsniveau - så hvorfor gå væk fra dem?

Når det så er sagt, så er EASA's forslag om kun at regulere de mest generelle krav (»de væsentligste« hedder det) for fritidsflyvningen på EU-niveau, og så overlade det praktiske arbejde med implementeringen til en national myndighed, et meget positivt tiltag.

Lad os håbe, at politikerne er enige.

Nogle af de mest succesrige sikkerhedsorganer er baseret på en uddelegering af ansvaret til de enkelte sportsgrene, hvor den egentlige viden og ekspertise ligger. Fly, som vejer under to til tre tons, har ganske enkelt ikke vægten og inertien til at udgøre en betydelig risiko overfor tredjemand på jorden i tilfælde af et havari. Der er ikke noget sikkerhedsmæssigt aspekt i at bruge en masse kræfter på at harmonisere reglerne for denne klasse af luftfartøjer, eftersom indsatsen ikke ville stå mål med et eventuelt resultat.

Jeg kommer nu til det vi ønsker for vores piloter:

For det første bør skiftet mellem administration på nationalt niveau (luftfartsvæsener) til administration på EU-niveau handle om, at »det som tillades og praktiseres sikkert i de enkelte lande i dag, fortsat bør være tilladt un-

der den nye myndighed - i det mindste på nationalt niveau«. på den måde vil overgangen lettere blive accepteret af de berørte.

For det andet, at ikke-kommercielle operationer med fly, som vejer mindre end 2730 kg MTOW kategoriseres som sports- og fritidsflyvning.

For det tredje, at det brede lovgivende arbejde for sports- og fritidsflyvningen bør foregå på EU-niveau, men at administrationen på det operationelle og tekniske område bør foregå nationalt, og dermed også bør uddelegeres til de forskellige sportsorganisationer, hvor en tilfredsstillende uddelegering enten allerede forefindes eller kan etableres.

Dette er en dag i Eurocontrol-regi, og jeg har indtil videre kun talt meget lidt om luftrum. Luftrumsreglerne er af stor vigtighed for os, da det er en af to ting, som helt kan tvinge os til at blive på jorden.

Den anden ting er helbredskravene. Til det vil jeg sige, at jeg slet ikke kan forstå, at man kan argumentere fagligt for strengere krav til fritidspiloten end til et almindeligt kørekort.

- Men den diskussion kan vi tage en anden dag.

Med hensyn til Single European Sky, er der særligt eet følsomt emne, som ikke kan tvinge os til at blive på jorden, men som alligevel er dybt uretfærdigt, nemlig brugerbetaling. Jeg mener konceptet er uretfærdigt af den grund, at sports- og fritidspiloten ikke behøver hverken luftrumsinddelingen eller luftrumskontrollen - det begrænser faktisk kun hans frihed. Systemet er skabt primært til beskyttelse af, og til fordel for, den civile lufttransport og andre kommercielle og professionelle brugere. Fritidspiloten er tvunget til at finde sig i det, eller undgå det. Det er også rimeligt nok, og selvom jeg ikke vil gå så langt som til at påstå, at vi skulle have en form for kompensation for besværet, så er der ingen af os der mener, at det er rimeligt, at vi skal betale for en lejlighedsvis brug af en service, som vi er blevet påtvunget. Vi benytter kun ATM-servicen fordi den er der som en konsekvens af luftrums-restriktionerne, som tjener til beskyttelse af den civile lufttransport. Det faktum gør argumentet om krydssubsidiering irrelevant - hele den sag er under alle omstændigheder uinteressant, eftersom luftfartsselskaberne ikke betaler afgift af deres brændstof, og vi gør.

Men reform af luftrumsstrukturen er et langt mere kritisk emne, fordi det i teorien kan forpurre vores aktiviteter. Uanset hvordan strukturen ser ud, vil det ikke være noget problem for den pilot, som vil flyve fra A til B i et let luftfartøj. Men luftsport som fx. konkurrenceflyvning i svævefly passer ikke så godt ind i et komplet styret luftrum, på grund af svæveflyenes behov for at flyve på tværs af landet gennem de bedst mulige vejrforhold. De kan også operere langt over den højde andre sportsfly normalt opererer i, ligesom balloner gør. Det vil derfor være af afgørende betydning for bevarelsen af vores sportsgrene, at loftet på de lavere luftrum bliver sat så højt som muligt (i den henseende er FL 95 helt sikkert for lavt), og at lavere luftrum som udgangspunkt kategoriseres som G-luftrum.

EU har selv erkendt vigtigheden og værdien af udøvelsen af sport. Det er forankret i erklæringen om sport i Amsterdam-traktaten og anerkendelsen af Helsinki-rapporten i december 1999. En lovgivning, som undergraver de europæiske borgeres mulighed for at deltage i anerkendte verdensomspændende sportsgrene, ville være i mod Det Europæiske Fællesskabs intentioner.

Mine damer og herrer, jeg appellerer til embedsmænd og lovgivere om en oprigtig hensyntagen til sports- og fritidsflyvningen, som udgør en betydelig del af hele almenflyvningen.

I mit land, Storbritannien, har vi i mange år haft en meget effektiv høringsproces imellem brugere og lovgiver (CAA), omkring alle aspekter af fritidsflyvningen. Det, vi har brug for i Europa, er en lignende proces, som indlemmer den enorme ekspertise og viden, som findes i det forum, jeg repræsenterer. Det kan være farligt at undlade at rådføre sig med de personer, som er involveret, og som er bekendt med det pågældende område. Igennem de seneste to år har vi set tegn på, at der er sket fremskridt mht. rådføring, især med EASA, men processen må skride hurtigere frem hvis tilliden, hos de deltagere jeg repræsenterer i dag, skal vindes.

Jeg har en tillid til, at embedsmænd og lovgivere i Det Europæiske Fællesskab vil reagere positivt på de udfordringer jeg har ridset op i dag. Jeg håber samtidig, at den tillid vil blive styrket inden dagen er omme«.

Noter:

Sir John Allison

Sir John Allison blev i 1999 pensioneret fra Royal Air Force (UK), hvor han var Air Chief Marshal, Commander-in-Chief for RAF Strike Command.

I de første år af sin karriere var han pilot på mange af RAF's jetfly og flyver stadig meget i sit eget fly og flere af Shuttleworth-samlingens veteranfly og historiske fly i Old Warden i Storbritannien. Han flyver Spitfire og andre lignende fly ved diverse flyopvisninger. En af hans sønner er end af Storbritanniens bedste svæveflyvepiloter.

Sir John blev valgt som formand for Europe Air Sports i april måned 2004, og indtog posten som afløser for Oliver Burghelle (Frankrig) i november måned samme år.

Europe Air Sports (EAS)

EAS er en frivillig organisation hjemmehørende i Holland og dens medlemmer er de nationale aeroklubber i 26 europæiske lande, og de fælleseuropæiske luftsportssammenslutninger for fire af de største luftsportsgrene: svæveflyvning, hang gliding og para gliding, faldskærmsspring og flyvning med ultraletfly. Af andre luftsportsgrene, som EAS repræsenterer kan nævnes mindre fly (under 2700 kg), modelflyvere, ballonflyvere, selvbyggere og helikoptere.

Disse aktiviteter går alle ind under betegnelsen sports- og fritidsflyvning, og det der adskiller dem fra erhvervsflyvningen og den kommercielle luftfart er det er hobbybetonet, og at flyene alle er i den lette ende af luftfarten.

Formålet med EAS er at sikre en lovgivning i Europa, som danner grundlag for en sikker udvikling indenfor sports- og fritidsflyvningen i, og på tværs af, medlemslandene. En udvikling, som samtidig er acceptabel på det operationelle, det sociale og det økonomiske plan.

Organisationen varetager medlemmernes interesser indenfor lovgivning vedrørende luftrum, luftdygtighed, vedligeholdelse af fly, certificering, helbredsgodkendelser, flyveoperationer, forsikring, miljømæssige anliggender og generelle sikkerhedsspørgsmål.

Bestyrelsen i EAS består af seks medlemmer, som er valgt af generalforsamlingen, og assisteres af en generalsekretær.

Oversat af Gitte Kargaard Sørensen

✈ Flymarkedet

Roskilde Lufthavn-Kontor lokaler til Leje

Lyse og velholdte lokaler, beliggende på landside, Lufthavnsvej 48, udlejes til flyve/lufthavns relateret virksomhed. Lejemålet på ialt 97 kmv. er fordelt på 1 stort + 2 mindre kontorer, samt te-køkken og toilet. Møblement kan evt. indgå efter nærmere aftale.

Ring for yderligere info på; Tlf; 2291 3133

CESSNA 182 P SKYLANE II
1976, GARMIN 430, TT:3800
Eng: 900 Pris: 575.000 DKK

PA28/PA30/31/C421A mfl.til salg
på: www.aerocenter.dk
Tlf: 40362277 -
airline@mail.tele.dk

Cessna 150 H sælges
OY-AHM, flot læderindtræk, dobb. styring, Barnesæde, horisont, TP mode C, Skymap II, LDB marts 08.
Henv. 6256 1700 el. 3990 8050

Hangar i Odense udlejes
400 kvm. hangar
i Odense Lufthavn
udlejes omgående for en kortere eller længere periode.
Henv. Tlf. 2177 5563

Til salg
Luftens »Harley Davidson«
+ 1/6 part i velholdt hangar.
Grumann A.A 5 Traveller, årg. 1972. Særdeles god stand.
900 tim. s. TMOH.
T.T 2900 TIMER. Nat V.F.R godkendt. Altid på avgas 100.
Stationeret på E.K.S.A.
Sælges privat. Henv. 9846 5089

AerobaticSchool.dk
· Spin/safety
· Kunstflyvning
· Halehjul
· Fornyelse
Lennart@Wahl.dk
Tel.: 4619 0043
Mob.: 2445 7246

We bring you up front

Center air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af SAS.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

Annoncering:
Ring til Jakob Tornvig
Tlf. 7580 0032

Design Nr. 297 05 455.4
Pat.-Nr. 9300546

JAXIDA Kondensfri overtræk
til motor- og svævefly i al slags vejr

Beskyt dit fly mod sol, regn og sne
- UV beskyttet
- Selvpolerende i vinden
- Let at montere for en person

Altid ren og klar til start

www.jaxida.com

JAXIDA COVER, Strandmøllevej 144 · DK-4300 Holbæk, Danmark
Tel. 5944 0725 · Fax 5944 0609 · E-mail info@jaxida.dk

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION

RD EQUIPMENTS

RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

Fly til salg

Fabriksnye fly:
Piper Archer III (maj '05) USD 233,440
Piper Malibu Meridian OY-PHD USD 1,910,000
Piper 6XT N30XT USD 491,735

Brugte fly:
2002 Piper Malibu Meridian OY-LDA USD 1,625,000
2002 Piper Malibu Mirage OY-LTT MAKE OFFER
1998 Piper Seneca V OY-JHS USD 400,000
1996 Piper Malibu Mirage SE-KCN USD 525,000
2000 Piper Saratoga II TC N8YG USD 400,000
1975 Piper Seneca II OY-BYI USD 175,000
1972 Scottish Aviation Bulldog SE-LNL USD 60,000
1979 AS350BA LN-ORK USD 875,000

Odense Airport
Telefon: 65 954 954
E-mail: sales@airalpha.com

Reservedele

Vi har flere end 6000 Piper part numre på lager og tilbyder stor fleksibilitet: Ved bestilling inden kl. 16.00 sendes reservedelen(e) samme dag.

Vedligehold

Uanset om du skal have skiftet en pære eller en motor kan du trygt henvende dig til vores EASA Part 145 godkendte værksted i Odense. Vi er et one-stop værksted, da vi kan tilbyde en komplet løsning inden for fly-vedligehold.

Vor certificering omfatter både helikoptere, turbine- og stempelmotorfly - store som små.

Takket være vores brede erfaring og ekspertise tilbyder vi den bedste support i vores tre dertil indrettede hangarer.

Vores service inkluderer også en godkendt Avionic Workshop. Her tilbyder vi salg af de fleste typer avionics og elektronisk udstyr, og vi har stor erfaring med design, engineering og installation i et bredt udvalg af fly og helikoptere.

I vores Component Workshop udfører vi overhauls og reparationer på Bell 222/230/430 helikopter komponenter.

Odense Airport
Telefon: 65 95 54 54
Fax: 65 95 54 76
E-mail: maintenance@airalpha.com

Elite · TAE · Piper · GARMIN

AIR ALPHA
www.airalpha.com

PilotShop på www.kda.dk

Al flyvning begynder her!

119 dage til Sindal

good aviation practice GAP danmark 2005

LÆR AT FLYVE!

Se også bagsiden eller www.flyv.dk

Thisted Flyveklub

Thisted Flyveklub
Lufthavnsvej 10 - 7730 Hanstolm
Mob: 22492816 - Fax : 97965480
www.thisted-flyveklub.dk

- PPL teori samt PPL praktik
- N-BEG, BEG
- Night-qualifications, Halehjulstræning
- Differenstræning, Træningsflyvning.
- Proficency check

Klubben råder over Archer II IFR, TB-9 & AA-1B
Klubben er kendt for kvalitet og fordelagtige priser.

Air Danica
Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

Tilbyder følgende uddannelser:
- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf.: 7454 5480. Fax: 7454 5487

Se vores hjemmeside for nyheder og priser
www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

aviation GROUP DENMARK
Nordjyllands flyveskole
PPL
CPL/IR
Radiobevis
Træningsflyvning

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 M.086053

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000104995

FLYV

Juni 2005 6

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in

Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

SKOLEFLYVNING

Privatflyvercertifikat
Erhvervsflyvercertifikat
Klasserettighed til flermotoret fly
Instrument rettighed, et-motoret fly
Instrument rettighed, to-motoret fly
Difference training
Nat rettigheder
Proficiency check
Træningsflyvning
Klasserettighed til eet-motoret fly

FLYUDLEJNING

Cessna
C172 Skyhawk
C177RG Cardinal
C206 Stationair

Piper
PA28-181 Archer II
PA28-181 Archer III
PA28R-180 Arrow
PA28R-200 Arrow IV
PA34-200 Seneca I

Beechcraft
B33 Bonanza

TEORI

PPL privatflyver certifikat
NBEG radio DK VFR
BEG radio int. VFR
GEN radio int. VFR/IFR
Morse

IKAROS FLYaps

For mere information om priser og uddannelser, besøg:

www.ikaros.dk

eller ring

4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr. 57112158
Nordea: 2253 8129 710234

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt, selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 2 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted.
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikovurdering

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

Tlf.: 33 45 03 00
Fax: 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

FLYV

78. årgang nr. 6 · juni 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden:
Airbus 380 letter fra Toulouse
Se artiklen på side 20.

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Artikler:

12 Drømmer jeg eller er jeg vågen...

16 Aero - bedre og bedre

19 Der var engang et træ

20 Airbus 380 i luften

27 Fly! The London Airshow

Rubrikker:

4 Kort Sagt

31 For 70 år siden

32 Oscar Yankee

23 Navne

34 Boganmeldelse

35 Organisationsnyt

40 Det sker

42 Flymarkedet

Kun for sjov.

Når talen falder på fritidsflyvningens miljøpåvirkninger høres ofte bemærkningen, at vi jo kun flyver "for sjovs skyld", og at vi derfor må vige i forhold til andres gøren og laden. Eller flyve i noget andet med en anden og lidt mere lydsvag motor! Eller i det mindste gøre det på et andet tidspunkt! Eller et andet sted!

Men hvorfor skal der anlægges specielle betragtninger, når det drejer sig om fritidsflyvning. Der gælder jo ikke særlige begrænsninger for bilister, knallertkørere og andre, som kører "for sjovs skyld". En ganske god del af den kommercielle trafik er jo ret beset med turister, der også kun flyver "for sjovs skyld". Motorveje dimensioneres efter julidøgntrafikken, hvilket omfatter ferietrafikken, som jo også kun er "for sjovs skyld". Vi kører til bageren, til stranden, til aftenkaffe hos mormor og til fitness centret - vi har jo så travlt, at vi ikke ville kunne nå at cykle eller løbe derhen!

Vi skal tage hensyn til hinanden, og ikke påvirke nogen med unødig støj og andre miljøtruende bivirkninger, men vi har altså også lov til at forvente tolerance, selv om vi bevæger os rundt på en anden måde end de fleste.

Jens Feldborg
Næstformand, KDA

Kort Sagt

Nye traktorer til Flyvevåbnet

Den 20. april modtog Flyvematerielkommandoen syv bugseringstraktorer til brug for de nye EH101 Merlin Joint Supporter helikoptere.

Traktorerne blev overdraget til Flyvevåbnet ved en ceremoni på Flyvestation Karup af Marc Trading, Hobro, der er den italienske fabrik FRESIA S.p.A.'s repræsentant i Danmark. Fra fabrikken deltog deres tekniske direktør.

Den nye traktor model F3000 er udstyret med en moderne dieselmotor, automatisk transmission, special luftfilter, firehjulstræk, differentialespærre og

Exxon Elite er ankommet.

Du har nu en ny valgmulighed, når det gælder motorbeskyttelse: Exxon Aviation Oil Elite 20W-50. Ved at mindske slid og kontrollere korrosion kan Exxon Elite medvirke til lavere vedligeholdelsesomkostninger - uanset om disse er planlagte eller uventede. Hold motoren i topstand med den omkostningsbesparende beskyttelse, der er indbygget i Exxon Elite.

Du kan få yderligere oplysninger eller bestille ved at kontakte Air Alpha Maintenance A/S på telefon +45 65 95 43 91 eller via e-mail på adressen exxonelite@airalpha.com.

Esso-logoet, den løbende tiger og ExxonMobil-logoet er varemærker tilhørende Exxon Mobil Corporation eller et af dets datterselskaber.

That's why there's **ESSO**

ellers skræddersyet efter flyvevåbnets ønsker. Traktoren kan trække op til 60 ton og er anvendelig til mange formål.

Slut for SWISS

Repræsentantskabet i Deutsche Lufthansa AG og bestyrelsen i Swiss International Air Lines AG (der en gang hed Swissair) har godkendt en forretningsmodel for overtagelse og integration af SWISS i Lufthansa. Modellen er udviklet i et samarbejde mellem de to selskaber og støttes af den schweiziske stat, kantonen Zürich og andre storaktionærer. Lufthansas formand og koncernchef Wolfgang Mayrhuber og præsident og koncernchef Christoph Franz fra SWISS har underskrevet fusionsaftalen.

Gennem fusionen med SWISS vil Lufthansa yderligere forstærke sin position som internationalt førende luftfartselskab. Adgangen til et attraktivt marked med stor økonomisk styrke og harmonisering af trafikken mellem de to nabolande vil betyde en permanent styrkelse af Lufthansas konkurrenceevne. Allerede fra vinterplanen 2005/06 vil begge selskabers kunder få tilbudt forbedret global service.

Ifølge den fælles forretningsmodel skal SWISS forblive et hovedsageligt selvstændigt flyselskab med ledelse og hovedsæde i Schweiz og med egen flåde og besætninger. Selskabet skal drives som et profitcenter inden for Lufthansa-systemet. Det vil beholde sit eget brand, fortsat udvikle sine styrker og udnytte sin lokale fordel på det schweiziske marked. Dette indebærer et efterspørgselsbestemt internationalt rutenet og et interkontinentalt knudepunkt i Zürich, der skal udvikles på lige fod med Lufthansas knudepunkter i Frankfurt og München. Lufthansa skal udvide SWISS' langdistanceflåde med yderligere to oversøiske jetfly på betingelse af at de konkurrencedygtige omkostningsstrukturer er på plads. Alt i alt gives der nye langsigtede perspektiver for SWISS og dets ansatte.

Hvorledes

Det ultimative mål er en total overtagelse af SWISS. For at leve op til kravene i antitrustlovene og for at sikre trafikrettighederne er opkøbet delt op i flere faser. Aktierne i SWISS vil blive ejet af et nyoprettet schweizisk selskab (AirTrust). I første fase vil Lufthansa købe 11 % af AirTrust. Når der er modtaget antitrustgodkendelse stiger andelen til 49 %. Samtidig vil der blive forhandlet om en sikring af trafikrettighederne. Når samtlige aftaler er på plads, vil Lufthansa overtage 100 % af SWISS. Købsprisen for den fulde overtagelse af SWISS vil ligge et sted mellem 45 mio. og 300 mio.

Sidste år rejste 50,9 mio. passagerer med Lufthansa til 176 destinationer, og 9,2 mio. rejste med SWISS til 70 destinationer. Lufthansa Group har ca. 90.000 ansatte og en samlet flåde på 377 fly. SWISS Group har 7.900 ansatte og 80 fly.

Maersk Air i 2004

Det blev som forventet et underskud på årets regnskab. Det samlede resultat for Maersk Air koncernen blev DKK -499 mio. (2003: DKK -622 mio.).

Resultatet for 2004 var påvirket negativt af tre relativt store poster. Den ene var DKK -298 mio. til ekstraordinær nedskrivning af værdien på selskabets flyflåde, hovedsageligt forårsaget af den lave dollarkurs ultimo 2004.

Den anden var DKK -65 mio. som en følge af Duo Airways Ltd. konkurs. Endelig medførte rekordhøje priser på flybrændstof i 2004 en netto påvirkning af resultatet på DKK -100 mio.

Derudover var resultatet influeret af start omkostninger i forbindelse med implementering af ny strategi "fly as you like", herunder åbning af mange nye ruter, branding, lave gennemsnitlige billetpriser, maling af fly samt ændret kabineindretning mv.

Resultatet var påvirket positivt af et væsentlig øget antal rutepassagerer, hvorimod charterproduktionen var reduceret.

Egenkapital ultimo 2004 er opgjort til DKK 439 mio. mod DKK 531 mio. i 2003.

Ved udgangen af 2004 bestod koncernens samlede flyflåde af 34 ejede eller lejede fly.

Antal passagerer i 2004 blev i alt 2.008.000 passagerer (rute og charter), en fremgang på 8% i forhold til 2003 og sammensat ved en fremgang på 347.000 (32%) rutepassagerer og en tilbagegang på 202.000 (26%) charterpassagerer.

Maersk Airs administrerende direktør Finn Øelund ser tilbage på et forandringens år med 32% flere rutepassagerer og siger: "Vi har brugt det første år med "fly as you like" til at få den størrelse og de destinationer, som vi skal have. Med vores nye, enkle og meget kundevenlige koncept samt åbning af 30 nye destinationer har vi søgt at sætte kursen for branchen og ikke mindst for og til kundernes fordel. Vi vil fortsat være innovative og udfordrende, og selvom 2005 ikke kommer til at byde på helt så mange nye destinationer, så vil Maersk Air stadig søge nye og spændende tilbud til vores kunder.

Billund Lufthavn

På den ekstraordinære generalforsamling fredag den 13. maj har Billund Lufthavn A/S valgt skibsreder Bjarne Hansen, Wing-Partners, som formand og adm. direktør Clas N. Andersen, Nielsen og Nielsen Holding A/S, som næstformand i den nye bestyrelse for lufthavnen.

Valget af de to eksterne forretningsfolk er blevet muligt, efter at aktionærerne har foretaget en slankning og

Invitation
til alle danske piloter

Lørdag den 27. august til søndag den 28. august 2005

Ankomst mellem 09.30 og 10.30

SLV og Rådet for Større Flyvesikkerhed arrangerer et 2-dags flysiktræf på Sindal Lufthavn med tydelig fokus på flyvesikkerhed. Ambitionsniveauet gør, at alle piloter kan deltage.

FLYSIKTRÆF SINDAL

Kom og vær med i:
- Landingskonkurrence
- Keglekørsel
- Navigationstur med udelanding

Deltag i faglige indlæg indenfor:
- Meteorologi
- Udarbejdelse af driftsflyveplan

Tag gerne hele familien med. Vi arrangerer en helt speciel udflugt i det nordjyske for de pårørende mv. Dagen afsluttes med præmieoverrækkelse og fælles spisning.

Læs mere på www.slv.dk/erhverv om arrangementet, sightseeingturen og muligheder for overnatning.

Tilmelding på www.slv.dk/erhverv. Kontakt eventuelt Henrik Sandum, SLV på telefon 3618 6337 for yderligere oplysninger.

Sidste frist for tilmelding er den 19. august.

EKSN

Billeder venligst udlånt af fotograf Hans Hunnerup

© Statens Luftfartsvæsen

professionalisering af bestyrelsen via en ændring af aktionæroverenskomsten mellem ejerne.

Mere Billund Lufthavn

Den nye passagerterminal i Billund fik den 13. maj besøg af passager nr. 5.000.000 siden indvielsen i slutningen af maj 2002.

Lufthavnen markerede begivenheden ved at overrække et gavekort på to rejser til den heldige passager, Karin Bruhn Hansen.

Med de senest tilkomne ruter til Warszawa, Helsingfors, Birmingham og Prag (fra den 23. maj) har Billund Lufthavn direkte rutefly til i alt 31 europæiske byer.

Og der er med ét flyskift i en af disse forbindelse til mere end 600 af verdens vigtigste lufthavne.

Den heldige passager, Karin Bruhn Hansen, er her ved at checke ind til afgang til Helsingfors. Til venstre lufthavnschef Jørgen Krab Jørgensen.

Mustang i luften

Den 23. april fløj Cessnas nye "personal jet" Citation Mustang for første gang. Flyvningen, der varede to timer og 21 minutter, begyndte med stigning til 11.000 ft, hvor diverse stabilitetsprøver blev foretaget, herunder operation af landingshjulene, flaps og luftbremser.

Kabineindretning i produktionsudgaverne.

Der skal bygges tre fly, hvor den første (prototypen) skal anvendes til aerodynamiske prøver og systemprøver.

De to første Mustang i produktion bruges til funktionstest, test af elektroniske systemer og til certificering.

Cessna Citation Mustang certificeres under FAR Part 23 med en forventet rejsehastighed på 340 knob og tjenestetophøjde på 41.000 ft.

Den er udstyret med to Pratt & Whitney Canada PW615F tokanals FADEC kontrollerede motorer på hver 1.350 lbs. tryk. Garmin leverer deres G1000 avionics med tre glasskærme. Mustang har plads til seks personer og kan flyves af kun en pilot.

Cessna Mustang's første flyvning

Sidste Boeing 757

Efter 23 år med produktion af Boeing 757 leverede fabrikken i Seattle den 27. april den 1.050'ende og sidste B-757 til et luftfartsselskab, Shanghai Airlines.

55 luftfartsselskaber har valgt Boeing 757, og ud af de 1050 er de 1030 stadig flyvende.

Som den sidste er flyet samtidig det første der overholder Chapter 4 støjkravene, der forventes at træde i kraft den 1. januar 2006.

Shanghai Airlines har yderligere 12 fly af typen Boeing 757 og en række andre Boeing fly.

Atlantic Airways

Færøernes eget luftfartsselskab har fra BAE Systems leaset en BAe 146-200

Boeing's absolut sidste 757 forlader fabrikken i Renton (Seattle), Washington.

Atlantic Airways nyeste fly under tankning på Vagar Lufthavn.
Foto: Atlantic Airways.

(E2115) for foreløbig et halvt år. Flyet blev leveret i april måned og har registreringen OY-RCW. Atlantic Airways ejer i forvejen tre BAe 146-200 der har plads til ca. 90 passagerer. Det nye fly skal tage sig af den stigende sommertrafik med flere flyvninger til København, Billund og London.

Atlantic Airways har også ruter til Reykjavik, Aberdeen og Stavanger. Luftfartsselskabet, der blev grundlagt i marts 1988, har hovedbase på Vagar Lufthavn på Vågø.

De øvrige BAe 146-200 har registreringerne OY-RCA, -CRG og -RCB. Derudover ejer selskabet to Bell helikoptere: Bell 212 OY-HMB og Bell 412 OY-HSR.

Ny Sterling chef

Luftfartsselskabet Sterling blev i foråret solgt til islandske Fons Eignarhaldsfelag, der i forvejen ejer lavprisselskabet Iceland Express. Nu følger dets direktør med.

Sterling skal være langt mere aggressiv på markedet, siger Almar Örn Hilmarsson, der forlader det islandske lavprisflyselskab til fordel for chefposten i Sterling

Almar Örn Hilmarsson, 32 år, er tiltrådt posten som ny administrerende direktør i Sterling. Han er uddannet jurist og hermed får Sterling en direktør, der har direkte erfaring fra lavprisflybranchen.

"Sterlings mål i fremtiden vil være at være offensive på markedet og fortsætte med at åbne ruter til nye, spændende destinationer," udtaler Almar Hilmarsson.

"Konkurrencen i europæisk luftfart er benhård, men Sterling er et konkurrencedygtigt selskab og den store passagerfremgang i hele 2004 og starten af 2005 viser, at der er masser af muligheder for at ekspandere."

Lukker Møllemosegård ?

I Airfield Manual Denmark hedder flyvepladsen Allerød. I daglig tale går den lokalt under navnet Møllemosegård, efter den gård, på hvis jorder den blev anlagt sidst i halvtredserne af Sophus Grum-Schwensen og familie.

Men snart kan det formentlig være lige meget om man bruger det ene eller det andet navn, for pladsen bliver måske lukket i løbet af et års tid. HUR, Hovedstadens Udviklings Råd, har i forslaget til Regionplan 2005 imødekommet Allerød byråds ønske om at udlægge arealet til boliger, og selv om planen først skal vedtages til oktober, synes den allerede afgjort. Byggefirmaet Lind & Risør regner i hvert fald med det, for pr. april har det købt hele ejendommen af Ole Brinckmeyer, der har drevet den siden den 1. april 1984.

- Jeg har kæmpet i 10 år for at få en miljøgodkendelse, og da vi endelig fik den, var så stærkt reduceret, at den ikke kunne bruges, i hvert fald ikke forretningsmæssigt, siger han til Frederiksborg Amts Avis.

Foreløbig fortsætter flyvepladsen med en ansat bestyrer. Det er ikke afgjort, hvad der skal ske med området, hvis HUR ikke godkender boligplanerne.

Flyvepladsen er rentabel nok, så den vil blive ved med at fungere, men vi håber at vi får vores model, siger projektchef Thomas Uldall til amtsavisen. Der er for tiden stationeret ca. 20 fly på pladsen, alle lette enmotors.

Lind & Risør har ansat Anders Hansen som daglig leder indtil pladsen lukker.

Han, der er uddannet flyvemekaniker på Allerød Flyveplads planlægger at videreføre flyvepladsen med alle de dertil hørende faciliteter, udlejning af hangar, tankanlæg og ikke mindst værksted for fly under 5.700kg.

Allerød Radio vil fortsat være 122,22 MHz og anflyvning bør ske efter VFR Guidens retningslinier – og dét er vigtigt af hensyn til naboerne.

Der har alt for længe været alt for stille på Allerød. Foto: Søren Pedersen.

KDA satser på at overtage administrationen fra SLV

Kongelig Dansk Aeroklub vil satse målrettet på at overtage alle administrative opgaver i forhold til den 'lette' flyvning fra Statens Luftfartsvæsen hurtigst muligt. Det vedtog KDAs repræsentantskab på det årlige møde i slutningen af april.

De administrative opgaver omfatter alt fra udstedelse og vedligehold af certifikater, luftdygtighedsbeviser og flyregistrering til autorisationer med flyveskoler og værksteder. Målet er at overtage alle de opgaver, som betales af privat- og sportsflyvere i Danmark via gebyrer til SLV. Opgaver, som i øvrigt i vidt omfang allerede udføres gratis i nogle af KDAs medlemsunioner.

KDAs beslutning skal også skal ses i sammenhæng med oprettelsen af det nye EU-agentur for civil luftfart European Aviation Safety Agency, EASA, som den centrale luftfartsmyndighed i Europa. I løbet af et års tid ventes helt nye regler at indebære, at SLV ikke længere vil have monopol på størstedelen af aktiviteterne med administration af den lette luftfart. Denne administration vil blive 'udliciteret' til såkaldte Qualified Entities (QE), hvor de aktuelle meldinger tyder på, at KDA kan få denne status og således overtage en række opgaver, der i dag udføres af SLV.

Den meget konkrete udmelding fra KDA allerede nu kommer i forlængelse af en rapport fra en perspektivgruppe, som KDAs bestyrelse nedsatte først på året. Rapporten med titlen "Perspektiver for KDAs fremtid – visioner, mål og fokus" blev fremlagt på repræsentantskabsmødet af generalsekretær Anders Madsen. Perspektivgruppen bestod af repræsentanter for de største unioner under KDA, og rapporten er udarbejdet i løbet af kun seks uger.

Rapporten indeholder en ganske omfattende analyse af KDAs situation i dag og et bud på en snes opgaver, som KDA med fordel for alle unioner kunne påtage sig i fremtiden. Blandt disse er forslaget om at overtage administrationen fra SLV, og det var dette forslag, der umiddelbart fik størst opmærksomhed blandt KDAs bestyrelse og repræsentanter.

Der var således ikke lagt op til egentlige beslutninger i forbindelse med præsentation af rapporten, idet KDA nu vil præsentere rapporten i klubber og unioner og planlægger en konference senere på året. Men flere repræsentanter fandt, at arbejdet med at overtage administrationen ikke kan vente.

- Jeg er ikke sikker på at det kan vente til efteråret. Det er nu, det sker, sagde formanden for Dansk Svæveflyver Union, DSvU, Jens Feldborg.

Han fik støtte fra formanden for Dansk Motorflyver Union, DMU, Knud Nielsen: - Vi har sat arbejdet i gang med at udarbejde en unionshåndbog, og vi skal også i gang på andre områder, Vi skal demonstrere, at vi er i stand til at løse opgaven.

Rapporten fra perspektivgruppen indeholder en række forslag til opgaver, der bedst og billigst kan løses i fællesskab af KDA – men ingen direkte bud på, hvordan pengene skal skaffes. Men flere unioner er allerede klar til at overføre midler fra egne rækker til KDA – midler, der i forvejen anvendes til administrative opgaver i unionerne. På sigt ventes besparelserne på gebyrerne til SLV så rigeligt at kunne dække udgifterne til administrationen – målet er, at det samlet skal være billigere for unionernes medlemmer end under SLV.

- Det er klart, at det kommer til at koste penge. Men det koster mere at lade være, sagde Knud Nielsen, der blev støttet af Vagn Jensen fra KDAs bestyrelse: - Vi kan godt give hinanden håndslag her i KDA på, at vi går videre med dette – og at vi er villige til at ofre det, det koster.

Et af perspektivgruppens øvrige forslag går ud på, at KDA skal være mere synlig både indadtil som i offentligheden, og det fik Louis Rovs Hansen fra DMU til at foreslå, at der blev udsendt en pressemeddelelse om KDAs planer. Forslaget fik opbakning, og der blev således umiddelbart efter mødet udsendt en pressemeddelelse, som ikke efterlader nogen i tvivl om KDAs planer i forhold til SLV.

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

VI BYGGER MERE END EN FLYVEMASKINE.
Vi bygger
fællesskab.
F-35 JOINT STRIKE FIGHTER TEAM
NORTHROP GRUMMAN • BAE SYSTEMS • PRATT & WHITNEY • GE ROLLS-ROYCE FIGHTER ENGINE TEAM
LOCKHEED MARTIN

Drømmer jeg - eller er jeg vågen? Flyvende tekniker i Eskadrille 726

Af Ole Frøkjær

Foto: Fototjenesten, FSN Aalborg

Torsdag den 3. september 2002 kl. 23.15 i bagsædet på ET615. JIT har netop afsluttet de sidste afsendelseschecks inden taxi, og vi er på vej ned ad Flyvestation Aalborgs nordlige parallelbane for at starte på bane i brug, 08 right. Scenen er sat til indfrielse af en hidtil uopnåelig bagsædetur i F-16.

Forud skulle en hel del på plads. Allerførst skulle der blive en ledig plads i den snævre kreds af flyvende teknikere, som i Eskadrille 726 omfatter tre klarmeldere, der med kort varsel skal kunne flyves ud og bese/reparere en F-16, der måtte være strandet udenbys. Derudover kan der forventes deltagelse i diverse øvelsesflyvninger og åbent hus arrangementer rundt om i Europa.

Det kom som lidt af en overraskelse, at det var mig, der stod for tur, da jeg i juli, efter ca. 4½ år i eskadrillen, blev spurgt, om jeg var interesseret i tjansen, der normalt har en varighed af tre år. Det viste sig at dem, der stod foran mig i køen begge havde fået stillet deres lyster i en murske over den jyske hede, og derfor nemt kunne spises af med basser resten af året.

Dernæst skulle helbredet kontrolleres, hvilket fandt sted i juli måned på infirmeriet. Her var en læge med speciale i flyvemedicin, en sygepasser samt tandlægen de største forhindringer på vejen mod målet. I den forbindelse havde indtil flere med et smørret grin omtalt lægeundersøgelsen som endog meget grundig og med en strittende langefinger ikke ladet mig være i tvivl om budskabet. Tandlægebesøget omfattede, udover almindelig undersøgelse, ikke mindre end 16 røntgenbilleder, der skulle afsløre eventuelle dårlige fyldninger, og sammen med de af sygepasseren senere taget fodaftryk, udgøre sikker identifikation i forbindelse med et eventuelt havari, hvor slemt tilredt man end måtte være(!).

Derudover tog sygepasseren sig af hjerte EKG, syns-, høre-, blod- og urinprøver, inden lægen med kontrol af bl.a. reflekser og motorik kunne afslutte undersøgelsen med et spørgeskema, hvor ikke alle spørgsmål set med mine øjne havde lige stor relevans til det at få bagsæde status. Det viste sig i øvrigt, at rectal eksploration (endetarms-) undersøgelsen nu foregår på frivillig basis, så længe man ikke har rundet de 50. I al beskedenhed takkede jeg pænt nej og kunne nu bare afvente resultatet af undersøgelsen, som ville foreligge i løbet af få dage.

Efter line-up ved bane enden er der, mens LANTIRN (målsøgnings-) pod'en gennemfører self-test, tid til endnu engang at sikre sig, at alt er i orden. På vej ned ad parallellen opdagede jeg, at hagestroppen på hjelmen ikke var blevet spændt; jeg er lidt forvirret, og både spændt og overvældet over de mange nye indtryk. Der er en speciel, nærmest virkelighedsfjern stemning i cockpittet, der kun oplyses svagt af den dæmpede instrument belysning, mens nattehimmelen udenfor er stjerneklar.

Jeg må næsten knibe mig selv i armen, for at være sikker på, at en drøm helt tilbage fra læretiden på Hovedværk-

Undervisning i faldteknik.

Iltmaske- og hjelmtilpasning på SUN værkstedet.

sted Aalborg midt i firserne er ved at blive virkeliggjort. Som passager er min checkliste ikke så lang, men de ting den omfatter, er efterhånden ved at være på plads: To dinghyspænder, hoftesele, to skærmspænder, G-dragt-slange, hjelm, iltmaske, intercom, seat mode selector i AFT, sædet sikret, hook kontakten i UP og stand by horisonten frigjort.

Jeg er blevet instrueret i, at holde armene ind til kroppen og hovedet mod nakkestøtten under start og landing, da en eventuel udskydning her vil kunne ske med meget kort varsel. I andre situationer er der normalt mere tid, og proceduren er så, at piloten efter at have sagt "Eject" tre gange, udløser sæderne; bagerste sæde går først for at undgå blast fra forreste sæde, der går ca. ½ sek. efter. For at undgå en eventuel "panikudløsning" afsikres bagerste sæde som nævnt ikke, hvilket er fast procedure, når der befinder sig ikke-piloter i bagsædet. I tilfælde af at piloten af tekniske eller fysiske (eksempelvis birdstrike) årsager er forhindret i at ejecte, afsikres bagsædet, hvorfra udskydning af begge sæder så kan foretages.

Med grønt lys fra infirmeriet, var næste punkt faldteknik, der ved SUN (Skærm-Udrustning-Nødudstyr) værkstedets foranstaltning i skikkelse af Nuppenau, foregik i Jægerkorpsets træningsanlæg på flyvestationen. Her blev der instrueret og øvet i, hvorledes man hængende under 40 m2 faldskærmsstof bedst kommer fra at lande, både under normale, men også under lidt mere kritiske forhold som i træer, højspændingsledninger og lignende. Derefter gik turen til munderingsdepotet, hvor udlevering af udrustning fandt sted:

Undertøj
Vinter/sommer flyvedragt og -jakke
Støvler
Handsker
G-dragt
Hjelm
Iltmaske
Springkniv
Lygte

Vinterflyvedragten, der benyttes, når vandtemperaturen i farvandene omkring os er under 10 °C, er i princippet en tørdragt, hvorfor de udskiftelige sokker, håndleds- og hals manchetter kræver individuel tilpasning. Det samme er tilfældet med G-dragten, der alt efter G-belastningen pustes op, og presser på ben og mave, for på den måde at hjælpe til med at vedligeholde blodforsyningen til hovedet. En korrekt tilpasset G-dragt giver op til en ekstra G's tolerance over for den frygtede G-LOC (Loss Of Consciousness), som jeg umiddelbart aldrig kommer til at opleve, da man uden at have været i G-centrifuge ifølge bestemmelserne ikke må trække mere end 6 G.

Tidligere flyvende teknikeres erfaring viser dog, at det ikke er nogen dum ide at have både udstyr og fysik i orden, da denne grænse kan blive overskredet i kampens hede. Hjelm og iltmaske blev ligeledes tilpasset på SUN værkstedet, som ved samme lejlighed sikrede springkniven med en snor i G-dragten, hvor den er placeret i en let tilgængelig lår lomme i tilfælde af, at man skulle få brug for at skære tvundne faldskærmsliner over.

Adspurgt om jeg føler mig klar, svarer jeg, at jeg er så klar, som jeg nu kan være,

De sidste instrukser inden vandgangen i dinghy drill.

og efter clearance fra tårnet, ruller vi ud på banetærskelen. Gashåndtaget føres frem til første stop, bremserne slippes, og efter at have rullet lidt, vælges fuld efterbrænder. Accelerationen føles ikke så voldsom, som jeg forventede, men det kan hænge sammen med, at jeg som svæveflyver er vant til at spilstarte, hvor 0-100 km/t opnås på et par sekunder.

Efter ca. 1000 meter og 15 sek. løftes næsen ved små 300 km/t, og vi er airborne! Understellet trækkes op, og jeg imponeres over, hvor hurtigt vi passerer baneenden, der nu befinder sig mere end 200 meter under os. Et brændstofforbrug på 5-6 liter i sekundet har gjort deres virkning, og ved 600 km/t vælges efterbrænderen fra, mens et svagt venstre drej indledes, hvorved vi får lejlighed til at se afprøvning af lysshowet i Gl. Vrå enge, hvor Jean Michel Jarre skal spille senere på ugen. Med kurs syd på stiger vi til 26.000 fod, som er udgangshøjden for turen, der er et led i JIT's omskoling til LANTIRN pod'en. Han skal, hvis vejret tillader det, ned og finde en række mål i det midtjyske, og det første, beliggende nord for Silkeborg, nås inden 10 minutter fra vi tog af. Her fra ni kilometers højde tegner LANTIRN pod'ens IR sensor et overbevisende skarpt og detaljeret sort/hvid billede af de forud programmerede mål.

I simulatoren blev det såkaldte sædecheck, der gentages hvert halve år, afviklet. Her blev der brugt en halv dags tid på at indøve nødprocedurer, indspænding og andre praktiske forhold, mens der til sidst med en "flyvetur" var mulighed for at få en lille forsmag og appetitvækker på, hvad der ventede. Dernæst stod den på den årligt tilbagevendende dinghy drill, der med gennemgang af forskellige bestemmelser afsluttedes med en tur i branddammen iført fuld udrustning. Her skulle proceduren ved landing i vand øves, hvor der først efter to tilfredsstillende ombordstigninger i dinghy'en, var ros fra IME, der fungerede som instruktør.

Jeg er stadig lidt ved siden af mig selv, og iltmasken begynder trods flere tilpasningsforsøg at irritere mig. Det bliver ikke bedre af, at G-dragten med jævne mellemrum pustes op, og presser på ben og mave, da JIT med op til fem G bøjer noget rundt i forbindelse med overflyvning af de forskellige mål.

Han havde ved briefingen inden flyvningen nævnt, at det ville blive en stille og rolig tur, hvilket han sikkert også har ret i set fra en jagerpilots synspunkt, men de mange drej uden anden visuel reference end lyset fra de mange større eller mindre byer langt nede under os, gør sit til, at min mave nu begynder at gøre væsen af sig. Var der tvivl om, hvorvidt dette er drøm eller virkelighed, forsvinder denne nu som dug for solen. Jeg sender en venlig tanke til line-lederen, Peter, der var så forudseende at give mig en pose med, som jeg nu sidder og fumler efter i en af G-dragtslommerne. Jeg meddeler JIT, at jeg tager masken af, hvorefter jeg har en mindre kamp med den alt for store pose, der blæser op i hovedet af mig, da jeg ikke har fået lukket den tidligere meget tiltrængte friskluft dyse mellem benene. Jeg får dog gjort, hvad jeg nu skal, og efter igen at have fået masken og det klare visir på plads, er jeg heldigvis på banen igen.

Det eneste, der nu manglede at komme på plads, var flyvefysiologisk uddannelse og Bikini-øvelsen, der dog begge kan dispenseres for indtil lejligheden byder sig. Bikini foregår i juni hvert år i Ebeltoft Vig, hvor flybesætninger fra hele forsvaret træner nødprocedurer under forhold, der ligger meget tæt på virkeligheden, men med manglende deltagelse i år, må jeg vente med at få den oplevelse til næste sommer.

Sidst i november var der lejlighed til at gennemgå den flyvefysiologiske uddannelse, hvor man bl.a. på egen krop oplever og registrerer de meget individuelle symptomer på iltmangel.

JIT og forfatteren umiddelbart inden indstigning.

Uddannelsen, der foregår på Flyvestation Værløse, starter med en teoretisk introduktion, hvorefter det lærte skal omsættes til praksis i et undertrykskammer, som Flyvevåbnet modtog som Marshall-hjælp tilbage i tresserne.

Kammeret består af to rum, det ene ca. dobbelt så stort som det andet, hvor vi i det største sad seks kursister, og fik 100 % ilt i en halv times tid i selskab med Mr. Bean, inden opstigningen kunne begynde. Der frigives i den forbindelse op til 30 % kvælstof fra kroppen, hvilket reducerer risikoen for dykkersyge til noget nær nul i forbindelse med tryksænkningen. Dørene blev derpå lukket, en prøveopstigning til 5.000 fod blev foretaget, og da det forløb uden problemer, fortsatte vi i de næste minutter op til 25.000 fod, hvor vi undervejs oplevede et mindre temperaturfald og fortætning af luften som følge af trykfaldet.

Vel placeret i et tryk, der svarer til det, der hersker på toppen af Mount Everest, skulle vi, tre ad gangen, tage iltmaskerne af, og efterfølgende gennemgå en skriftlig opgave efter bedste evne. Samtidigt skulle eventuelle symptomer nedfældes, mens det for nogles vedkommende blev til en ekstra opgave i form af et stykke småbørnslegetøj, hvor figurer skulle placeres i tilhørende huller i en kugle.

Efter fire til fem minutter havde vi generelt fået nok, og tog vi ikke selv masken på nu, blev vi høfligt men bestemt bedt om det. På vej ned demonstreredes det, hvorledes nattesynet påvirkes af iltmangel, og inden vi nåede helt ned, prøvede vi at indånde ilt under tryk.

Efter en kort pause skulle vi tre ad gangen placere os i det lille rum i undertrykskammeret, hvor en simulering af et pludseligt kabinetrykfald skulle finde sted. Trykket blev sænket til det, der svarer til 8.000 fod, for umiddelbart efter i løbet af bare fire sekunder at blive sænket til et tryk modsvarende 22.000 fod. Her nåede vi kun at registrere et smæld, et let tryk på brystkassen, temperaturfald og en meget tæt tågedis i det lille rum, inden vi langsomt blev bragt tilbage til mere normale trykforhold. Dagen efter blev øvelserne, der var blevet video filmet, gennemgået, og efter en snak om forskellige jagerrelaterede emner, sluttede kurset med en nattesynsdemonstration.

Sydpå oplyser et fjernt tordenvejr glimtvis de tilhørende skyer, mens det er ved at være slut med at jage broer, master, siloer og lignende; kun det sidste mål må droppes grundet en lokal skybanke. På vej hjemover får vi følgeskab af ET613 med POL og foto-Henning, der i flere omgange får lejlighed til at filme os mens vi går i efterbrænder.

Inden vi når helt hjem, demonstrerer JIT et rul, og slutteligt overflyver vi i tæt formation med POL og Henning flyvestationen, inden vi med få sekunders mellemrum brækker af, og lægger an til landing. Efter en time og 20 minutters flyvning har vi atter fast grund under sutterne, og foran shelteren vinker klarmelderen, Steen, os på plads, og spiller os ind, inden der kan shuttes ned.

På lidt usikre ben kommer jeg ned af stigen, og takker JIT for F-16 dåben, der bestemt har været en stor oplevelse, men efter alle disse års tilløb også føles som lidt af et antiklimaks. Line bussen kører os ind til eskadrille bygningen, hvor Henning sammen med en flok har taget opstilling ved branddammen for at forevige den obligatoriske vandgang, der, her ved 01-tiden, sætter punktum for en uforglemmelig aften og nat.

AERO – bedre og bedre

Tekst og foto: Knud Larsen

AERO udstillingen i den sydtyske by Friedrichshafen finder sted hvert andet år som regel i april måned, hvor et dejligt forår er kommet, mens det stadig er vinterligt herhjemme.

For to år siden foregik udstillingen for første gang i de nye udstillingshaller nord for byens lufthavn. I år var så anden gang – og udstillingen bliver bare bedre og bedre. Ingen andre GA-udstillinger i Europa har dette høje niveau.

Udstillingen omfatter alt fra paraglider, svævefly, ultralette, motorfly, Zeppelin luftskibe, forretningsjetfly. Og udenfor daglig flyveopvisning. Hvad mere kan man næsten ønske sig.

Almindeligvis besøger omkring 50.000 denne udstilling, heraf er ca. 30% fra lande uden for Tyskland. Blandt pressefolkene så man også journalister fra Kina.

Udviklingen går meget hurtigt på flere områder. "Glascockpit" til motorfly i Cessna og Piper klassen er næsten blevet standardudstyr. UL-fly ser på få år ikke længere ud som noget der var samlet at wirer og lærred, men er nu fremstillet i kompositmaterialer i strømlinet design, sågar også med stilbar propel og optrækkeligt understel.

Og netop fordi udviklingen er gået så stærkt her vil denne første rapport fra AERO 2005 koncentrere sig om ultralette fly.

Ikarus Breezer er et "moderne" lavvinget fly i metal.

Ikarus

Ikarus fabrikken i Tyskland har været med siden 1997. Deres velkendte model hedder C42, nu tilføjet bogstav "B". Det er et højvinget fly med næsehjulsunderstel fremstillet af metal med lærredsbetrukne vinger og to døre. Den har en Rotax-motor på 80 eller 100 hk. Sådan så de fleste UL-fly ud få år tilbage, men Ikarus har mærket konkurrenternes ånde i nakken og kastet sig over en ny lavvinget model med navnet Breezer. Den er meget mere elegant, fremstillet i aluminium- og kulfiberelementer. Der er dobbeltstyring, hydrauliske bremser og næsehjulsunderstel. Indstigningen sker fra forkanten af vingen via et lille trin, og da plexiglas canopyet skydes bagud når det åbnes giver det en nem ombordstigning.

Rejsehastigheden er 108 kts. med en 100 hk Rotax motor. Max. vægt 472,5 kg.

Mere på www.comco-ikarus.de.

Ikarus C42 er her udstyret til flyslæb.

Jabiru

J200 eller J400 modeller adskiller stort set kun ved at førstnævnte har plads til to mens J400 har plads til fire. I begge tilfælde er der bagdør i bagbordsside. De fås som byggesæt. Max.vægten er nu 700 kg, men Jabiru kan også fås i en UL-udgave med max. vægt på 450 kg. Der anvendes de australske Jabiru motorer med hhv. fire og sekscylindre med 80 hk og 127 hk. UL-udgaven har halehjulsunderstel, mens J200/J400 har næsehjul. Mere på www.jabiru.fr.

Fascination – Fighter pilot's choice

Dette er brochurens overskrift, og den fortsætter: "Tag plads i det ergonomiske sæde i det største cockpit i klassen. Fat joystick-pinden, start den fuldtindkapslede Rotax med 100 hk og giv fuld gas. Den uventede accelleration trykker dem behagelig tilbage i sædet og efter et let træk går du i luften. Under stigningen med 1.400 ft/min bliver det elektriske understel trukket ind og klapperne lukket. Hastigheden stiger kontinuerligt og efter overgang til vandret flyvning stabiliserer den sig på 270 km/t (145 kts) takket være de i vindtunnel bestemte former."

Ja, det lyder jo helt forrygende i brochuren om den tjekkiske Fascination tosæder. Motoren er enten Rotax med 100 hk og trebladet propel eller 80 hk og tobladet propel. Desværre er vægten ikke opgivet i brochuren, men den bliver max. 750 kg. Mere på www. uljih. cz.

Jabiru ser meget elegant … og stor ud.

Rigtig tiltalende linjer på denne Fascination.

Dejlig stort cockpit med god adgang til herlighederne.

Evolution - The SuperTourer

Fascination og Evolution er fra samme tjekkiske fabrik (Ul-jih Sedlacek), og brochuren er lige så pompøs i sin beskrivelse af flyets lyksaligheder.

Mens Fascination var lavvinget med optrækkeligt understel er Evolution højvinget – også med optrækkeligt understel med stor lighed med Cessna C-177 Cardinals stankelben.

Motorerne er også de samme – 80 hk Rotax med tobladet propel eller 100 hk med trebladet propel. Firmaets filosofi er at tilbyde individuelle avionicsløsninger lige fra glascockpit til noget for den mindre krævende kunde.

I brochuren angives rejsehastigheden til 270 km/t (145 kts) og max. startvægt til 475 kg.

Pioneer 200

Alpi Aviation, der bygger Pioneer 200, er en italiensk flyfabrik i Pordenone, ca. 70 km nord for Venezia. Ud over Pioneer 200 fremstilles også Pioneer 300.

Bedst som man tror at alle UL-fly efterhånden fremstilles i kompositmaterialer, så præsenteres man for Pioneer 200 – som er bygget i træ!

Pioneer 200 er et lille lavvinget tosædet fly med næsehjulsunderstel og glasfiber canopy, der åbnes fremover. Spændvidden er kun 7,5 m og længden 6,1 m. Motoren er en Rotax med 80 hk, der har en tobladet træpropel i næsen. Rejsehastigheden er 100 kts og bedste stigehastighed er 1.000 ft/min. Max. startvægt er 472,5 kg. Mere på www.pioneer200.de.

Godkendelse af fly

I Danmark er det Dansk UL-flyver Union der godkender alle UL-fly til registrering. Så inden du køber UL-fly bør du kontakte DULFU for at være ajourført med reglerne.

Evolution har visse ligheder med Extra 400.

Kun få er klar over at dette fly er bygget i træ.

Der var engang et træ...

Naviair har i april måned inviteret VFR-piloter til at besøge Copenhagen Information i Kastrup Lufthavn. Søren Pedersen var en af dem der tog i mod invitationen. I H.C. Andersens jubilæumsår fortæller Søren Pedersen i et eventyr om "fuglenes" besøg i "træet på engen".

Der var engang et yndigt lille land - landet lå smukt omkranset af fjorde og bælter, og langs det lille lands kyster lå der de artigste små byer, og inde i landet lå der de dejligste marker, hvor kornet stod tæt i solen – hvis det da var på den årstid.

Fuglene kvidrede lystigt, - hver med sit næb, og hilste på hverandre. Der var fugle af alle arter, - stolte svaner i flok – og flot så dét nu ud, når de fløj side om side og vinden peb højt fra deres vinger. Der var traner og storke - nogen kom hjem efter en tur til de hede lande langt mod syd og atter andre bare fløj forbi på deres vej til langt nordligere egne, og var der så også de mere lokale fugle, - ænder, spurve, skader og krager - ja der var alle slags - den ene mere flot end den anden – og alle kvidrede de med hver sit næb, - og endelig var der alle de helt små fugle, fugle der fløj fornøjet omkring – blot for deres fornøjelses skyld. Himlen over det lille land var kort sagt fyldt med skræppen, rappen, pippen og gnækken så enhver måtte frydes derved.

Længst mod øst, og ganske tæt ved kysten, lå der den dejligste eng, på engen stod der et træ, træet var et stort træ, og det knejsede stolt imod himlen, - mangen en fugl havde igennem tiderne slået sig ned i træet og der fået mangen et godt råd af de fugle der boede i træet.

De fuglene der boede fast i træet havde den gode vane, altid at være de andre fugle behjælpelige med alt de måtte have brug for på deres vej, og rigtig mange fugle lyttede til deres råd, og alle satte de stor pris på de råd fuglene i træet kunne give dem.

Til stor skuffelse for fuglene træet var det ikke alle fugle der kom forbi det lille land, der fandt vej til træet med de hjælpsomme fugle – de fløj blot deres egne veje, ofte på må og få – og snød derved sig selv for hjælp og råd.

En dag kom en rigtig artig lille fugl i træet på en strålende ide: "Vi inviterer da bare alle de andre fugle i landet på besøg i træet" sagde den lille fugl, og fuglen spurgte den ældste fugl i træet – vistnok en gammel ugle, om ikke det var en strålende ide. "Gør du kun dét" sagde den ældste fugl, " - for så kan det jo være, at alle fugle i landet – både dem der hører hjemme på egnen - men også de, der kommer langvejs fra, kan lære og forstå hinanden, tage hensyn til hinanden, så de kan flyve frit omkring uden risiko for at støde sammen – Hvilken strålende ide" sagde den ældste fugl.

Med til historien hører nemlig, at fuglene i træet havde stor viden om hvordan man skulle flyve i solskin eller ved månens blege lys og de kunne, med deres venlige kvidren og pippen hjælpe de andre fugle sikkert igennem både tåge, regn, slud og sne.

Invitationer kom i stand ved hjælp af "nettet" – vistnok noget med rødderne under træet ? - og rigtig mange – og flest af de mindste fugle, flokkedes om at komme på besøg i træet – ivrige efter at lytte og lære, hvordan de hver især på deres måde kunne være med til at gøre det mere sikkert at flyve i det lille land, - og samtidig mindre travlt for fuglene i træet. De små fugle kom fra nær og fjern – og alle blev de meget benovede over at høre hvordan det dog var muligt for fuglene i træet at overkomme at snakke med alle de mange fugle, der med hver deres kvidren kaldte på fuglene i træet. "Joooo – nok har vi travlt" kvidrede den lille fugl, "men aldrig mere end at vi altid ér der for jer – hele tiden, nat og dag, og hele året rundt, og hvis vi får rigtigt travlt, kalder vi bare på endnu en fugl – så I kan være ganske trygge" kvidrede den artige lille fugl og forsikrede på bedste vis de små fugle om, at hvis blot de kaldte på fuglene i træet – allerhelst inden de fløj hjemmefra - og fortalte hvor de skulle hen – og hvor mange de skulle flyve – så ville fuglene i træet hjælpe dem alle trygt over det lille land – og dette ganske uden hastværk.

De små fugle blev vist omkring i træet, fik set hvor storslået en udsigt der var fra toppen af træet – toppen hvorfra en lille flok rigtigt artige fugle sørgede for, at de fugle der skulle lande på engen, i ro og mag kunne stole fuldt og fast på den hjælp de fik fra fuglene i toppen af træet.

Alle de fugle der fik lov at sidde i toppen af træet, fik allerede som ganske små en dygtig lærer, der underviste dem i hvad det ville sige, at hjælpe andre fugle på vej – en undervisning der måtte til, før de var fuldt flyvefærdige fugle og måtte sidde i toppen af træet.

De fleste af de fugle der var på besøg i træet fløj som regel ikke højere, end at de kunne se jorden – hvorfor de fugle der hjalp netop dem, havde lyttet ekstra efter når de ældste fugle havde fortalt om byer, søer og skove i det lille land.

De små fugle på besøg i træet sad med åbent næb og var ved at trimle ganske omkuld, da en af de ældste fugle i træet viste dem, hvordan man på ren magisk vis kunne vise hvordan udsigten så ud – først fra ret, så med ét fra næbbet på en fugl på engen, og så igen med ét fra det nye store træ – et træ der igennem de sidste par år var skudt op på den anden side af engen – et træ som den ældste fugl havde sagt at der skulle de snart bo.

Besøget hos fuglene i træet gjorde stor lykke – alle fuglene der var kommet på besøg, udtrykte efter rundturen i træet oprigtig glæde og respekt – alt imens de fik en bid til næbbet og fjerene fik et tiltrængt hvil.

Hist og pist blev der hvisket om, hvorfor så mange var blevet indprentet så voldsom en respekt for disse træets hjælpsomme fugle – af dem der lærte dem at flyve. Andre spurgte om hvorfor ikke alle fugle – før de var flyvefærdige! – og som et led i deres dannelse – blev introduceret til disse fugle ? Skammeligt sagde de "Nu har vi fløjet frit omkring og det snart i mange somre og vintre – og først nú har vi lært træet rigtigt at kende"

Og det var ganske vist....

Airbus A380 i luften

Tekst: Knud Larsen

Foto: Airbus

Airbus 380, byggenr. 001 starter den 27. april 2005

Luftfartsselskaber, der har bestilt passagerversionen

Emirates	41
Lufthansa	15
Qantas	12
Air France	10
Singapore Airlines	10
Malaysia Airlines (PMB)	6
Thai Airways Intl	6
Virgin Atlantic Airways	6
ILFC (leasingfirma)	5
Korean Air	5
China Southern Airlines	5
Etihad Airways	4
Qatar Airways	2

Luftfartsselskaber, der har bestilt fragtversionen

FedEx	10
UPS	10
ILFC	5
Emirates	2

Så let som at cykle, udtalte kaptajnen efter landingen.

Der blev skrevet luftfartshistorie den 27. april 2005 i Frankrig, da det hidtil største passagerfly kl. 10.29 gik i luften fra Airbus fabrikken i Blagnac lufthavnen i Toulouse.

Flyet med registreringen F-WWOW er udstyret med fire Rolls-Royce Trent 900 motorer. Startvægten var 421 tons – den højeste nogensinde med et civilt trafikfly.

Ombord var de to kaptajner Claude Lelaie, Senior Vice President Flight Division og Chief Test Pilot and Vice President Jacques Rosay. Endvidere bestod besætningen af fire flight test ingeniører.

For at komme op på den høje startvægt med kun seks personer ombord var der installeret ballasttanke med vand. En stor del af startvægten bestod også af test-installationer til at registrere de tusindvis af målepunkter, som computere kunne analysere under flyvningen.

Da A380 er en ægte dobbeltdækker var der test-installationer både på hoveddækket og på øverste dæk.

Prøveflyvningen omfatter bl.a. at tage landingshjulene (der er 20) op og ned og at afprøve flaps og slats i forskellige stillinger. I kabinen blev bl.a. afprøvet tryk, temperatur og støj.

Den tre timer og 54 minutter lange flyvning foregik over den sydvestlige del af Frankrig.

Landingen fandt også sted i Blagnac, Toulouse kl. 14.23, hvor besætningen blev modtaget af Airbus chefen Nöel Forgeard. Han takkede besætningen og alle Airbus medarbejdere, underleverandører og luftfartsselskaber m.fl. for at have gjort det muligt at få det 21. århundredes flagskib i luften.

Den første flyvning markerer starten på 2.500 timers prøveflyvningsprogram, hvori der vil indgå fem fly. Det ene skal benyttes til certificeringen af Engine Alliance GP7200 motorer på A380.

Certificeringen forventes færdig i 2. halvår 2006, hvorefter A380 vil påbegynde flyvning for Singapore Airlines.

15 luftfartsselskaber har indtil nu bestilt 154 A380, hvoraf 127 er i passagerversion og 27 i fragtudgaven.

Lufthavne

Med en størrelse på 80 x 80 meter er det ikke enhver lufthavn der har plads til en A380. Lufthavnenes baner skal kunne bære vægten af en A380, der skal være plads på standpladserne til et så stort fly og bagagehåndteringssystemet skal være gearet til at der pludselig kommer over 1.000 kufferter på båndet.

De større lufthavne som Paris CDG, Frankfurt, Hong Kong og Singapore er klar til at modtage kæmpen. Andre lufthavne som New York JFK, Auckland og Sydney vil være klar i 2006.

Hvordan kommer 555 mennesker hurtigt ombord? Det må formentlig have været afprøvet i mock-up'en i Toulouse, men indtil videre er det planen at lufthavnenes nuværende gangbroer tilsluttes de to døre på det nederste dæk og at passagerer til øverste dæk skal gå op ad en indre trappe.

Nogle lufthavne vil dog bygge om således at der bliver gangbro også til øverste dæk.

Klar til start på bane 32.

Hjulene trækkes up

Under stigning til rejsehøjde

001 over de snedækkede Pyrenæærbjerge

Med specialmalingen var ingen i tvivl om flytypen

Anflyvning over Toulouse by

Kort finale bane 32

Så er det snart!

Touch down

F-WWOW taxier ind til standpladsen

Airbus chef Noël Forgeard (forrest til venstre) hilser besætningen tilbage.

Stor interesse for øget samarbejde med KDA

Der var fuld opbakning fra KDAs repræsentantskab, da den helt dugfriske rapport "Perspektiver for KDAs fremtid – visioner, mål og fokus" blev præsenteret sidst i april. Rapporten påpeger en lang række svagheder og trusler mod den 'lette' flyvning i Danmark, men rækken af muligheder for at løse problemerne med afsæt i KDA-unionernes styrke er endnu længere.

Rapporten er et resultat af kun seks ugers arbejde i en perspektivgruppe, som KDAs bestyrelse nedsatte først på året. Den bestod af repræsentanter for de største unioner, idet ingen i forvejen var medlem af KDAs bestyrelse. Opgaven var at beskrive KDAs hidtidige rolle og muligheder i fremtiden – uden nogen form for begrænsning udover de praktiske.

Rapportens konklusioner er i vidt omfang baseret op en såkaldt SWOT-analyse, som beskriver gruppens opfattelse af KDA i dag i krydsfeltet mellem styrker/svagheder og muligheder/trusler. Gruppen har således ikke haft tid og ressourcer til at gennemføre en egentlig analyse blandt unionernes medlemmer.

Rapporten lagde egentlig ikke op til umiddelbare beslutninger, men er det oplæg til debat i klubber og unioner om KDAs rolle i fremtiden. Den indeholder 10 konkrete forslag til opgaver, som hidtil kun delvis er blevet løst i det fælles regi – store og mindre, idet nogle haster mere end andre. Heriblandt forslaget om, at KDA overtager en lang række administrative opgaver fra SLV, som repræsentantskabet fandt haster så meget, at arbejdet blev sat i gang straks.

KDAs generalsekretær Anders Madsen understregede, at der ikke er tale om en plan, som skal følges punkt for punkt. Det er unionerne, der skal tage stilling til, om de ønsker et tættere samarbejde. Man kan vælge kun at gennemføre de forslag, som man prioritere højt, idet samarbejdet kan udvides løbende – også af hensyn til de ressourcer, der er nødvendige for at gennemføre de enkelte forslag.

De enkelte forslag ledsages i rapporten af en begrundelse. Gruppen drøftede KDAs image såvel internt som i offentligheden. Resultatet er, at KDA ikke får fuld anerkendelse for det arbejde, der hidtil er udført, men at det også kniber med at løse opgaver, som mange medlemmer måske forventer, at KDA tager sig af.

Billedet er ikke entydigt, men gruppen er enig om, at der er behov for at styrke KDAs image internt. Og det kan på mellemlangt sigt ske over en bred front med løsning af fælles opgaver. På kort sigt er der dog mulighed for KDA står i spidsen for en række arrangementer og initiativer i tæt samarbejde med unionerne. KDAs image udadtil vurderes som mere positivt, idet der dog er problemer i forhold til den brede offentlighed.

Blandt de meget vigtige opgaver i fremtiden er efter gruppens opfattelse at samle alle med interesser i den lette flyvning under KDAs paraply, der aktuelt omfatter ca. 8000 personer. I øjeblikket har en række organisationer og foreninger valgt enten at stå uden for eller en meget løs tilknytning til KDA, idet andre tusinder af danskere med stor interesse for flyvning slet ikke er med i en forening. Et øget medlemsgrundlag vil umiddelbart styrke KDA.

På det mere praktiske plan peger rapporten på, at KDA med fordel kan overtage en række administrative opgaver, som hidtil er udført i medlemsklubberne. Det gælder ikke mindst medlemsregistrering og opkrævning af kontingent, der beslaglægger store kræfter i de lokale bestyrelser og således tager kræfter fra det mere udadvendte arbejde. Nogle unioner har allerede ansat lønnet medhjælp til disse opgaver, som kunne overføres til KDA – idet bl.a. registreringsopgaverne i vidt omfang kunne ske via KDAs hjemmeside.

Gruppens forslag om at følge udviklingen i EASA med henblik på at blive godkendt som Qualified Entity er allerede vedtaget af KDAs repræsentantskab, idet KDA ønsker at overtage administrationen af den 'lette' flyvning (se selvstændig artikel). En opgave, som KDAs ledelse vurderer som meget afgørende for hele KDAs fremtid og i øvrigt skal løses hurtigst muligt.

Uddannelse og vedligehold af rettigheder er en stor opgave i alle unioner, idet arbejdet hidtil er udført i de enkelte klubber og unioner. Perspektivgruppen ser flere muligheder for at samarbejde mellem unionerne om såvel uddannelsernes indhold som udarbejdelse af uddannelsesmaterialer. I det hele taget er uddannelsen en meget vigtig faktor for rekruttering og fastholdelse af medlemmer, og derfor er det også nødvendigt at udvikle nye metoder, som i højere grad imødekommer forventninger og ønsker blandt unge mennesker.

Største delen af den lette flyvning er desuden præget af stramme regler og bestemmelser med mere eller mindre forståelige begrænsninger. Det er eksempelvis ofte vanskeligt at få selv veldokumenterede kvalifikationer fra en flyvedisciplin overført til en anden, og derfor er der behov for en sanering af reglerne – uden at dette går ud over sikkerheden. I denne forbindelse følges bestræbelserne for at få indført et såkaldt recreational licence efter britisk model i hele EU.

Undertiden er det dog ikke nødvendigt at slås med myndigheder eller være afhængig af andre for at finde forbedringer. De enkelte unioner under KDA har en række fælles eller beslægtede problemer, men løser dem mere eller mindre professionelt. Derfor foreslår perspektivgruppen ganske enkelt, at unionerne kigger hinanden over skulderen og lærer af hinanden. Denne umiddelbart tilgængelige mulighed betegnes i mangagement-branchen som 'best practice', hvor der i øvrigt også er mulighed for at lære af unioner i udlandet, som er samlet i Europe Air Sports, EAS, som KDA er medlem af.

Udover de allerede nævnte og mange flere administrative problemer er store dele af den lette flyvning under økonomisk pres, der ikke alene kommer fra gebyrer til SLV. De fleste flyejere har set deres forsikringspræmier stige markant de seneste år med henvisning til bl.a. terror og ekstra sikring af passagerer. Svæveflyverne har dog undgået det værste via sin egen forsikringsklub, og her foreslår perspektivgruppen, at

KDA i fremtiden udbyder forsikringer til alle medlemmer – eventuelt ved at svæveflyvernes forsikring udvides til at omfatte hele KDA-området.

Et forslag om, at KDA undersøger mulighederne for at ansætte en godkendt flyvelæge skal ses i forlængelse af ovenstående. Prisen for lægeattester er i de seneste år skudt voldsomt i vejret – senest i forbindelse med kravet om, alle attester skal udstedes af en godkendt flyvelæge, som allersenest er blevet endnu dyrere med kravet om moms på attesterne.

Gruppens sidste forslag om, at KDA styrker kommunikationen, skal ses i sammenhæng med det tidligere forslag om styrke KDAs synlighed. Behovet for kommunikation har dog aldrig været større end nu, da der sker mange ændringer ikke mindst i EU, som ikke automatisk kommer ud til alle berørte, inden det er i form af allerede vedtagne bestemmelser. En styrket intern information er en forudsætning for at den lette flyvnings organisationer kan få indflydelse på de nye regler – og kommunikere det videre til de berørte unioner, klubber og medlemmer.

Perspektivgruppens sammensætning var:
Henning Sørensen, Dansk Ballon Union, DBu
Per Wistisen, Dansk Svæveflyver Union, DSvU
Niels Jensen, Dansk Hangglíding og Paragliding Union, DHPU
Kirsten Klærke-Hansen, Dansk Motorflyver Union, DMU
Finn Larsen, Dansk Faldskærms Union, DFU
Anders Madsen, Kongelig Dansk Aeroklub, KDA, samt
Arne Panduro, Dansk Motorflyver Union, DMU (referent)

De 10 forslag fra rapporten – i ikke prioriteret rækkefølge:

- KDA igangsætter hurtigst muligt en række aktiviteter, der skal styrke synligheden blandt medlemmer og i offentligheden
- KDA satser målrettet på at udvide medlemsgrundlaget
- KDA undersøger mulighederne for at tilbyde klubberne en fælles medlemsregistrering og fakturering af kontingent + drøfter andre administrative opgaver med klubberne
- KDA følger udviklingen i EASA nøje med henblik på at opnå status som godkendt Qualified Entity
- KDA iværksætter et samarbejde med klubberne med henblik på at tilbyde en mere fleksibel uddannelse og nye undervisningsmetoder
- KDA indleder et samarbejde med unioner og myndigheder for at nedbryde barrierer mellem flyvningens discipliner
- KDA iværksætter et samarbejde med unionerne for at indføre 'best practice' i alle klubber og unioner
- KDA undersøger mulighederne for en fælles forsikring for alle medlemmer
- KDA undersøger mulighederne for at tilknytte egen flyvelæge, såfremt EASA-reglerne ikke eliminerer kravet om lægeattest udstedt af flyvelæge.
- KDA styrker kommunikationen til klubber, unioner og offentlighed

FLYGTEORI SKOLAN

Flygteoriskolan i Barkarby AB
Box 6095
S-175 06 JÄRFÄLLA/STOCKHOLM
SVERIGE
Tlf +46 – (0)8 – 36 68 24
Fax +46 – (0)8 – 36 68 27
Internet: www.flygteoriskolan.se
E-mail: info@flygteoriskolan.se

- Flygteoriskolan tilbyder teoriundervisning til ATPL, IR og PPL på fly
- Priseksempel: ATPL-teori SEK 65 000:-
- Desuden helikopteruddannelse CPL, IR og PPL
- SU-berettiget uddannelse, vi formidler kontakt til bolig
- Vi taler dansk, danske elever på skolen!

Head of Training: Ulf Gelberg

Samsø Flyveplads og FLYV arrangerer det årlige FLYV-ind 2005

I samarbejde med FLYV indbyder Samsø Air Service til "flyv-ind" på Samsø Flyveplads søndag den 3. juli.

Ta' picnic-kurven med til Samsø og nyd dagen på den smukke ø. Samsø Air Service sørger for kage og eftermiddagskaffe, og hen under aften fyrer vi op i grillen, så medbragt mad kan kokkereres.
(Der vil i begrænset omfang være plads til kød m.v. i flyvepladsens køleskab). Der vil være mulighed for at købe kartofler og grønt samt salg af sodavand, øl og New Zealandske vine.

Et af dagens højdepunkter bliver det første uofficielle Danmarksmesterskab i gummistøvlekastning!!!
(For de der ønsker at øve sig, bliver der tale om str. 45 for herrer samt str. 38 for kvinder).
FØRSTE KAST KL. 14.00.

For abonnementer af FLYV er der gratis landing og start på dagen, og skulle du have glemt af forny abonnementet sparer du landingsafgiften når du har betalt for et års FLYV.

Der vil gælde normal takst for øvrige deltagere.
Læs mere på www.kda.dk og www.samair.dk

Fly! The London Airshow

Tekst og foto: Knud Larsen

Airshow i midten af London! Kan man det? The London Airshow blev første gang afholdt i 2004, hvor der kom 11.000 besøgende. Hovedsponsoren var Exxon Mobil Aviation Lubricants, der også skulle være sponsor for AERO 2005 i Friedrichshafen og sponsor af Elite Twister, en Extra 300S, der skal flyve ved Flyvningens Dage i Roskilde i august. Så besøget i London kunne om ikke andet bruges til research og andre opgaver i byen.

Men de' blew nu ikk' så ring' endda!

Simulatorflyvning var meget omfattende, og det var naturligt nok, når man nu ikke kunne flyve i den rigtige ting.

Microsoft havde etableret det de kaldte Microsoft Flight Simulator City. Og det var et tilløbstykke! På omkring 30 opstillede PC var der både "almindelig" flysimulatorprogrammer og proceduretrænere med instuktører. Og der var kø hele tiden for at komme til.

British Airways havde opstillet en Boeing 737 simulator, hvor man under instruktion af en af selskabets piloter kunne flyve landinger for et beskedent beløb, som gik til velgørenhed.

ExxonMobil havde som hovedsponsor en stor central stand.

Den rigtig store udfordring var Breitling Fighter Challenge, hvor man efter en omhyggelig briefing kunne flyve dog-fight på storskærm mod en anden PC-pilot.

De der havde medbragt deres flyvecertifikat eller havde et Breitling ur på håndleddet kom forrest i køen. Og mens man stod der kunne man kigge på Breitlings armbåndsure, prisen startede ved £ 2.800 (ca. kr. 30.000).

På UL-fronten går det hurtigt i disse år. Der er for de fleste flys vedkommende langt fra firsernes åbne lærred- og stålwirerfly, der nærmest lignede genopfindelsen af Ellehammers fly.

Nu er et UL-fly smukt, strømlinet, udført ofte i kompositmaterialer og som regel med en firecylindret Rotax-motor i næsen. WT9 Dynamic kan være eksponent for denne flytype.

Fly! The London Air Show fandt sted i den store udstillingsbygning Earls Court i det sydvestlige London tæt ved jernbanestation, Underground og større veje og masser af hoteller i nærheden, så det var ideelt placeret, men en startbane var der naturligvis ikke.

Det var selvfølgelig begrænset hvor store fly der kan køres gennem Londons gader, men der var da både Piper Saratoga, Supermarine Spitfire, Westland Lynx helikopter o.m.a. Udstillingen omfattede også motoriserede paraglidere, ultralette fly og masser af stande med flyveskoler, der gerne ville fortælle om det pragtfulde ved at flyve, både erhvervsmæssigt og i fritiden.

I et særlig afgrænset område blev der fløjet med store radiostyrede modelhelikoptere.

Breitlings simulatorstand.

Det er den slovakiske fabrik Aerospool der har bragt WT9 Dynamic til udstillingen i London.

WT9 står designeren Wala Tadeas' niende fly. Fabrikken er måske ikke videre kendt for motoriserede fly, men firmaet er en stor underleverandør til svæveflyfabrikken Schempp-Hirth.

Skroget på WT9 er bygget af sektioner af avanceret kompositmateriale. Flyet er lavvinget, og man sidder ved siden af hinanden. Det store glas canopy åbnes fremover og giver god adgang til de to sæder. Dynamic fås i flere varianter bl.a. med fast eller optrækkelig understel og forskellige Rotax motorer. En aftale med fabrikspiloten om at få en prøvetur under den kommende AERO2005 udstilling skulle vise sig at gå i vasken.

Et af problemerne med denne type UL-fly er at overholde maximalvægtgrænsen på 450 kg. Tænker du på at anskaffe et af de moderne UL-fly bør du kontakte Dansk UL-flyver Union for at sikre dig at flyet kan indregistreres i Danmark. Det vil være ærgerligt at købe et fly, der ikke kan bruges!

Slanke linier og et elegant design.

WT9 har en omfattende instrumentpanel

Aerospool WT9 Dynamic

Data:

Spændvidde:	9,0 m
Længde:	6,4 m
Højde:	2,0 m
Vingeareal:	10,3 m2
Tomvægt:	254 kg
Max. startvægt:	450 kg
Brændstofbeholdning:	75 l
Rejsehastighed:	120 kts
Stigehastighed:	1380 ft/min
Rækkevidde:	1.200 km

Piper

New Piper Aircraft, Inc. var repræsenteret at den lokale distributør Senate Aviation Ltd. På deres stand var plads til både en Piper 6X og den første engelske Piper Arrow III udstyret med Avidyne's FlightMax Entegra glascockpit.

Piper Arrow III med glascockpit fra Avidyne.

Ny Lancair

Det amerikanske flyfabrik Lancair i staten Oregon begyndte for en halv snes år siden at fremstille komponenter til selvbyggere. Kendt i det danske luftrum er de tosædede OY-CUA bygget af luftkaptajn Jens Peter Jensen.

Men Lancair vil også gerne være med på markedet for fabriksfremstillede fly. Den nyeste i række er Lancair Columbia 400. I det marked kæmper man med Cirrus fabrikkens SR22, hvormed der er mange ligheder. Fremstillet i kompositmaterialer, stor 310 hk Continental motor og glascockpit.

Lancair Columbia 400

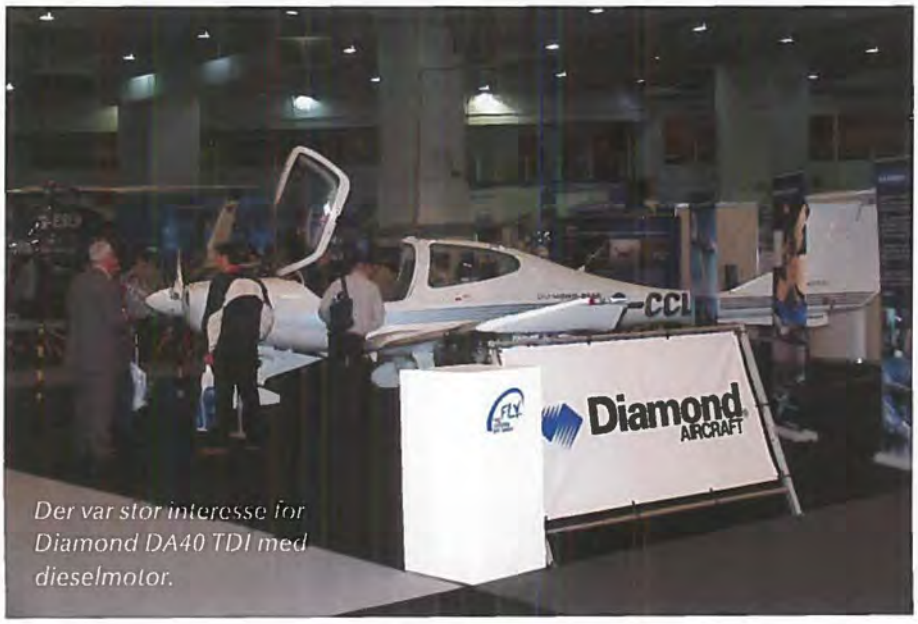
Data:
Motor: Continental TSIO-550 på 310 hk, to turboladere og ladeluftkølere

Spændvidde:	12,0 m
Længde:	8,4 m
Højde:	3,0 m
Tomvægt:	2.500 lbs
Max. startvægt:	3.600 lbs
Brændstofbeholdning:	98 US Gal.
Rejsehastighed:	235 kts i FL 250
Stigehastighed:	1.500 ft/min
Rækkevidde:	ca. 2.000 km

Columbia 400 er certificeret til FL250.

Diamond Aircraft

En af de store stande var med fly fra den østrigske fabrik Diamond Aircraft repræsenteret ved den lokale distributør. Diamond flyene kan leveres med Centurion dieselmotorer fremstillet af Thielert Aircraft Engines i Tyskland. Og de sælger godt i England, ikke mindst på grund af brændstofpriserne. En liter Avgas koster ca. 11 kr., mens Jet A-1 kun koster 3,50 kr.! Så der er ikke noget at sige til at otte ud af ti fly sælges med dieselmotor.



Der var stor interesse for Diamond DA40 TDI med dieselmotor.

Helikoptere

Firmaet Eastern Atlantic Helicopters Ltd. havde medbragt helikoptere af typerne MD500, MD600 Notar, Enstrom 480B og Enstrom 280FX. Enstrom Helicopters Corp. er et amerikansk helikoptermærke der ikke er særlig kendt i Danmark selvom det har eksisteret siden 1959.

Den udstillede orangefarvede MD500 har sidste år sat hastighedsrekord Jorden rundt på 17 ½ dag.

James Bond

Og så var der gensyn med Bond – James Bond om end ikke personligt så i form af den gyrocopter med raketter o.m.a. han anvendte i filmen You Only Live Twice. Og hvis nogen skulle være i tvivl om hvem der er den rigtige James Bond så fremgår det klart af skiltet. Sean Connery ER James Bond!

Statistik

Arrangørerne af FLY! The London Air Show har spurgt et tilfældigt udvalg af de 13.240 besøgende om deres mening.

Jorden rundt på godt 17 dage i denne MD500.

Enstrom 480B har turbinemotor og plads til en pilot og tre passagerer.

Wallis WA-116 autogyro med James Bond standardudstyr.

Af den gruppe der var piloter eller under uddannelse var de væsentligste tal: 37% kom for at se flyene, 26% for at købe tilbehør, 22% for at diskutere karriere.

Af den gruppe der ikke var piloter var tallene: 44% kom for at se flyene, 7% for at købe tilbehør, 15% for at diskutere karriere, 19% ville gerne bruge simulatorerne og 11% ville gerne prøve at sidde i en Spitfire!

FLY! The London Air Show er planlagt at finde sted igen i 2006.

Sponsor for flere arrangementer

ExxonMobil har i nogen tid engageret sig kraftigt i markedet for olie til flymotorer. Bill Dennis, der er chef for ExxonMobil Generel Aviation, Lubricants med hovedkvarter i England, har fået til opgave at gentage et succesprojekt fra USA i Europa. I Skandinavien sker markedsføringen gennem Air Alpha Maintenance A/S i Odense Lufthavn. Selskabet er en del af Air Alpha koncernen.

ExxonMobil har sponseret driften af et kunstflyvningsfly af typen Extra 300S og tilhørende besætning. Flyet deltager i opvisninger en række steder i Europa i løbet af 2005, bl.a. i Flyvningens Dage i Roskilde i august.

Slid på flymotorer er ofte et usynligt problem. Kun ved udløb af drifttid (TBO) eller ved adskillelse af anden grund er det muligt at konstatere slid på motorens dele. Ved at udtage en olieprøve og analysere denne for indholdet af forskellige metaller (kobber, chrom, aluminium etc.) vil man være i stand til at konstatere slid i motoren.

Og sliddet kan kun minimeres ved at bruge den bedste olie i motoren.

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

For 70 år siden var der også kronprinsebryllup i maj måned i Danmark. Daværende kronprins Frederik fik sin svenske prinsesse Ingrid, og FLYV's juni nummer bringer en flot beskrivelse af Hærens og Marinens Flyveres hilsen til de nygifte: *"Med tre Formationer paa i alt 27 Flyvemaskiner hilste Hærens og Marinens Flyvere de nygifte velkommen, da Flotillen passerede Drogden Fyrskib. Den ene af Hærens Formationer, 9 Tiger Moth under Kommando af Kaptajn C.C. Larsen, fløj Kongeskibet i møde med Maskinerne liggende saaledes, at Formationen dannede Bogstavet F. Derefter vendte den om og passerede atter Kongeskibet, men denne Gang dannende Bogstavet I."*

Det må have set flot ud og være foregået i et tempo, hvor man kunne nå at nyde synet. Det gælder om at have øjnene med sig på en helt anden måde, når det er ni F-16, der opfører samme ballet. Sammenligningen kunne iagttages ved et flyvestævne i Skrydstrup for mange år siden, hvor netop en Tiger Moth og en F-16 fløj i formation. Tiger Moth'en trak alt hvad den kunne, mens jageren måtte balancere på kanten af en sikker indfaldsvinkel og stod næsten lodret for ikke at sejle Tiger Moth'en agterud. Men fint så det ud.

I dag er Tiger Moth'en jo ikke længere en aktiv del af det danske luftforsvar, dem der er tilbage pudses og plejes af veteranentusiaster og ballon-nedskydere. Men de er stadig flotte at se på og derfor seværdigheder, noget som FLYV pessimistisk spåede hele sportsflyvningen at blive efter forårets tindrende optimisme. Grunden til det udprægede sortsyn var valutaforholdene, som spændte rigtig mange ben for sportsflyvningen. Under overskriften *Bliver Sportsflyvemaskinen en Seværdighed i Danmark?* gør skribenten rede for, hvad det har for konsekvenser, at der ikke må indføres flyvemaskiner i landet: *"Da vi ikke selv har nogen Flyvemaskineindustri, betyder det igen Standsningsstød for det nye og moderne Befordringsmiddel."* Standsningsstød. Godt ord, meget beskrivende, man ser det for sig, en lige venstre i spinneren, stop! *"Ikke alene forhindres danske Flyvere, der har deres Erhverv som Civilflyvere, i at forny Materiellet og at foretage Nyanskaffelser, saaledes at de bliver ude af Stand til at udøve deres Erhverv, men alle de nye Sportsflyvere bliver med eet Slag bremset i deres videre Træning"* – et standsningsstød, der vil noget. *"Særlig opmuntrende er Situationen ikke. Medens alle andre Lande kæmper for Fremskridt, staar vi stille, og støt og roligt sejles vi agterud paa Sportsflyvningens Omraade. Bliver det ved paa denne Maade, ender det med, at Sportsflyvemaskinen bliver en Museumsgenstand her i Landet".*

Nå, helt så galt er det da heldigvis ikke gået, selv om man må medgive, at skribenten meget vel kan have kigget i krystalkuglen og set miljørestriktioner, flyvepladslukninger og sidst gebyreksplosionen i 2005.

På Dansk Svæveflyver Union's side får pessimismen et andet udtryk. Unionens tekster har altid været præget af optimisme, slået på det gode kammeratskab og den sunde sport, som svæveflyvning er. Derfor kom følgende liste lidt bag på mig:

"Kender du det –

naar Benene ryster af Spænding før den første Start

naar man siger til sig selv: "Husk at trykke Pinden fremefter", men glemmer det

naar man har løbet Farten af oppe i Luften og pludselig opdager det

naar man træder galt Sideror og ender i et flot Sideslip

naar Jorden pludselig farer op og slaar til Meden, saa alle Topbardunerne knækker

naar man har fløjet Planet til Rullebrænde og Pudseklude og bagefter vil klare den ved at benægte Fakta

naar man ved et helt Slumpetræf har udført en god Flugt, at lade som om det var en af sine mindste Kunster

naar det giver Bagslag at være den sidste Mand i et gammel opslidt Gummitov.

Jeg tænkte nok, at du kendte det.

Konkylie"

Måske har svæveflyverne blot været i gang så længe anno 1935, at de har samlet sig nogle erfaringer, som de gerne vil dele med de unge og nye. Godt træk. Og serveret med et anstrøg af humor midt i alvoren.

Selv brevkasseredaktøren trækker opgivende på skuldrene i denne udgave af FLYV: "TNP i Hellerup spørger: *Naar Luftfartstilsynet ellers er meget streng med Hensyn til Kravene overfor Sportsflyvere, hvorledes kan en Sportsflyver saa faa lov til at flyve med Passager umiddelbart efter at han har taget Certifikat? jeg forstaar det ikke. Svar: Det er der mange andre, der heller ikke gør; men desværre er Forholdene i Øjeblikket saadan"*

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-HGO	Eurocopter AS350B32005	2005	3919	8.4.2005	Air Greenland, Nuuk	
OY-HHS	Eurocopter EC120B	2001	1189	5.4.2005	Bel Air by Lestein, Holsted	F-GTCJ
OY-LSX	Glaser-Dirks DG-400	1988	4224	1.3.2005	Fred.sund-Frd.værk Flyveklub	G-DGCD
OY-SMD	Piper PA-34-220T Seneca V	2001	3449234	3.3.2005	Skan Service ApS, Grindsted	N371C
OY-SRG	Boeng 767-219	1986	23328	22.3.2005	Star Air A/S, Dragør	N328MT
OY-VKD	Airbus A321-211	2003	1960	29.4.2005	My Travel Airways	G-EPPA

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-GKC	Cessna 560XL	21.2.2005	Lego System A/S, Billund	Solgt til Belgien
OY-GML	Beech 1900C Airliner	7.12.2004	Aviation Assistance under konkurs, A/S Rosk.	Solgt til Kenya
OY-HGL	Aerospatiale AS350B	2.11.2004	Air Greenland, Nuuk	Solgt til USA
OY-HIW	Sikorsky S-76A	12.1.2005	CHC Denmark +	Solgt til England
OY-TPC	Cessna 208B Caravan I	26.4.2005	Tele Greenland A/S, Nuuk +	Solgt til Tyskland
OY-TPG	Cessna 208B Caravan I	21.3.2005	Tele Greenland A/S, Nuuk +	Solgt til Sverige
OY-VKO	Airbus A320-214	3.12.2004	My Travel Airways, Dragør +	Solgt til Philipinerne
OY-VKP	Airbus A320-214	8.12.2004	My Travel Airways, Dragør +	Solgt til Philipinerne

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OYBJL	Cessna F 172N	13.4.2005	Tom Gant, Spanien	Lotte Brinckmeyer, Allerød
OY-DHG	Cessna 150B	27.4.2005	Holbæk Flyveklub, Vig	Odsherred Flyveklub, Nørre Asmindrup
OY-EGU	Cessna F 172H	15.4.2005	ABC Luftfoto I/S, Gredstedbro	Flymøller, Haderslev
OY-FRC	Piper PA-28-140	20.4.2005	Tommy Guldbæk Helms, Horsens	Billund Air Center A/S, Billund
OY-YAC	Yakolev Yak-52	23.12.2005	Kirsten Rungholm, Vamdrup	Søren Dolriis ApS, Helsingør

OY-DHG Cessna 150B

Caravelle 50 år

Et af de smukkeste trafikfly nogensinde Sud Aviation SE-210 Caravelle fejrede den 27. maj 50 års fødselsdag.

Den 27. maj 1955 startede prototypen Zero One fra banerne i Toulouse på sin jomfruflyvning næsten på 50 årsdagen (på nær en måned) for det kommende familiemedlem Airbus 380.

Caravellen var på mange måder forud for sin tid. Dens styresystem bestod udelukkende af hydrauliske forbindelser – ikke noget med wirer og stødstænger, heller ikke til back-up. Fabrikken havde et samarbejde med engelske De Havilland, der havde erfaringer fra deres Comet (også nogle dårlige). Det samarbejde ses bl.a. i at Caravellens næseparti er magen til Comet's og cockpitindretning er også næsten ens.

SAS var den første udenlandske kunde (Air France var første indenrigs), der fløj med Caravellen.

Den 13. april 1959 landede SAS' første Caravelle LN-KLH (se foto) efter en tre timer lang flyvning fra Toulouse til Bromma, Stockholm. Den fik SAS-navnet Finn Viking og udførte den første officielle flyvning i SAS-regi den 26. april 1959 med destination Beirut. I perioden 1959-1974 opererede SAS 21 Caraveller.

LN-KLH var ikke alene det først ankomne fly, men også det der foretog den sidste flyvning (ikke i rutetrafik) den 26. september 1974 i SAS-tjeneste ved en flyvning til Fornebu. Dagen efter blev det overført til Gardemoen lufthavn for at blive doneret til Norsk Teknisk Museum.

En anden Caravelle OY-KRD blev overdraget til Danmarks Flyvemuseum den 4. oktober 1974 og kan nu ses komplet på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

FOTO:

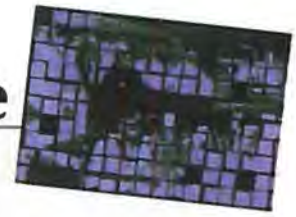
Fotoet er et officielt SAS-postkort. På bagsiden står: SAS medium range Caravelle jetliner serves the most important cities in Europe and Middle East. (Litho in Norway – Harald Lyche & Co.)

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Navne



Døde

Oberst Vagn Holm

Den 22. april døde oberst Vagn Holm, 90 år gammel. Han var pilot fra 1939, Hærens Flyvertroppers sidste førkrigshold.

Under Anden Verdenskrig kom han til Sverige, hvor han bl.a. fløj Saab B 17 og var med i Den danske Brigades flyverstyrker. Efter krigen forrettede han især stabstjeneste, men han var også stationschef i Karup og Skrydstrup og chef for Træningskommandoen. Han sluttede som chef for Flyvevåbnets officersskole i 1976.

Ansættelse

Adm. dir. Jimmy B. Andersen

Efter en rekonstruktion af virksomheden og bestyrelsen har DAO Aviation A/S i Københavns Lufthavn Roskilde pr. 1. maj 2005 ansat Jimmy Binderup Andersen som administrerende direktør.

I 1999 vendte Jimmy tilbage til Danmark efter en international karriere indenfor forsvar, rumfart og luftfart, for at blive administrerende direktør for firmaet INFOCOM i Sønderborg.

Som et led i den strategiske udvikling af dette selskab var han med til at sælge virksomheden til Mærsk Data, hvor han fortsatte som administrerende direktør i firmaet Mærsk Data Defence.

Fra 2003 har Jimmy opbygget Center for Software Innovation i Sønderborg, som har til opgave at styrke innovationen indenfor mechatronicsindustrien i lokalområdet.

Jimmy Binderup Andersen er 38 år og privatpilot.

Bøger

Mit liv med faldskærme

Vincent Seremet: Mit liv med faldskærme. Danmarks Tekniske Museum, Helsingør 2004. 191 sider, 25 x 18 cm. Indb. Pris kr. 228,- plus forsendelse. DTM har telefon 49 22 26 11.

Forrige år udkom forfatterens første bog: Besat af flyvning. Nu følger bogen om hans faldskærmsliv. Seremet er født i 1930, og hans flyveinteresse starter som seksårig ved den militære flyveplads i Ringsted. Det skal være noget med flyvning. Og det blev det i høj grad også. Under Anden Verdenskrig fandt han en faldskærm fra en våbennedkastning. Han tog den med hjem og begyndte straks at eksperimentere med den. Senere kom han i forbindelse med en mand, der i Tyskland eksperimenterede med mange forskellige faldskærmsmodeller til mange forskellige formål. Når Seremet ikke var optaget af at eksperimentere med egne fly- og autogyro opfindelser var han rundt i verden for at deltage i udviklingen af faldskærme. I en alder af 75 er han stadig aktiv.

K.L.

DVD

Ud over bogen har han også produceret en DVD med alle hans flytyper, fx helikoptere, autoglidere, flexvinge og rygbåret jetfly. Og der er selvfølgelig et afsnit om faldskræme. Spilletid 45 min.

Pris kr. 100,-. Fås også på Danmarks Tekniske Museum.

Foredrag

Vincent Seremet tilbyder til foreninger og klubber foredrag om Anderledes Flyvning, som han kalder det. Varighed ca. to timer. Han kan kontaktes på tlf. 43 90 29 49.

88 dage til Sindal

good aviation practice
GAP
danmark 2004

Irland under 2. Verdenskrig

Donal MacCarron: Landfall Ireland. The story of Allied and German aircraft which came down in Éire in World War Two. Colourpoint Books. 2003. 152 s. 21 x 26 cm. hft. ISBN 1 904242 03 0. Pris: Euro 21,00.

Irland var neutralt under krigen, men ikke mindre end 220 fly fra de krigsførende parter "landede" på øen - enten ved ulykker, ved fejlnavigering eller enkelte med vilje. Forfatteren var som teenager frivillig i det irske hjemmeværn og oplevede mange af hændelserne personligt. Han har interviewet talrige af de implicerede og fremdraget mange sjældne billeder.

På USAAF's anmodning blev der mange steder udlagt 10 m høje bogstaver med ordet "Éire" belyst om natten, så vildfarne fly kunne vende om i tide. Det hjalp ikke en B-17 pilot, der nødlandede med general Dever ombord. Besætningen slap for yderligere tiltale, da vendte hjem. De havde kun få måneders flyvetid totalt og navigatøren havde kun navigeret over vand tre gange!

De fleste allierede besætningsmedlemmer blev forholdsvis hurtigt sendt over grænsen til Nordirland, mens tyskerne forblev interneret. Mange fly blev også udleveret, mens det irske "Air Corps" overtog en del mindre engelske fly.

Der var selvfølgelig også mange tragedier. Som på det "magnetiske bjerg", der tiltrak sig fire havarier: To Sunderland, en Wellington og en Condor. Af de 48 ombord omkom de 24.

Det sidste tyske fly var en Ju 88 fra Grove (Karup), der forlod Danmark på befrielsesdagen. Da den engelske testpilot Eric Brown kom for at hente natjageren til England, blev han bedt om at skifte til civilt tøj. Selvom krigen var ovre var det ikke alle regler, man ville se igennem fingre med.

P.J.C.

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	46141503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9696 9696/9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Tonny Henriksen	5950 4015	
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg
Tlf. 3990 1710
www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA i april

6. april.

Perspektivgruppemøde i Århus.

8. april. Eurocontrol

Generel Aviation & Bussines Aviation Day, Eurocontrol - Bruxelles. Fra KDA deltog generalsekretær Anders Madsen.

16. april. Repr.møde

DMU repræsentantskabsmøde i Beldringe, hvor Knud Larsen og Anders Madsen deltog fra KDA.

17. april. Hvidbog

Perspektivgruppens hvidbog frigives og fordeles til bestyrelsen.

18. april. Rådet

Generalforsamling i Rådet for Større Flyvesikkerhed. Jørn Vinther afløses af Anders Madsen som næstformand i Rådet.

22.-24. april. AERO

Besøg på AERO 2005 i Friedrichshafen. Redaktør Knud Larsen dækker messen for FLYV.

23. april. EAS

Generel Meeting i Europe Air Sport. Fra Danmark deltog Jens Feldborg som delegeret for KDA, Per Wistisen, DSvU som observatør og Anders Madsen, KDA som observatør.

27. april. Bank

Møde med vor bankforbindelse Danske Bank. Formålet med mødet var gensidig orientering, bla. om FAI´s 100 års jubilæum etc. KDA håber på et mindre sponsorat fra Danske Bank.

27. april. Friluftsrådet

Generalforsamling i Friluftsrådet. KDA var repræsenteret ved formand Aksel C. Nielsen.

29. april. DHPU

Dansk Hanggliding og Paragliding Union holder møde i KDA-huset.

30. april. Repr.møde

KDA repræsentantskabsmøde i Roskilde. Referat publiceres senere på hjemmesiden og bringes ligeledes i FLYV.

Pokal til Kirsten Klærke-Hansen

I forbindelse med det årlige repræsentantskabsmøde i Kongelig Dansk Aeroklub uddeltes SAS pokalen for Klubledere. KDA's bestyrelse besluttede efter indstilling at tildele pokalen til formanden for Herning Motorflyveklub Kirsten Klærke-Hansen for den store indsats hun (og medlemmer i Herning Motorflyveklub) havde gjort i forbindelse med afholdelse af det dobbelte verdensmesterskab i Præcisions- og Rallyflyvning i juli sidste år.

Kirsten Klærke-Hansen takkede for pokalen og glædede sig til at tage den med hjem til klubhuset og medlemmerne.

Kirsten Klærke-Hansen får overrakt SAS pokalen for Klubledere af KDA's formand Aksel C. Nielsen. Foto: Knud Larsen.

Sådan starter en verdensmester!

Louise Crandal igen verdensmester

Det 9. FAI World Paragliding Championship i Valadares, Brasilien var kendetegnet ved flot flyvevejr. Det lykkedes at gennemføre 10 heat på 12 dage. Fra starten lagde Louise Crandal sig i spidsen og bare øgede afstanden til konkurrenterne hele tiden. Louise Crandal vandt med 449 point foran nr. 2.

Samlet blev det til en placering som nummer 16, og kun de bedste mænd var altså i stand til at slå hende.

Louise har imidlertid besluttet at slutte på toppen og slutte karrieren. Det står helt fast.

Louise Crandal begyndte at paraglide i 1992, og hun har opnået enestående resultater.

To gange World Cup mester, to gange Europamester og nu Verdensmester for tredje gang. Plus en række sejre i store internationale konkurrencer.

Til lykke til Louise Crandal.

Louise Crandal øverst på podiet.

DM i svæveflyvning

Konkurrencen fanst sted på Svæveflyvecenter Arnborg den 5.-15. maj.

Østsjællands Flyveklub tog for sig af retterne i 15 m klassen (tre ud af de fem første). Det affødte denne pressemeddelelse:

Selvom vejret altid kan få en svæveflyver til at rynke panden, har to piloter fra Østsjællands Flyveklub udnyttet det på bedste vis og kan derfor få henholdsvis en guld og sølvmedalje med hjem til klubben efter dette års Danmarksmesterskaber i svæveflyvning.

Normalt er der ikke langt mellem placeringerne i toppen af feltet, og der har ikke været mange point mellem Ulrik Eilert fra Østsjællands Flyveklub og hans nærmeste konkurrent. De to har dagligt skiftedes om at være nr. 2 og 3, men på sidstedagen var heldet, vejret og rutinen med Ulrik Eilert, for mens han ankom i fin stil måtte hans konkurrent udelande og derved tog Ulrik Eilert sølvmedaljen.

Men der er langt op til guldet, som klubkammeraten Henrik Breidahl vandt i år. Henrik han igennem de seneste konkurrencedage skabt sig en så komfortabel føring at det stort set ikke kunne gå galt i dag. Medaljen var sikret. Guldmedaljen bliver, igen, båret til Kongsted af vel nok landets dygtigste og mest talentfulde svæveflyver Henrik Breidahl.

Henrik vandt sidste år en sølvmedalje ved Europamesterskaberne i svæveflyvning, i Litauen. I år vinder han så de nationale mesterskaber, men det er blot opvarmning. Til juni tager han sit fly med til endnu et Europamesterskab, denne gang i Finland.

Østsjællands Flyveklub har i alt haft fem piloter der har deltaget ved mesterskaberne, 4 i 15 meterklassen og en enkelt i klubklassen. Alle har opnået gode placeringer og er nu klar til årets internationale konkurrencer.

Redaktionen har fået tilsagn om at Rasmus Ørskov vil skrive en artikel om årets DM.

Resultaterne

Standardklassen

#	CN	Pilot	Klub	Fly	Point
1	SE	**Uffe Edslev**	Herning	LS-8a	**6610**
2	AB	**Arne J. Boye-Møller**	Vestjysk	LS-8a	**6307**
3	AA	**Erik Døssing Jensen**	Viborg	Discus 2T	**6120**
4	EC	**Christian Skov**	Herning	LS-8	**5944**
5	SR	**Morten Juul Christensen**	SG-70	LS-8	**5771**
6	2A	**Anders Møller Andersen**	Aviator	Discus 2A	**5737**
7	2F	**Jan Fahlgren**	Værløse	Discus 2A	**5671**
8	V	**Rasmus Ørskov**	Herning	LS-8a	**5548**
9	JB	**Jan Brandt Jørgensen**	Midtsjælland	LS-8	**5401**
10	UG	**Jan Schmeltz Pedersen**	Nordsjælland	LS-8	**5372**
11	VD	**Peter M. Lorentzen**	Herning	Discus 2b	**5129**
12	RC	**Kaj H. Pedersen**	Vestjysk	ASW 28	**4946**
13	UM	**Bent Sander Nielsen**	Viborg	Discus 2T	**4373**

15m-klassen

#	CN	Pilot	Klub	Fly	Point
1	5A	**Henrik Breidahl**	Østsjælland	Ventus 2A	**5943**
2	X4	**Ulrik Eilert**	Østsjælland	LS 6	**5528**
3	CC	**Ulrik Sørensen**	SG-70	ASW-27	**5513**
4	EM	**Johnny Reichstein Jensen**	Billund	ASW-27B	**5225**
5	Y6	**Steen Elmgaard**	Østsjælland	Ventus B	**5197**
6	AG	**Mette Schmeltz Pedersen**	Billund	ASW-27B	**5188**
7	I	**Jan Hald**	Midtsjælland	Ventus C	**5166**
8	IB	**IB Wienberg**	SG-70	Ventus 2cT	**5122**
9	KV	**Stig Øye**	Polyteknisk	Ventus 2cT	**5107**
10	PB	**Jan Gevad**	Tølløse	DG-600	**4946**
11	S1	**Kristian S. Hansen**	Herning	Ventus 2	**4815**
12	000	**Jan W. Pedersen**	Nordsjælland	DG-808S	**4736**
13	_4	**Per Winther**	Vestjysk	DG-800 S	**4581**
14	RM	**Mogens Hansen**	Nordsjælland	Ventus CM	**4573**
15	LN	**Ole Arndt**	Jysj Aero Sport	ASW20FPL	**4467**
16	ZA	**Knud Møller Andersen**	Herning	Ventus 2 CT	**4278**
17	HC	**Hans Chr. Hoeck**	Nordjysk Svæveflyveklub	DG 800S	**3973**
18	YF	**Klaus Vang Petersen**	Østsjælland	LS6c	**3930**
19	LH	**Brian Christensen**	Fyn	ASW 20	**3900**
20	LP	**Peter Meilhede Hansen**	Vejle	LS6 18W	**3735**
21	D	**Jan Buch-Madsen**	Midtsjælland	DG 800B	**3725**
22	CM	**Christian Madsen**	Fyn	Ventus C	**3534**

Klubklassen

#	CN	Pilot	Klub	Fly	Point
1	X7	**Jens Binderup**	Midtsjælland	LS4	**5017**
2	L4	**Thorsten Mauritzen**	Midtsjælland	Std. Libelle	**4845**
3	BC	**Agnete Olsen**	SG-70	Std. Libelle	**4116**
4	YD	**Rasmus Nielsen**	Fr.sund-Fr.værk	DG 300	**3618**
5	K3	**H. C. Christensen**	Nordjysk	LS 1 C	**3342**
6	B6	**Lech Bojanowski**	Østsjælland	LS 1 C	**3304**
7	109	**Martin Elkjær Nielsen**	Herning	LS 1 C	**2514**
8	LA	**Mogens H. Larsen**	Hjørring	Centair 101 A	**2141**

Opråb til motorflyvere: Pas på svæveflyene

Af Henrik Værø, Roskilde Flyveklub

Det er for alvor sæson for svæveflyvning nu. Svævefly er næsten altid camoufleret cumulusfarvede (hvide!), de har som regel ikke transponder, bruger kun sjældent samme radiofrekvenser som os motorister - og kender man ikke til svæveflyvning, vil man sige at de bevæger sig noget uforudsigeligt. Ofte ligger de i flokke og kurver i nærheden af svæveflyvepladserne, men i godt svævevejr tager de gerne på træk rundt i landet på distanceflyvninger, som ofte samtidigt er hastighedskonkurrencer. De kan flyve ligeud med hastigheder fra 40 og helt op til 140 knob, og de kan uden først at bruge blinklyset kaste sig lynhurtigt ind i en opadgående stejlkurve. For at narre fjenden har de også en særlig flyveteknik der på grund af det påfaldende urolige højderor kaldes delfinflyvning. Disse uregerlige og næsten usynlige fly har vi motorister for resten vigepligt for. Jeg har kun ét forslag: flyv med øjne så store som møllesten, indstil fokus på noget der er længere væk end din GPS, og lav blid nakkegymnastik under hele flyvningen! Med andre ord: hold forbandet godt udkig! For nogle år siden kolliderede en Piper Arrow med et svævefly et sted i Jylland. Svævepiloten reddede sig i faldskærm.

Når svæveflyene skal i luften, foregår det enten i snor efter et motorfly, hvilket er en ret fredelig procedure, eller som spilspart, hvilket ikke er helt fredeligt. Med hensyn til flyslæb, så har vi motorister vigepligt, og så skal vi lige vide, at når flyslæbet er slut og svæveflyet hægter sig af, svinger det til den ene side i et stigedrej, mens motorflyet samtidig drejer til modsat side og går nedad.

Spilstart, derimod, er noget af det vildeste der findes indenfor civil flyvning. Omkring 2-3 sekunder efter at flyet står stille på jorden, skyder det som en raket op med en stigevinkel på ca. 45°. Afhængigt af blandt andet vinden og snorens længde kan svæveflyet på denne måde komme op i næsten 2000 fod, og det tager kun få sekunder. Snoren, som trækker flyet op, er så godt som usynlig, og den er livsfarlig. I din VFR Flight Guide (VFG) er der i afsnit ENR 5.5, pkt. 1.2 en indskærpelse af, at man derfor bør holde sig mindst 2000 fod over alle svæveflyvepladser, hvor der foregår spilstart, i en afstand af 1 NM. På Sjælland er det især Tølløse og Slaglille svæveflyvepladser, der synes at de af og til ser for meget til motorfly. Svæveflyvepladserne er markeret på dit ICAO-kort med et rødt G inden i et flyvepladssymbol, så tag det med i din flyveplanlægning når du lægger ruten. Drageflyverne bruger også spilstart, og deres optrækspladser er også markeret på kortet med et rødt symbol - en dragevinge med en sprællemand nedenunder.

Orientér dig på forhånd - hold udkig - hold afstand!

KALENDER

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

13-23/6	Viking Glide, Eskilstuna, Sverige
18-25/6	Svedanor strækflyvningskursus, Elverum, Norge
28/6-17/7	EM, Finland
3/7-24/7	EM, Slovakiet
18-28/7	Sun Air Cup, Arnborg
23-29/7	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
24-29/7	Svedanor kunstflyvningskursus, Elverum, Norge
30/7-5/8	Svedanor strækflyvningskursus, Arnborg
31/7-13/8	VM for kvinder, Klix, Tyskland
31/7-20/8	4. junior VM, England
7-14/8	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
13-19/8	Svedanor kunstflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
20-27/8	Int'l Vintage Sailplane Meet, Elmira, New York (www.soaringmuseum.org)
21/8	Nordisk svæveflyvedag
9-11/9	Nordisk Svæveflyvemøde, Danmark

2006

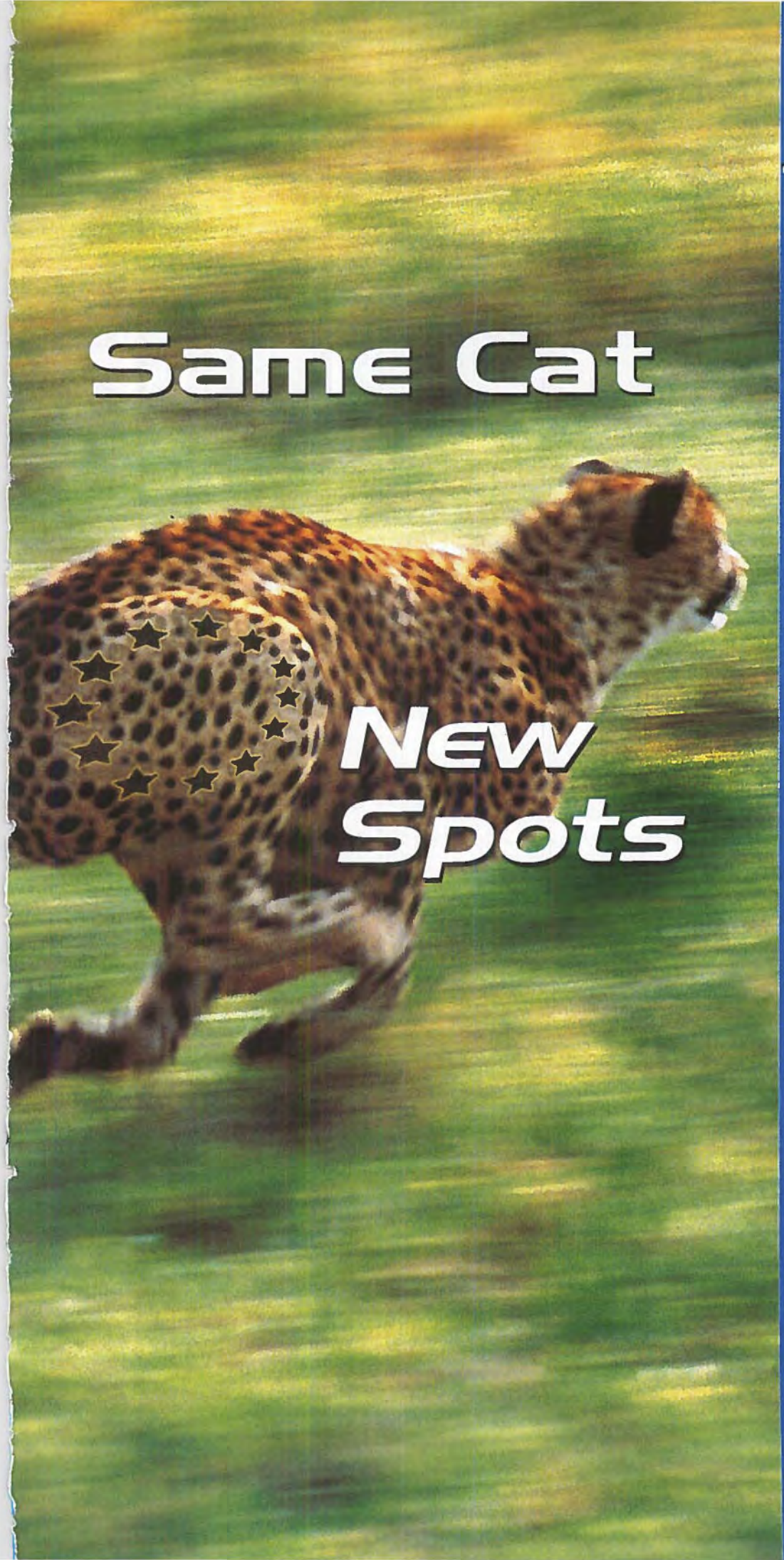
10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

16-21/8	DM, SM og NM, Egeskov Slot, Fyn

Kunstflyvning (www.kunstflyvning.com)

11-14/8	Nordisk Mesterskab, Sindal



JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

Det sker i 2005

4-5/6	Fly-in, Lemvig (marked og dyrskue) (www.lemvig.com)
5/6	Military Pageant Air Display, Old Warden, England (www.shuttleworth.org)
9-12/6	KZ Rally, Stauning Lufthavn (www.kzclub.dk)
11-12/6	DH Moth Club Flying Weekend, Old Warden, England (www.shuttleworth.org)
12/6	RAF Cosford Air Show, (nær Birmingham), England (www.cosfordairshow.co.uk)
12-19/6	Paris Air Show, Le Bourget, Paris (www.paris-air-show.com)
17-19/6	Cognac Air Rally, Cognac (http://aeroclub.cognac.free.fr)
19/6	Åbent Hus, Flyvestation Karup (www.airshow2005.dk)
24-25/6	Air Power 05, Zeltweg, Østrig (www.airpower05.at)
1-3/7	Flying For Fun (PFA Rally), Kemble Airfield, England (www.pfa.org.uk)
2-3/7	RAF Waddington Int'l Air Show, England (www.waddingtonairshow.co.uk)
3/7	Flyv in, Samsø Flyveplads (www.samsoe-air-service.dk)
9-10/7	Flying Legends Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
9-10/7	Moose Jaw Canadian AF 15 Wing Int'l Air Show, Moose Jaw, Canada (www.saskatchewanairshow.com)
16-17/7	Royal Int'l Air Tattoo, RAF Fairford, England (www.airtattoo.com)
22-24/7	FAI Int'l Touristic Rally & Fly In, Bitburg Airport (www.airshow.lu)
23-24/7	Bitburg Airshow, Bitburg Airport (www.airshow.lu)
25-31/7	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
29-31/7	Weston-Super-Mare 15th Int'l Helidays, (Somerset), England (www.helidata.rotor.com)
11-14/8	Ashton Park Bristol Int'l Balloon Fiesta, Bristol, England (www.bristolfiesta.co.uk)
12-14/8	Schaffen-Diest Int'l Old Timer Fly-in, Schaffen-Diest, Belgien (www.dac.be)
16-21/8	Maks 2005, Zhukovsky-Moskva Air show, Moskva (www.maks.ru)
17/8	Fly-in, Randers Flyveplads
19-21/8	Woburn Abbey DH Moth Club Int'l Moth Rally, Woburn Abbey, England (www.dhmothclub.co.uk)
20-21/8	Flyvningens Dage Air Show, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)
20-21/8	Elvington Yorkshire Air Show, nær York, England (www.elvington.org)
20-27/8	International Vintage Sailplane Meet, Elmira, New York (www.soaringmuseum.org)
26-28/8	Int´l Ladies Cup, Teuge Airport, Holland
27-28/8	Flysiktræf 2005, Sindal Flyveplads
27-28/8	FAI Centenary Airshow, Lausanne, Schweiz (www.fai.org)
28/8	Åbent hus, Sydfyn-Tåsinge Flyveplads
2-4/9	Oldtimer Airshow, Kirchheim unter Teck, Tyskland (www.oldtimer-hahnweide.de)
3-4/9	Koksijde Int'l Air Show, Belgien
10-11/9	Battle of Britain 65th Anniversary Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
17/9	RNAS Yeovilton Int'l Air Day (Somerset), England (www.yeoviltonairday.co.uk)
27-29/9	Helitech 2005, Duxford, England (www.spearhead.co.uk)
16/10	Autumn Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
12-14/10	FAI General Conference, Paris (www.fai.org)
20-24/11	Dubai Airshow, Dubai, United Arab Emirates (www.dubaiairshow.org)

Se også www.airshows.org og www.european-airshow.com.
Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

KDA Pilotshop

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Tlf. 46 14 15 07
www.kda.dk

Elegant og praktisk flyverdragt
Mange lommer, velcroluk ved arme og ben.
65% polyester, 35% bomuld.
Farve: Sort eller mørkeblå.
Størrelse: XS-XXL.
Medlemspris kr. **1.018,75**

Randolph Solbriller
model Aviator. Eneste forhandler i DK!

Medlemspris kr. **998,.**

Pilotens Lommebog
Årskalender 2005,
Det Sker 2005,
Flyregister,
Flyvepladser o.m.a.

Kun kr. **30,00**

Headsæt til fastvinget fly
Mono/stereo, electret microfon (fås også m. dynamisk microfon), dobbelt volumenkontrol, 3 års garanti.

Medlemspris
kun kr.
1.250,-

Bagagemærke i førsteklasses læder
med guldtryk. Kan indeholde et visitkort.
11x7 cm.

Medlemspris kun kr. **45,00**

Priserne er gældende så længe lager haves.

Flymarkedet

CESSNA 182 P SKYLANE II
1976, GARMIN 430, TT:3800
Eng: 900 Pris: 575.000 DKK

PA28/PA30/31/C421A mfl.til salg
på: www.aerocenter.dk
Tlf: 40362277 -
airline@mail.tele.dk

AerobaticSchool.dk
· Spin/safety
· Kunstflyvning
· Halehjul
· Fornyelse
Lennart@Wahl.dk
Tel.: 4619 0043
Mob.: 2445 7246

Hangar på EKRK sælges
650 kvm nyere hangar fra 1998, med plads til 8 en-motorede fly.
Henv. Tlf. 2249 2122

Grumman AA5 B IFR
TT 1925 siden ny motor (British Airway), (Lycomming origi.), timer 67 sælges. Evt. hangar og Bose headset kan medfølge. Grenaa Flyveplads.
Pris 450.000.
Vagn Stevnhoved,
tlf. 8632 1355. Fax 8632 6835
Kun seriøs henvendelse for yderligere oplysninger. Hjemmebygget Hummelbird YO-VSG 1-pers. TT100 incl. prøveflyvning.

Hangar i Odense udlejes
400 kvm. hangar i Odense Lufthavn
udlejes omgående for en kortere eller længere periode.
Henv. Tlf. 2177 5563

6 aircraft for sale
Some new paint and int., some with new engine.
Look at www.aircraft.dk, contact P. Kjaergaard at mobil +45 2465 2137.

SÆLGES
1/6 part i Grumman AA-5 Tiger årg. 1978, IFR, Garmin 430. TT 2967, 600 TTSO. Særdeles god stand og med meget velfungerende ejergruppe. Stationeret i hangar på EKGH.
Andel 70.000 kr. Henv. 2182-6040 eller wilsborg@webspeed.dk

PA-28-150 OY-BBR HANGARPLADS
Dobbeltstyret, 4-sædet, VFR, ny motor, mat i lak. Står i hangar på Holbæk Flyveplads. Fly + hangar sælges helst samlet.
Prisidé kr. 200.000. Evt. finansiering.
Henv. tlf. 5965 3155.

Piper Arrow II 1974
1/4 part SÆLGES
OY-POW. SMOH: 350 timer. TT: 4800. Propel: 0. Nyt LDB. **IFR** godkent. Stationeret i hangar i Ringsted. 1/4 part i hangar medfølger. **Pris: Kr. 125.000.**
Henvendelse 2013 2163.

We bring you up front

air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af SAS.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

www.flyveopvisning.dk
Det nye website hvor du kan finde spændende film fra forskellige flyvestævner. Leveres både som dvd og vhs, fra kr. 124,00 incl. forsendelse. Forudbestil filmen "Flyvevåbnets AirShow 2005" og spar kr. 40,00
Læs mere på
www.flyveopvisning.dk

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION
RD EQUIPMENTS
RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

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 inden for 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union
Upsalagade 20, 4 th., 2100 Kbh. Ø, tlf. 35 47 34 10

Annoncering:
Ring til Jakob Tornvig
Tlf. 7580 0032

Audi A4 Avant 1,8 Turbo sælges

Årgang 2005 • Ekstraudstyr for 25.000,- bl.a. 18" Alufælge og sportsundervogn • Kun kort 10.000 km

Pris kr. 442.900,-

Kontakt: Thomas Villadsen Tlf. 2160 3716

PilotShop på www.kda.dk

Al flyvning begynder her!

88 dage til Sindal

good aviation practice GAP danmark 2005

LÆR AT FLYVE!

Se også bagsiden eller www.flyv.dk

Thisted Flyveklub

Thisted Flyveklub
Lufthavnsvej 10 - 7730 Hanstolm
Mob: 22492816 - Fax : 97965480
www.thisted-flyveklub.dk

- PPL teori samt PPL praktik
- N-BEG, BEG
- Night-qualifications, Halehjulstræning
- Differenstræning, Træningsflyvning.
- Proficency check

Klubben råder over Archer II IFR, TB-9 & AA-1B
Klubben er kendt for kvalitet og fordelagtige priser.

Air Danica Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

benair

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

Sygos Air

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

C.air pilot academy

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

BAC BILLUND AIRCENTER

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

COPENHAGEN airtaxi

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

DANFLY APS

Tilbyder følgende uddannelser:

- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf.: 7454 5480. Fax: 7454 5487

Se vores hjemmeside for nyheder og priser

www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

IKAROS FLYaps

LEARN TO FLY

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JÆGERSPRIS 240
2750 M.094427 BIRTE KORSGÅRD

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

aviation GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Radiobevis

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000103468

Karlog Air

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

BLUE AIR
Pilot Training

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

FLYV

Juli 2005 7

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in

Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

SKOLEFLYVNING

Privatflyvercertifikat
Erhvervsflyvercertifikat
Klasserettighed til flermotoret fly
Instrument rettighed, et-motoret fly
Instrument rettighed, to-motoret fly
Difference training
Nat rettigheder
Proficiency check
Træningsflyvning
Klasserettighed til eet-motoret fly

FLYUDLEJNING

Cessna
C172 Skyhawk
C177RG Cardinal
C206 Stationair

Piper
PA28-181 Archer II
PA28-181 Archer III
PA28R-180 Arrow
PA28R-200 Arrow IV
PA34-200 Seneca I

Beechcraft
B33 Bonanza

TEORI

PPL privatflyver certifikat
NBEG radio DK VFR
BEG radio int. VFR
GEN radio int. VFR/IFR
Morse

IKAROS FLYaps

For mere information om priser og uddannelser, besøg:

www.ikaros.dk

eller ring

4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Luftfartsvej 46
4000 Roskilde
Tlf.: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr.: 57112158
Nordea: 2253 8129 710234

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt, selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 2 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted.
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikovurdering

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

Tlf.: 33 45 03 00
Fax: 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

FLYV

78. årgang nr. 7 · juli 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden:
VUT Cobra. Læs mere det nye fly på side 14. Foto: Jan Fridrich.

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Artikler:

8 Diamond Aircraft DA42 Twin Star

14 VUT100 Cobra

16 Opgives hørens ubemandede fly

17 2 minutter under en CB

18 DMU tur til Friedrichshafen

26 Loggere drillede ...

Rubrikker:

4 Kort Sagt

12 Læserbreve

22 Derfor!

23 Historiske Vingesus

25 For 70 år siden

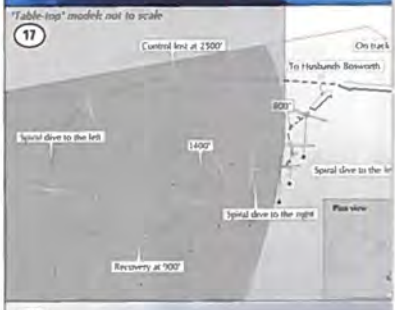
27 Oskar Yankee

27 Navne

28 Organisationsnyt

32 Det sker

34 Flymarkedet



CPH - LCY

SUN-AIR of Scandinavia A/S, der flyver som British Airways franchise partner, åbner den 31. oktober 2005 en ny rute mellem København og London City Airport. Ruten vil blive befløjet med selskabets Dornier 328-fly.

"Med den nye rute imødekommer vi et længe næret ønske fra den finansielle sektor i både Danmark og England om en direkte rute mellem København og London City," siger Niels Sundberg, administrerende direktør og ejer af SUN-AIR. "Vi har haft London City i kikkerten i flere år. Vi har blot ventet på det rette tidspunkt og den rigtige flytype."

Som udgangspunkt vil der på ugens fem hverdage være to daglige afgange (en morgen- og en aften) mellem København og London City. Se www.sun-air.dk.

25 år i Søværnet

Den 15. maj 1980 modtog Søværnet officielt den første Westland Lynx ved en ceremoni på inspektionsskibet Hvidbjørnen, der lå fortøjet i Themsen nær ved Tower Bridge i London.

Overdragelsen af S-134 var mere af formel natur, idet den ikke kom med til Danmark, men fløj tilbage til fabrikken i Yeovil, hvor den sammen med nr. 2, S-142, anvendtes til omskoling af piloter.

De tre første Westland Lynx Mk.80 kom til Danmark den 6. juni 1980.

Ellehammer Pokalen til Vincent Seremet

Ved et arrangement den 27. maj på Danmarks Flyvemuseum i Helsingør fik opfinderen og faldskærmsspringeren Vincent Seremet overrakt Ellehammer Pokalen.

Den uddeles årligt af Danske Flyvejournalisters Klub under deltagelse af tidligere pokalmodtagere og andre fra luftfartsbranchen.

Til sidste øjeblik lykkedes det at hemmeligholde planen over for pokalmodtageren, der troede at han var inviteret til at holde et kortere foredrag om sine oplevelser med faldskærme, autogyroer, rygsækhelikopter mm.

Vincent Seremet med Ellehammer Pokalen og formanden for Danske Flyvejournalisters Klub Ejvind Olesen. Foto: Erik Hallstrøm.

Af de tidligere modtagere af Ellehammer Pokalen var følgende til stede (fra venstre): overhavariinspektør N.N. Jakobsen, general Christian Hvidt, flyvestyrmand Kathrine Elmer, Vincent Seremet med pokalen, luftkaptajn Mogens Sørensen, oberst Otto Petersen, luftkaptajn Stefan Rasmussen og oberstløjtnant Anker Steen Sørensen (RØR). Foto: Erik Hallstrøm.

Det var således en totalt overrasket Vincent Seremet, der modtog pokalen overrakt af formanden for Danske Flyvejournalisters Klub redaktør Ejvind Olesen.

Seremet er en sand opfinder, der ud over sine faldskærmseksperimenter, har bygget og fløjet 29 flyvende maskiner. Herom kan læses i hans to bøger: Besat af flyvning og Mit liv med faldskærm.

En del af flyene kan ses på museet i Helsingør.

JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

Susanne Lastein i EHOC

Direktør i DanCopter A/S Susanne H. Lastein er blevet valgt til næstformand i EHOC (European Helicopter Operators Committee). Formandsposten varetages af Norsk Helicopters direktør Ivar Eie.

EHOC har flere tunge helikopter operatører – primære offshoreselskaber som medlemmer – bl.a. Air Greenland, CHC, Bristow, Shell, Norsk, Wiking, Bond Helicopters Brunei Shell Petroleum, DanCopter m.fl. (se www.eurohoc.org).

På generalforsamlingen i Sevilla blev der holdt flere møder med helikopter fabrikanterne. Ligeledes blev der informeret om det sidste nye indenfor industrien.

Medalje for Udmærket Lufttjeneste

Medaljen er tildelt
Kaptajnløjtnant
Erik Schou Magnussen,
Oversergent i Flyvevåbnet
Kenneth Klausen,
Sergent i Flyvevåbnet
Michael Kolling Andersen, og
Marineoverkonstabel Jan Kragl

For "på baggrund af VÆDDERENs rapport efter redningsoperationen den 7. februar har Chefen for Søværnets Helikoptertjeneste indstillet jer til tildeling af Medaljen for udmærket lufttjeneste for bl. a. "under overordentlig kritiske forhold at have vist fremragende tjeneste i luften – særligt hvor menneskeliv eller materiel er reddet ved koldblodigt og udmærket luftmandskab – for så vidt der ikke herved er taget utilbørlig risiko, idet efter almindeligt luftmandskab en anden udvej var nærmest foreliggende."

Jeg har efter indhentet udtalelse hos Chefen for Flyvertaktisk Kommando tiltrådt indstillingen som ligeledes er tiltrådt af Forsvarskommandoen.

Det er mig derfor en stor glæde at kunne bekendt gøre, at Forsvarsministeriet har meddelt, at Hendes Majestæt Dronningen den 23. maj 2005 har tildelt jer "Medaljen for udmærket lufttjenesten" fra dags dato den 6. juni 2005."

Havari

Under forberedelse til deltagelse i Flyvevåbnets Åbent Hus på Flyvestation Karup den 19. juni 2005 havarerede North American Havard 309 (civil reg. OY-IIB) dagen før umiddelbart efter starten. Begge ombordværende omkom. De dræbte er Arne Moesgaard (pilot) og Ib Hyttel Jensen.

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane undersøger ulykken.

Hjælp os til at bevare fritidsflyvningen i Nordsjælland...!

Allerød Flyveplads er i alvorlig fare for at blive lukket indenfor en overskuelig fremtid. Grønholt Flyveplads er i færd med at blive ændret til bilopbevaringsplads af nuværende ejer og Flyvestation Værløse er allerede helt lukket uden planer for fortsat anvendelse til almen fritidsflyvning, så vilkårene for fritidsflyvning i Nordsjælland ser bestemt ikke lyse ud.

Derfor har en række piloter og flyejere fra bl.a. Freerslev ved Hillerød taget initiativ til at samle alle interesserede luftrumsbrugere, der måtte være interesseret i at kæmpe for at bevare fritidsflyvningen i Nordsjælland.

Uanset om du er svæveflyver, ballonskipper, faldskærmsudspringer, motorflyvepilot, UL-pilot eller andet – blot du er "luftrumsbruger" - kan initiativgruppen bruge din opbakning.

Formålet er at danne en gruppe, der kan tage kampen op og gå i dialog med kommuner, Hovedstadens Udviklings Råd (HUR) og pressen m.v. – alt sammen i flyvningens interesse.

Vi håber på din opbakning!

Vær med til at få indflydelse på din fremtidige situation!

Send os et navn, adresse og telefonnummer og / eller en e-mail adresse. Så kan vi danne os et indtryk af antallet af luftrumsbrugere, der interesserer sig for, at der bliver bevaret et miljø for fritidsflyvning i Nordsjælland.

Vi beder derfor om, at du - uanset om du bor på Sjælland, på Fyn, i Jylland eller Bornholm, men blot er interesseret i at der bliver bevaret et flyvemiljø i Nordsjælland – lader høre fra dig.

Vi har allerede dannet en lille arbejdsgruppe, der vil drøfte de videre muligheder for at påvirke vores omverden. Du risikerer altså ikke - imod din egen vilje - at blive "sat i arbejde" – vi beder bare om, at du tilkendegiver din opbakning.

Aktiviteter, vi indtil videre vil arbejde videre med:

- At lave et aktivt PR arbejde for flyvningen – det er ikke ret mange udenfor vores egne rækker, der ved hvad KDA står for.
- At lave en PR-dag i Nordsjælland for presse og TV, hvor vi fortæller om GA flyvning og de vilkår vi efterhånden er underlagt.
- At tage kontakt til HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) , kommuner og andre offentlige myndigheder med det formål at tale vores sag.
- At afdække muligheder og komme med fremtidige forslag til bevarelse af flyvepladser og landingsbaner i det Nordsjællandske, i harmoni med miljø og naboer.

Om intitativgruppen på længere sigt skal blive en forening, en klub eller et laug ligger ikke endnu helt fast, det afhænger bl.a. af din opbakning!

Hvad synes du vi skal hedde ?

Initiativgruppen udlover seks flasker rigtig god rødvin til den luftrumsbruger, der finder på et rigtigt godt navn til gruppen.

Forslag til et navn til gruppen og tilkendegivelser kan sendes til Søren Pedersen på adresse: spe@sport.dk

På gruppens vegne
Søren Pedersen

Invitation
til alle danske piloter

Lørdag den 27. august til søndag den 28. august 2005

Ankomst mellem 09.30 og 10.30

SLV og Rådet for Større Flyvesikkerhed arrangerer et 2-dags flysiktræf på Sindal Lufthavn med tydelig fokus på flyvesikkerhed. Ambitionsniveauet gør, at alle piloter kan deltage.

FLYSIKTRÆF SINDAL

Kom og vær med i:
- Landingskonkurrence
- Keglekørsel
- Navigationstur med udelanding

Deltag i faglige indlæg indenfor:
- Meteorologi
- Udarbejdelse af driftsflyveplan

Tag gerne hele familien med. Vi arrangerer en helt speciel udflugt i det nordjyske for de pårørende mv. Dagen afsluttes med præmieoverrækkelse og fælles spisning.

Læs mere på www.slv.dk/erhverv om arrangementet, sightseeingturen og muligheder for overnatning.

Tilmelding på www.slv.dk/erhverv. Kontakt eventuelt Henrik Sandum, SLV på telefon 3618 6337 for yderligere oplysninger.

Sidste frist for tilmelding er den 19. august.

EKSN

Billeder venligst udlånt af fotograf Hans Hunnerup

© Statens Luftfartsvæsen

Diamond Aircraft DA42 Twin Star

Tekst og foto: Knud Larsen

I nr. 8/2003 prøvede FLYV Diamond Aircraft's DA40 TDI med én dieselmotor. I starten af juni var det muligt at prøve fabrikkens tomotorede version af flyet i Roskilde Lufthavn.

I forbindelse med introduktionen af flyveskolen Danish Aviation College var der præsentation af de fly der skal anvendes ved skolingen, nemlig Diamond Aircraft DA40 TDI og DA42 Twin Star begge udstyret med Thielert dieselmotorer.

I Skandinavien repræsenterer Diamond Aircraft Scandinavia/Östflyg AB i Kalmar (Sverige) den østrigske flyfabrik.

Vejrmæssigt var det nu ikke den heldigste dag, idet et lavtryk med vind og lave bygeskyer kom ind fra sydvest, men der var dog ind i mellem fornuftig sigtbarhed og skyhøjde.

Luftindtaget på siden af motoren er en ny tilføjelse, der skal hjælpe med skaffe luft til at køle motoren. Læg mærke til teksten på tankvognen – der tankes Jet A-1.

Twin Star

Den tomotorede Twin Star har samme kabine og adgangsforhold som den enmotorede DA40. Det vil sige at adgangen til forsæderne sker ved at vippe forruden op og fremad, mens adgangen til bagsæderne sker i venstre side via en ret stor dør, der vippes opad.

Flyet er bygget helt i kulfiber kompositmaterialer med forstærkninger af hovedbjælken pga. vægten af to motorer i vingerne. Der bliver så plads til et bagagerum i næsen.

Flyet er kommet til Roskilde med Henrik Burkal (tidligere AirAlpha og Executive Jet) ved pinden. Han er bosat i England og arbejder nu som Sales Manager for Diamond Aircraft U.K. Ltd. Så med hans lokalkendskab var der ingen grund til at begynde at forklare om procedurer i Roskilde.

På plads i venstre sæde med pinden mellem benene og sikkerhedsselen (rullesele) på finder man ud af at sædet ikke kan indstilles, men at man justerer pedalafstanden i stedet. Man sidder glimrende, og det giver ingen problemer ud over at man ikke kan se flyets næse – heller ikke i luften.

Også de to passagerer i bagsædet finder sig godt til rette med lædersæderne og gode udsigtsforhold.

Der er intercom ved alle sæder.

Henrik Burkal gennemgår flyets indretning, nødudgange mm. Og især instrumenteringen, der hovedsagelig består af to fladskærme med Garmin G1000 systemet, er anderledes end det man ser mest af.

Det andet der er anderledes er motorerne, nemlig diesel. De fremstilles af firmaet Thielert i Tyskland. Grundlæggende stammer de fra Mercedes-Benz A-bilmodellerne med fire cylindre 1,7 liter turboladet diesel, men med anden krumtapaksel og knastaksel og derudover gearingen der reducerer omdrejningstallet på propellerne til de kendte størrelser. Så mangler der kun motorstyringen, idet der kun er ét håndtag i midterkonsollen til hver motor. Væk er propelhåndtagene og blandingshåndtagene!

Styringen varetages af en lille computer (ECU) for hver motor, og man skal ikke bekymre sig om hvordan det virker – det virker bare. Men det er selvfølgelig noget med en hel masse målepunk-

Henrik Burkal er ved at gøre Twin Star klar til demo-flyvningen.

Flyvning på én motor med venstre motor standset og propellen kantstillet.

ter og følere til temperaturer, lufttryk, luftmængde, brændstoftemperatur og –tryk etc., hvis målinger sendes til en computer.

Checklisten

Motorstarten er uhyre simpel – nærmest som i en moderne bil. Kort fortalt: Batterispænding på, gløderørene i motorerne varmes op, og når teksten "Glow plugs" slukker drejes startnøglen og motoren går i gang. Og ligeledes med den anden motor. Sådan!

Taxitilladelse til opvarmningsområdet bane 21 indhentes. Det kendte run-up er gjort meget lettere i disse computertider: blot tryk på ECU knapperne (en for hver motor) og hold dem inde i kort tid. Herved kontrolleres en række motorparametre og propelbladenes indstillingsvinkel testes og stilles i fine pitch klar til start.

Inde på banen kontrollerer vi kompasset (baneretning) og fører begge gashåndtagene frem til 100 % ydelse. Motorerne tager gassen hurtigt og blødt. Henrik Burkal anbefaler lidt højre ben under startløbet. Ved 70 kts trækkes pinden lidt bagud, og vi er i luften. Blue-line speed /Vyse er 82 kts og stigehastighed 90 kts.

Med den relativt lave skyhøjde flader vi hurtigt ud og drejer i retning af Ringsted Flyveplads.

Der er trim både med håndhjul mellem sæderne og el-trim på pinden, og efter lidt øvelse lykkedes det nogenlunde at holde den fastlagte højde.

Ruten er lagt ind i Garmin G1000 systemet og viser sig på landkortet på skærmen i højre side som en violet streg fra EKRK til EKRS. I det kedelige hverdagsvejr er der ingen aktivitet at se i EKRS, og vi sætter kursen mod Køge.

Øvelser

Gashåndtagene tilbage til 0% ydelse og hold højden. Dette vil uvægerlig ende med et stall, og da farten bliver lav nok (62 kts siger manualen) sker det da også, men helt udramatisk – nærmest som gamle Rallyer, der ryster lidt i pinden og fortsætter flyvningen, blot i lavere højde.

På en motor

Med al den moderne teknik kan det undre at Diamond Aircraft og Thielert ikke har givet propellerne hver deres omløbsretning. Nu drejer begge motorer højre rundt (set fra cockpittet), og dette medfører at man får "en kritisk motor", nemlig den venstre. For at gøre en lang historie kort omkring "en kritisk motor", så giver det nedadgående propelblad på højre motor større kraft (momentarm) og dermed større yaw, idet det befinder sig længere fra flyets tyngdepunkt (længere ude ad vingen) end det nedadgående blad på venstre motor.

Men trods den kritiske motor så er livet også her blevet meget lettere på én motor. Gassen tilbage på den "dårlige" motor og fuld gas på den "gode". Vip ECU kontakten til Off og propellen kantstilles, og vi flyver videre.

Når motoren skal genstartes sættes ECU kontakten på On og trykket fra propellens akkumulatorolietank tager propellen ud af kantstillingen.

Landing

Vi får tilladelse til at gå på højre medvind til bane 11.

Understellet på Twin Star har den

På højre skærm vises motorparametre i venstre side. De to store røde X øverst i venstre hjørne indikerer at venstre motor er stoppet. Øverst ses de tre standby instrumenter.

fordel at det kan sættes ud ved alle hastigheder og derved hjælpe med at sænke farten til de ønskede 82 kts anflyvningsfart.

Det er altid nemt, når man kan. "Bare flyv den ned til banen, og tag gassen af", siger Henrik Burkal.

Men som ved alle nye fly er man lidt usikker på hvor langt benene stikker ned, så først et stykke ned ad bane 11 lykkedes det at få føling med betonen. Med det såkaldte "trailing link landing gear" er nu som regel nemt at lave pæne landinger, og dette var også tilfældet her.

Der var i hvert fald ingen klager fra passagererne

Udsigten fra bagsæderne. Åbningen i motoren udleder varm luft fra kølerne. Foto: Peter Ottesen.

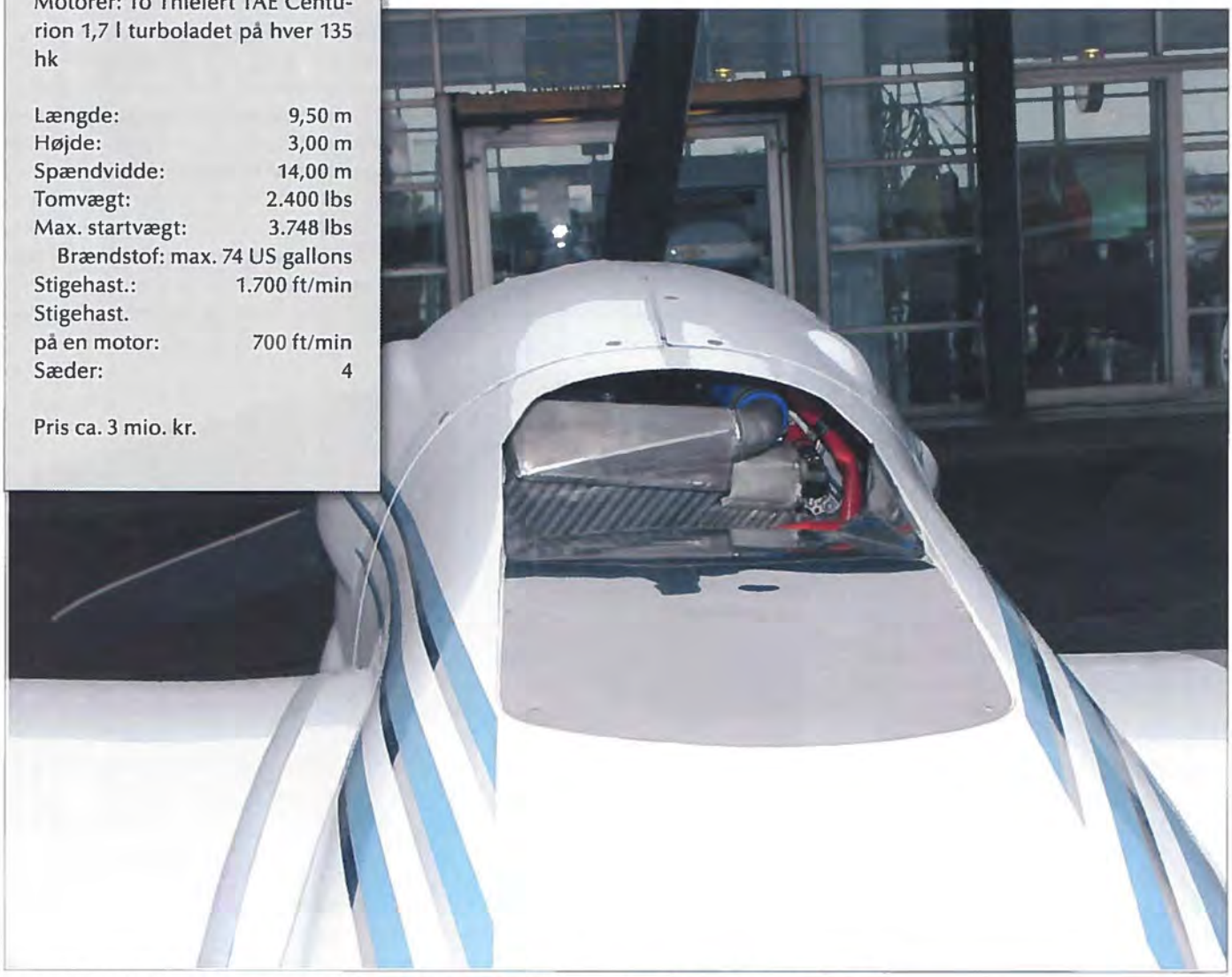
Data

Diamond Aircraft DA42 Twin Star

Motorer: To Thielert TAE Centurion 1,7 l turboladet på hver 135 hk

Længde:	9,50 m
Højde:	3,00 m
Spændvidde:	14,00 m
Tomvægt:	2.400 lbs
Max. startvægt:	3.748 lbs
Brændstof:	max. 74 US gallons
Stigehast.:	1.700 ft/min
Stigehast. på en motor:	700 ft/min
Sæder:	4

Pris ca. 3 mio. kr.



Der er både ladeluftkøler, væskekøler og oliekøler så der er masser af varm luft der skal ud.

Trailing link understelsben.

Fly med dieselmotorer har for tiden ingen afsætning/interesse i USA, og der er stort set heller ingen steder hvor de kan serviceres. Diamond Aircraft har derfor til dette marked udskiftet dieselmotorerne med Lycoming IO-360 (på hver 180 hk). Det giver 90 hk mere og imponerende præstationer.

Skideballer hjælper ikke !

Svar på leder i FLYV nr. 5/2005

Når kunderne forlader forretningen, er det en dårlig ide at stille sig ud på gaden og råbe efter dem ! Det er sørgeligt at måtte konstatere, at formand Aksel åbenbart ikke aner, hvilke problemer medlemmerne slås med i hverdagen, at han ikke ved, hvad unionerne laver, eller rettere sagt ikke laver.

Hvad er årsagen til, at klubmedlemmer ikke ønsker at bidrage til varetagelse af egne interesser? spørger Aksel. Svaret er ligeså enkelt som spørgsmålet: manglende resultater.

Vi har i motorflyveklubberne landet over en række massive problemer, som DMU tilsyneladende enten ikke kan se, eller som de har opgivet at gøre noget ved. Derfor svigter medlemmerne. Lad mig nævne nogle stykker:

1. Miljøorganisationerne og myndighederne, som i øvrigt ofte optræder, som om de var én organisation, er eksperter i administrative blokeringer, gentagne krav om meget dyre målinger, og voldsomme restriktioner, som angiveligt skal "beskytte" nogle få professionelle klagere, som i øvrigt har købt deres huse og gårde billigt, netop pga. den lokale flyvetrafik.

2. Vi ser i disse år at mange flyvepladser nedlægges, og nye etableres slet ikke i samme takt bl.a. pga. ovenstående.

3. Der er problemer med driften af en del af flybenzinstanderne, som AirBP åbenbart ikke ønsker at videreføre. Til gengæld kan de bruges som sponsor til DMU's flyvekonkurrencer !

4. SLV plukker os økonomisk som privatpiloter. Både de årlige gebyrer, og i særdeleshed prøvegebyrerne er steget så meget, at det uvægerligt får indflydelse på antallet af fløjne timer, og dermed på træningsstandarden og sikkerheden.

Som formanden skriver, er det ikke kun i Midtsjællands Motorflyveklub (i Ringsted) at medlemmerne har ønsket og valgt at gøre det frivilligt at være med i KDA/DMU. Det er bare indtil videre det sidste sted det er sket. I Roskilde Flyveklub, som vist er landets største lokale motorflyveklub med 340 medlemmer, har medlemmerne i 20 år ønsket selv at kunne vælge, og pt. er det kun ca. 50 medlemmer, som er med i KDA/DMU, selv om vi agiterer for det jævnligt, og Flyv naturligvis kan læses i klubhuset. Når vi spørger, hvorfor medlemmerne ikke vil være med, er svaret som tidligere nævnt ret entydigt: Manglende resultater og forkert brug af pengene. Og når vi går dem mere på klingen, siger de, at de ikke føler, at DMU reelt varetager medlemmernes interesser, idet de ikke opnår tilstrækkeligt med resultater i forhandlingerne med de offentlige myndigheder. Flere restriktioner, færre anvendelige flyvepladser og større afgifter gør det vanskeligere for motorflyverne at udøve deres fritidsinteresse end tidligere. Dertil kommer, at mange mener, at DMU bruger det meste af sin energi og for mange penge på konkurrenceflyvning, som kun dyrkes af en yderst lille del af medlemmerne og at bladet Flyv godt nok er et dansk flyveblad, men der findes flere meget bedre engelske blade.

Interessant nok var det præcis de samme ting som var grunden til at Roskilde Flyveklub for 20 år siden valgte at forlade samarbejdet, og det lader altså til, at DMU ikke har lært en dyt i de mange år.

Nu kunne formandens svar meget enkelt være, at uden KDA/DMU's indsats ville situationen have været meget værre, og uden økonomisk opbakning fra medlemmerne, er der ikke resurser til at øge indsatsen på de ovenfor nævnte områder, men den går ikke. DMU har i alt for mange år ikke leveret den vare, som langt de fleste kunder forventer, og derfor svigter de forretningen. DMU gennemførte et stort og flot VM arrangement sidste år, som tappede dem for al energi, og nu kommer regningen i form af udmeldelser. DMU må til at sparke sig selv bagi, lade konkurrenceflyvningen køre sit eget løb, og i stedet bruge energien på at opnå nogle gode resultater til fremme for privatflyvningen, så kommer kunderne måske langsomt tilbage til butikken, ellers vil endnu flere medlemmer svigte.

Poul Vedersø
Roskilde Flyveklub

Svar på læserbrev

Kære Poul Vedersø

Jeg deler din holdning om at det er trist at ikke flere ønsker at være medlem af DMU og dermed KDA.

Nu vil det være forkert at opfatte DMU og KDA som en forretning, for i så tilfælde ville det være en forretning ingen ville drive eller investere i på grund af mangel på arbejdskraft og indtjening.

Hvor finder man en forretning hvor medarbejderne arbejder gratis og det til trods må man konstant spare og skære ned fordi kunderne ikke vil støtte foretagendet med et beløb der årligt svarer til 45 minutters flyvning, og så får man endda et godt månedsblad ind af døren med i prisen. FLYV udgør i øvrigt lidt mere end halvdelen af beløbet.

DMU/KDA er en interesseorganisation som drives af de ildsjæle der kan afse tid og i nogen udstrækning også penge til det.

Det bør være enhver aktiv pilots egen interesse at være medlem.

Du efterlyser resultater!

Det er rigtigt at vi kæmper mod massive kræfter, og det gør vi i den udstrækning vore fritid tillader det og med stor energi. Somme tider er vi nødt til at reservere fritid i vores arbejdstid for at varetage disse interesser.

Miljørestriktioner er en tung sag at arbejde med og det er svært at komme igennem. Vi har i nogen tid arbejdet med muligheden for ændrede støjmålinger som vil kunne bringe operations kvoterne op på mere end det dobbelte med samme støjkvote, men det er en langsommelig proces som tager tid, men vi håber på et resultat.

Flyvepladser nedlægges og det er

beklageligt, men måske et udtryk for mindre flyvning måske på grund af brændstofpriserne, som vi ikke har indflydelse på.

Senest er der noget der tyder på at det lakker mod enden med Allerød Flyveplads, men det er forfriskende at se udtalelser fra piloter på et møde der blev holdt deroppe, hvor de slår til lyd for at flere piloter skulle slå sig sammen og derved stå stærkere! Det er faktisk det DMU appellerer til !

Air BP's stop af driften på en del flyvepladser er også noget der kommer udefra, nemlig fra deres internationale moderselskab som har strammet sikkerhedsreglerne.

Det er nok ikke noget DMU kan påvirke eller ændre på, men vi takker gladelig for sponsorstøtte til vores arrangementer som højner flyvesikkerheden , en støtte vi i DMU er meget taknemlig for.

Jeg er ganske enig i at SLV plukker os økonomisk, jeg er lige indtrådt i SLV gebyrudvalget hvor der var 2 møder i november hvor de nye gebyrer blev præsenteret, og det var chokerende. Ved et første møde fik vi at vide at hvis vi have ændringsforslag skulle de være fuldt finansieret og til møde nummer to mødte vi DMU/KDA med et gennemregnet forslag hvor vi ville få en stigning på ca. 15%. Det blev fejet af bordet og resultatet kan ses i Gebyrreglementet for 2005. Vi opnåede dog en reduktion i års gebyrerne på samlet godt 1 million.

PS. DMU's samlede årskontingent er ca. 130.000,-! 1 Million for 130.000,- det er da ganske pænt!

Manglende resultater..... Desværre er Gebyrudvalget kun et høringsorgan, SLV bestemmer egenhændigt.

Selv om det er er beskedent resultat kommer det også de 280 medlemmer af Roskilde Flyveklub, som ikke er medlem hos os, til gode, så du må ligesom os andre finde dig i at dele med dem, der kører på frihjul.

Vedrørende det nys afholdte VM har du ret i at det var et flot og vellykket arrangement, men du tager fejl når du hævder det var et DMU arrangement ; det var et internationalt KDA arrangement som blev afholdt af Støtteforeningen for Konkurrence Flyvning og DMU havde ikke noget med det at gøre.

Du er for øvrig også medlem af denne forening da alle DMU klubber automatisk er medlem, men fortvivl ikke, det koster ikke noget ekstra.

Du har helt sikkert ret i at gode resultater til fremme for privat flyvningen vil give flere medlemmer.

Desværre virker det omvendt.

Gode resultater nås kun hvis vi er en stærk organisation med et massivt medlemstal og en økonomi som tillader et højt aktivitetsniveau.

Vi håber og forventer at DMU vil blive styrket i fremtiden både medlemsmæssigt og i et snævert samarbejde med de andre unioner i KDA, således vi snarest opnår fuld selvadministration.

Med venlig hilsen
Knud Nielsen

Formand DMU

Svar til Poul Vedersø

Skideballer hjælper ikke mener Poul Vedersø, Roskilde Flyveklub. Det er jeg ikke enig i, men hver ting til sin tid – som vi siger i Nordjylland. Tak til Knud Nielsen og Poul Vedersø for responsen på lederen.

Hensigten med den var bl.a. at få sat fokus på grundlaget for, at vi kan få indflydelse på vor egen situation. Der hersker næppe tvivl om, at vi har et fælles mål. Vi kan så være uenige om, hvordan vi når det.

En af forudsætningerne for at nå målet er at have et økonomisk grundlag, som nogle bidrager til, mens andre vælger af forskellige grunde at undlade at bidrage økonomisk - men nyder dog godt af andres indsats. Netop dette forhold angår os alle. Derfor er det positivt, at der kommer respons herpå.

Poul Vedersø sætter lighedstegn mellem KDA og DMU m.h.t. udbytte af kontingentet og er af den opfattelse, at jeg citat " åbenbart ikke aner hvilke problemer medlemmerne slås med i hverdagen, at han ikke ved, hvad unionerne laver , eller rettere sagt ikke laver".

Jeg mener at have et rimeligt kendskab til situationen i unioner tilsluttet KDA og skal derfor alene forholde mig til KDAs situation. Denne er i dag karakteriseret ved en betydelig aktivitet i forhold til myndigheder og interesseorganisationer. Aktiviteter der fortsat stiller større krav til ansættelse af fuldtidsansatte medarbejdere. I dag ydes der en altafgørende indsats for en beskeden lønudgift. En indsats der bygger på ekspertviden hos medlemmer, der yder en frivillig og ulønnet indsats, som vi ikke fremover kan forvente vil matche kravene til os som landsorganisation. Derfor er det livsvigtig for KDA, at alle bidrager. Spørgsmålet fra ikke-medlemmer lyder: " Hvad får vi for pengene" ?

Spørg dem der allerede er medlem!

Jeg hæfter mig ved, at Poul Vedersø undlader at kommentere på mit spørgsmål vedrørende manglende intern information, eftersom det udgør et centralt spørgsmål. Det er helt indlysende, at får man ingen information, er det svært at argumentere for en udgift. Jeg har svært ved at tage kritik alvorligt fra luftrumsbrugere, der ikke er informeret om de faktiske forhold, hvilket kan være svært når man ikke er medlem.

Gennem KDAs hjemmeside og gennem FLYV, samt årsberetningen er der mulighed for at holde sig ajour med, hvad KDA beskæftiger sig med.

Det er min forhåbning, at der kan etableres en dialogmulighed – også med ikke-medlemmer - hvor vi kan få nogle af de uklare forhold bragt på plads. Jeg er overbevist om, at mere konkret viden om de faktiske forhold, kan flytte gamle holdninger.

Aksel C. Nielsen
Formand
KDA

VUT100 COBRA

Af Knud Larsen

Foto: Jan Fridrich, Evektor

Cobra i luften over Tjekkiet.

VUT 100 Cobra havde sin første offentlige debut ved AERO udstillingen i Friedrichshafen under stor opmærksomhed.

Det flotte røde fly med gul læderkabine tiltrak publikum som et stykke sukker tiltrækker fluer.

Og ikke uden grund. Det skilte sig virkelig ud fra mængden, og Evektor VUT 100 var reelt set også det eneste helt nye firesædede motorfly på udstillingen.

VUT 100 er et lavvinget helmetalfly med plads til fire personer. Det har optrækkeligt understel og stilbar propel.

Det er fremstillet af Evektor fabrikken i Tjekkiet i samarbejde med Institute of Aerospace Engineering, Brno University of Technology i Brno. Den første flyvning fandt sted den 11. november 2004.

Indledningsvis er den udstyret med en 200 hk Lycoming motor, mens en senere version vil blive udstyret med en 315 hk motor, der vil give en rejsehastighed på ca. 170 kts og en rækkevidde på ca. 1.000 nm.

Der er gode adgangsforhold med fordøre i begge sider og til bagsædet i venstre side. Kabinen er ca. 130 cm bred, og det skulle give behagelig god plads.

Som tiden foreskriver er VUT 100 udstyret med to fladskærme på instrumentpanelet – ikke af mærkerne Garmin G1000 eller Avidyne Integra, men af det franske mærke Sagem Avionics Integrated Cockpit Display System ICDS 2000. Det er fremstillet af det tidligere amerikanske firma ARNAV, der nu er opkøbt af SAGEM. Og der stod da også stadig ARNAV på kanten af skærmene.

VUT100 ser rigtig attraktiv ud på dette fabriksfoto.

Evektor VUT100 skal hovedsagelig sælges på det amerikanske marked, og det første fly forventes leveringsklart ii slutningen af 2006.

Data
(foreløbige)

Evektor VUT100

Motor:En Lycoming IO-360 på 200 hk eller en Lycoming IO-580 på 315 hk med trebladet mt-propel.

Længde:	8 m
Spændvidde:	10,2 m
Max. startvægt:	1330 kg hhv. 1450 kg
Nyttelast:	500 kg hhv. 570 kg
Brændstof:	90 US gallons
Max. hastighed:	155 kts hhv. 175 kts
Stigehastighed:	1.000 ft/min
Række-vidde:	2.000 km hhv. 1.830 km

Prisen kendes endnu ikke.

Fornem cockpitindretning med to store fladskærme.

Situation fra AERO i Friedrichshafen. Som det kan ses på antallet af ben under flyet var der stor kø for at komme til at kigge ind i cockpittet på Cobra. Foto: Knud Larsen.

Opgives Hærens ubemandede fly?

Tårnfalken foreslås udfaset snarest muligt

Tekst: Hans Kofoed

Den 2. juni meddelte forsvarsminister Søren Gade, at han vil foreslå partierne bag forsvarsforliget at Forsvaret, droppe fjernopklaringssystemet Tårnfalken, der siden anskaffelsen for tre år siden har været plaget af tekniske problemer og uheld. Det blev oprindelig indkøbt som et langtrækkende målopklaringssystem, der også skulle kunne anvendes til internationale operationer. Den ændrede sikkerhedspolitiske situation har siden hen medført en ændring af projektets prioritet og formål, og dets primære sigte er nu informationsindhentning ved internationale operationer.

Unmanned Aerial Vehicle

Tårnfalkens sensorer er anbragt i fjernstyrede fly, hvorfra de indsamlede informationer sendes tilbage pr. telemetri.

Sådanne fly anvendes over hele verden og fremstilles i mange forskellige størrelser - Tårnfalken er på størrelse med en halv PA-28 Cherokee. Af en eller anden grund er den internationale (engelske) betegnelse for den slags fly UAV, Unmanned Aerial Vehicle, direkte oversat ubemandet luftkøretøj.

Anskaffelsen af UAV til det danske forsvar er en følge af Aftale af 8. december 1995 om forsvarets ordning 1995-1999 (Forsvarsforliget). Anskaffelsesproceduren indledtes i 1997 med at der gennemførtes en undersøgelse af hvad der var på markedet. Til udbudsrunden året efter var der seks tilbud, og det endte med at forsvaret i 1999 købte 10 Tårnfalke af det franske firma SAGEM, heraf to til reservedele.

Flyvevåbnet eller Hæren?

Der var lidt uenighed om hvem der skulle operere det nye system. Flyvevåbnet hævdede nemlig, at da der var tale om en flyvemaskine, var det deres område, men det endte med at Tårnfalken i september 2002 blev overdraget fra Flyvematerielkommandoen til Hærens Operative Kommando til operativ drift. Til formålet oprettedes en særlig UAV-enhed på artillerikasernen i Varde.

Allerede i juni året efter fik Tårnfalken flyveforbud efter en række uheldige flyvninger. Det blev først ophævet i februar 2004, men efter en nødlanding ved Borris i februar i år fik Tårnfalken atter flyveforbud.

Ministeren udbeder sig

På grund af en artikel i Berlingske Tidende den 12. marts om problemerne med implementeringen af Tårnfalk udbad forsvarsministeren sig en redegørelse. Forsvarskommandoen nedsatte derefter en arbejdsgruppe, der undersøgte Tårnfalks aktuelle og fremtidige problemer og udarbejdede løsningsforslag.

Ifølge undersøgelsesgruppens rapport var der for perioden fra 2002 til 2004 planlagt 384 timers flyvning, men der blev kun gennemført 124. De manglende flyvetimer skyldes blandt andet tekniske problemer og mangel på reservedele, hvor årsager og løsninger på flere områder endnu ikke er afklaret. Aflysningen af flyvninger har bevirket at personel ikke kan opretholde operativ og teknisk status.

Langt mere kompliceret

Undersøgelsen viser at Tårnfalk er et langt mere kompliceret og at omkostningerne til drift og vedligeholdelse er væsentlig højere end forudsat ved anskaffelsen.

De nuværende uløste tekniske problemer udgør det største problemområde. Leverandøren bærer en del af ansvaret for de tekniske problemer, men kan ikke tillægge eneansvar for den manglende operative status. Undersøgelsesudvalget siger rent ud, at Forsvaret ikke i rette tid har erkendt, at Tårnfalken er et avanceret system, hvorfor hyppige udskiftninger af personel har medført utilstrækkelig viden og erfaring.

Tekniske problemer og mangel på reservedele har medført flere års forsinkelse og UAV enheden vurderes nu tidligst at kunne deltage i internationale oprationer i løbet af 2007.

Tårnfalk-systemet er oprindelig forudset at have en teknisk levetid på 15 år, hvorfor den oprindelige reservedelskontrakt er indgået til 2014. Levetiden kan dog forlænges helt op til 20-25 år (2019-2024), men udvalget mener at noget sådant på grund af den tekniske udvikling næppe vil være realistisk. Såfremt den tekniske levetidsgrænse er den oprindelige 2014, vil der kun være mulighed for operativ indsættelse i et begrænset antal år. Dette står ikke mål med de omkostninger og risici, der er forbundet med at fortsætte projektet.

Udvalget foreslår derfor, at Tårnfalken udgår snarest muligt, at UAV-materiellet afhændes eller søges genanvendt og at man fortsat følger udviklingen på UAV området.

Status

Status i Tårnfalk projektet pr. 30. maj 2005 er at UAV enheden ikke er operativ, idet kun tre ud af otte fly kan flyve.

Producenten af Sperwer, der på dansk har fået navnet Tårnfalken, har ikke opgivet håbet om salg. Billedet er fra dette års Paris Air Show. Foto: Knud Larsen.

To minutter under en CB

En anonym læser af det britiske svæveflyvetidsskrift S&G (Sailplane & Gliding) husker det rædselsvækkende øjeblik, hvor hans svævefly blev opslugt af et kraftigt skybrud ...

Jeg var på den sidste del af en flyvning i en regional konkurrence fra Svæveflyvecentret på Husbands Bosworth. Opgaven var Buckingham-Sackville-Lutterworth.

Sigtbarheden havde hele dagen igennem været lav, og vejrudsigten sagde byger og/eller tordenbyger ud på eftermiddagen. Med en højde på 2.500 ft og en strækning på kun 12 km tilbage til Hus Bos, gik det rigtig godt. Det sidste vendepunkt lå kun et par kilometer væk, og derefter var der bare 9 km hjem til flyvepladsen. Det var en smule mørkere i vejret end tidligere, og der kom et par enkelte regndråber.

Pludselig mærkede jeg lidt turbulens, og uden yderligere varsel styrtede regnen pludselig ned omkring mig. Jeg fløj ikke selv ind i det - det ramte mig som et vandfald.

Regnen var tættere, end jeg nogensinde havde oplevet det før i mine 27 år som pilot i mange forskellige lande - mange af dem meget varmere end Storbritannien. Sigtbarheden var lig nul og larmen foruroligende. Det var ikke hagl. I Storbritannien belønnes det oftest med blå himmel indenfor kort tid, når man søger at komme ud af en regnbyge, men ikke denne gang. I løbet af de næste 20 sekunder blev det klart, at dette var noget helt andet, og jeg begyndte at miste kontrollen. Den kunstige horisont var blevet koblet fra, som de lokale konkurrenceregler foreskrev det, og højden svandt meget hurtigt - næsten 3.000 ft/min. Så satte lyn og torden ind.

Intet skærper ens hjerne mere, end tanken om døden som nært forestående, og jeg forsøgte nu at analysere min situation: høj hastighed, stor synkehastighed, kompasset roterede imod uret - det måtte være et spiraldyk til venstre. Ved omkring 900 ft førte jeg pinden forsigtigt tilbage og en anelse mod højre. Dette resulterede i en kraftig, positiv G-påvirkning og en højdevinding på 500 ft. Sigtbarheden var stadig lig nul, og jeg koncentrerede mig om at holde hastigheden indenfor det normale område, alt imens jeg holdt øje med kompasset og GPS'en for ændringer i pejlingen. Hastigheden gik fra 65 - 150 km/t. Det var umuligt at holde konstant kurs. Et spiraldyk til højre udviklede sig, hvor jeg overkorrigerede. Som på magisk vis stilnede regnen i samme øjeblik lidt af, og jeg fik et kort glimt af jorden - jeg lå i en 60 graders krængning til venstre. Højden var på det tidspunkt omkring 850 ft. Jeg rettede op, satte GPS'en på Hus Bos og opdagede, at jeg gudskelov havde kurs mere eller mindre direkte mod pladsen, kun 4 km væk.

Flyet fløj som en mursten, og en hård landing med omkring 160 km/t resulterede i mindre skader, men det var en stor lettelse atter at være sikkert nede.

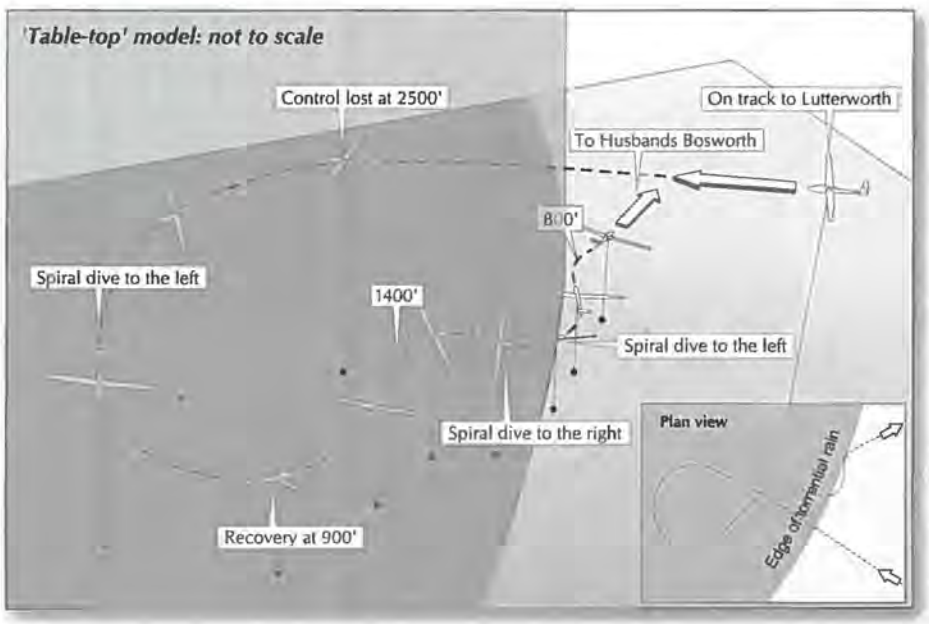
Det var en række ting, som hjalp mig til at overleve: jeg havde vand med, og svæveflyet var derfor meget mere stabilt - efter min mening en vigtig ting når man flyver på basis-instrumenter, selvom det betyder at flyet accelererer hurtigere. Udretningen af det første spiraldyk var næsten i den rigtige retning, hvilket i sidste ende fik mig ud af regnen. Men det var rent held.

En ls8 flyver godt med våde vinger, selvom det er svært at forstå, hvordan noget fly kan fungere med så store vandmængder øsende ned over det. Og endelig gav GPS'en en pejling tilbage til en god flyveplads med en lang bane - en marklanding havde næsten helt sikkert været katastrofal.

Og hvad kan man så lære af sådan en oplevelse?

Ikke meget. Af en eller anden grund bliver vejret i Storbritannien stadig mere ekstremt. Derfor: befinder du dig pludselig i meget voldsom regn med en sigtbarhed lig nul, så vend 180 grader og bered dig på en tidlig landing. Det vil sandsynligvis være den bedste udvej, men når regnen kommer på den måde, kan den nærmeste blå himmel befinde sig i en hvilken som helst retning. Så bevar kontrollen og hold hovedet koldt - det er din bedste chance.

Oversat af Gitte Kargaard Sørensen



Illustrationens tekster oversat til dansk:
På kurs mod Lutterworth
2.500 ft: kontrollen mistet
Spiraldyk til venstre
Udretning i 900 ft
1400 ft
Spiraldyk til højre
Spiraldyk til venstre
800 ft
Mod Husbands Bosworth
Bragt med tilladelse fra Sailplane & Gliding (UK).
Illustration: Steve Longland.

DMU-tur til Friedrichshafen

Tekst og foto: Bent Jakobsen

DMUs eventyrlige ture omkring Kr. Himmelfartsdag bliver af mange betragtet som en god tradition. Lige så traditionelt har det altid været Sæby flyveklubs formand Louis Rovs Hansen, der var ansvarlig for arrangementet, og mange kaldte begivenheden for "Rovs Rejser".

Igen i år kunne deltagerne glæde sig over et vel planlagt arrangement, men firmanavnet har ændret sig. Rovs sagde op efter turen til Krakow i fjor, og sendte opgaven videre til Bent Westphal.

Bent bød på en tur til Fridrichshafen ved Bodensøen. Det var her grev Zeppelin konstruerede luftens store skibe, med "Hindenburg" som den mest berømte. Byen blev et spændende møde.

Kristi Himmelfartsdag omkring kl. 9 begyndte de mange deltagere at ankomme til Haderslev flyveplads for tankning og morgenmad. Bent Westphal gav en briefing. Vejrmeldingen kunne godt have været lidt bedre. 28 fly og en helikopter fik en interessant tur ned over Tysklands bakker, dale og bjergkamme. Alle nåede frem til første stop, EDVI Höxter Holzminden.

Bent Westphal briefer deltagerne inden starten fra Haderslev.

Efter cirka 400 kilometer havde både fly og deltagere brug for at blive tanket op. EDVI er en spændende lille plads. Den ligger på en bakkekam i næsten 1.000 fod, så man behøvede næsten ikke gå nedad før finalen.

Tankning på EDVI Höxter Holzminden.

Vi havde knap sat hjulene på jorden før det væltede ned med farvestrålende faldskærmsspringere, og det fortsatte mens vi var der. Piloten der fløj udspringsflyet havde ikke mange og slet ikke lange pauser. Vejret blev ikke bedre på turens sidste ben, men alle kom frem, og kun et enkelt fly måtte lave en kort mellemlanding for at afvente bedre vejr.

Da vi trætte ankom til EDNY Friedrichshafen var de fleste af os tørre i halsen og trængte til en bajer, og det behov blev opfyldt af vennerne fra den lokale flyveklub. De havde smykket hangaren med både dansk og tysk flag, og så bød de på store kolde tyske øller. Det læskede, og det var lækkert. Tyske venner, vi er stadig taknemmelige, og hotellet hørte til i den bedste ende.

Køligt vejr

Westphal havde planlagt det sådan, at vi fredag skulle have den store oplevelse med sejltur på den berømte Bodensø. Vi skulle selvfølgelig sidde på det solbeskinnede dæk og drikke hvidvin, mens vi på den ene side havde udsigt til gamle vinslotte og vinmarker, og på den anden kunne glæde os over udsigten til sneklædte alper i Schweiz. Ak, sådan gik det slet ikke. Både Bent Westphal og den lokale turistforening havde glemt at kontakte vejrguderne.

I virkeligheden måtte vi sidde og småfryse inde i salonerne og kæmpe os til en lunende kop kaffe. Turen gik til øen Mainau "Die Blumeninsel im Bodensee". En ø der rummer både et barokslot og en meget smuk botanisk have. På tilbageturen havde vi ophold i den gamle hyggelige vinby Meersburg.

Om aftenen var der festmiddag på hotellet, og her kunne vejrguderne heldigvis ikke blande sig. Maden var udsøgt, og hotelværten, der er ivrigt medlem af den lokale flyveklub, havde sat alle sejl til. Efter middagen brillerede han med en interessant vinsmagning. - Det kunne ikke gøres meget bedre.

EDVI Höxter Holzminden. Leif Dyøe Nielsen og frue gjorde turen i Hubschrauber Robinson R-44 OY-HLI.

Vel ankommet til Friedrichshafen. Det er nemt at få venner når man har en Cessna og det regner.

Lørdag stod i Zeppelinernes tegn. Vi havde formiddagen fri, så vi selv kunne besøge det meget interessante Zeppelin museum der lå i gå-afstand fra hotellet. Museet gav en ret god indføring i zeppelinernes tidlige udvikling frem til Hindenburgs forlis. En begivenhed, der satte punktum for den glorværdige æra.

Men, men. De bygger jo stadig Zeppelinere der nede ved Bodensøen, og om eftermiddagen kørte bussen os ud til rundvisning i Zeppelin hangaren. Det var en spændende oplevelse, og vi fik et godt indblik i det moderne luftskibs konstruktion. Zeppelin NT er et fartøj med plads til 12 passagerer. Nutidens luftskibe er fyldt med helium i stedet for brint. Fordelen er selvfølgelig, at helium ikke er brandfarligt, hvilket jo blev fatalt for Hindenburg. Desværre er helium fire gange så tungt som brint, og så koster det en vis del ud af bukserne.

Flere havde meldt sig til en tur med luftskibet. Man kunne flyve i en halv time for cirka 1.500 kr, men igen havde Bent glemt sin lille samtale med vejrguderne, så flyvningen blev aflyst.

Søndag skulle vi hjem, og så fik vi at vide, at vejret ville blive bedre, og zeppelinselskabet havde arrangeret to ekstra ture søndag morgen klokken 7.00 og 7.30 udelukkende for vores skyld. Det var jo lækkert, og hvem er ikke helt vild med at stå op så tidligt, når man har ferie.

Selv om man ikke var blandt de velhavende, der havde booket sig ind på en tur, var det virkelig interessant at være tæt på, da luftskibet startede og landede.

Og så var det med at komme hjemad så man kunne nå at købe blomster. Det var jo Mors dag i Danmark. De fleste

Vores fartøj på Bodensøen.

valgte at mellemlande på EDLR Haxterberg. Det blev en speciel oplevelse.

Hr. Hartmann i tårnet fik de 26 fly gnidningsløst ind på den 750 meter lange græsbane, selv om der jævnligt var byger på finalen. Begivenheden blev bragt i "Neue Westphälische" dagen efter, og de betragtede den som en god generalprøve for den kommende Tysklandsflyvning den 17. juni, når man venter 100 fly fra Deutsche Aero Club.

Under frokosten måtte deltagerne gysende betragte en række haglbyger på banen, og så måtte de feje sne og slud af vingerne inden det sidste stræk mod hjemmet. Alle kom godt hjem.

DMUs ture omkring Kr. Himmelfartsdag har skiftet brand til "Westphal Rejser".

KDAs tidligere generalsekretær Jørn Vinther hygger sig med "fætter Nissen" på blomsterøen Mainau. (Det er Jørn Vinther til højre, red.) ✈

Parti fra Meersburg.

Besøg i Zeppelin hangar.

Luftskibet lægger an til landing.

Under det korte ophold på EDLR Haxterberg blev de udsat for sådan et uvejr at man inden start måtte rense vinger og vinduer for sneslud. På billedet er det Lilly Westphal og Dorthe Korsgaard, der er i aktion.

Derfor!

Af Svæveflyvepilot Stig Møller Andersen

Hvorfor gør man det, man gør og ikke noget helt andet ?
Er der ikke altid et klart svar til dette, er det måske fordi, der er noget, der skal laves om. Et spørgsmål kunne omhandle, hvorfor man kommer på at anvende en hel fridag på en kold, blæsende flyveplads midt på den jydske hede.

Svæveflyveklubben er torsdag Kristi Himmelfartsdag ikke overbefolket. Måske skal ugens genvordigheder på arbejdet lige overkommes, før fritidssysler som svæveflyvning kan komme på dagsordenen. De få tilstedeværende i svæveflyveklubben drikker lidt kaffe og småsludrer.

Det nødvendige materiel for at flyve trækkes ud. To svævefly tjekkes efter i sømmene og vaskes grundigt. Spillet til at trække flyet op sættes op på flyvepladsen, startvognen pakkes og sættes på startstedet. Alt i alt et omfattende arbejde. Specielt hvis man ikke er mange om opgaven.

Spillet er desværre fejlramt og må retur til klubhuset for at efterses og serviceres. Et af klubbens medlemmer har heldigvis forstand på svejsninger, så fejlen rettes forholdsvist hurtigt. De andre af klubbens tilstedeværende medlemmer hygger lidt over endnu en kop kaffe. Vejret er ikke umiddelbart det bedste, så der er absolut intet stres at spore. Alt i alt en lidt enfoldig, apatisk atmosfære.

Man bliver endeligt klar til at flyve, og klubbens tosædede uddannelsesfly, Bergfalken, sendes afsted med en instruktør og en elev. Der er ingen opadgående varme luftstrømme (termik), så Bergfalken lander igen efter bare fem minutter. Eleven har for nyligt foretaget sin første flyvning uden instruktør. Eleven skal over for instruktøren bevise, at han også i dag uden problemer kan starte, manøvrere, og lande uden problemer. Det er derfor for ham OK, at turene ikke er længere. Normalt vil man gerne flyve længere tid ad gangen.

Der er stadig ikke mange på flyvepladsen, så arbejdet med at få Bergfalken i luften er faktisk lidt omstændigt. Der er ikke tid til at hyggesludre mere. Vinterluften har endnu ikke helt sluppen Danmark, så blæsten går gennem marv og ben. Men man knokler på for at give eleven i Bergfalken en god oplevelse.

Svæveflyvepiloten synes dagen har været lidt træls. Vejret er koldt, der er få mennesker på pladsen, ingen har lavet kaffe, og han skal hele tiden køre spillet, der trækker Bergfalken op i luften. Generelt vurderet havde dagen vist været bedre disponeret med video eller ludo med nevøerne og niecerne. Svæveflyvepiloten tænker: Hvorfor er jeg egentligt her?

Lidt op ad eftermiddagen anes dog en anelse stigning i temperaturen. Endvidere løjer vinden lidt af. Under frontoptrækket, der tydeligt ses på grund af de høje, hvide, endnu gennemsigtige skyer, ses pludseligt cumulus skyer. Piloten fornemmer, at nu skal han vist have trukket sit fly frem. Pilatus B4'eren skubbes frem til startwiren, der er forbundet til spillet. Svæveflyvepiloten starter og mærker noget usædvanligt med det samme. Noget godt. Når man har fløjet svævefly gennem mange år, oparbejdes en fornemmelse for, hvornår tingene er gode. Straks efter spilstarten, drejer svæveflyvepiloten 180°, flyver lidt østpå og drejer efterfølgende flyet instinktivt skarp til venstre.

Pilatus B4'eren krænges kontant op over 45° Svæveflyvepiloten mærker med det samme – før variometeret viser det – at "nu er den der". Han mærker, hvordan luftens susen nedsættes en anelse, Pilatus B4'erens velkendte bliklyd høres i samme øjeblik som han trykkes let ned i sædet, og variometerets audio funktion når hans trommehinder med den højfrekvente lyd, kendere virkeligt sætter pris på. Svæveflyvepiloten smiler, aner med et hurtigt kig på højdemåleren, at nu passeres 2.000 fod, og tænker: Derfor!

Svæveflyvepiloten flyver næsten en time, før frontoptrækket er kommet så langt ind over landet, at der ikke er mere termik. Han lander efter en dejlig tur, og trækker flyet tilbage til startstedet. Hans klubkammerater, der nu er blevet flere af, spørger til turen, og svæveflyvepiloten fortæller glad om, hvordan det lykkedes ham at blive oppe så længe. Han er glad for at tale om turen, og tænker igen: Derfor!

Senere på dagen har den elev, der tidligere fløj meget op og ned, fået lov til for første gang at flyve i et en-sædet fly. Eleven ser meget koncentreret ud. Instruktøren har øjensynligt fodret ham på den korrekte måde med informationer. Eleven ser spændt men ikke nervøs ud. Han starter og udfører en fin, fejlfri flyvning. Specielt landingen er meget pæn. Eleven foretager flere flyvninger i det en-sædede fly og alt går til UG.

Eleven er åbenlyst kisteglad for dagens oplevelser og snakker som et vandfald. Svæveflyvepiloten erindrer selv, hvordan det var at flyve et ensædet fly første gang. Han smiler og nyder at lytte til eleven. Han kan faktisk lidt se sig selv for mange år siden, og tænker nok en gang: Derfor!

Da alle er færdige med at flyve, og alt materiellet er pakket sammen, sidder de tilstedeværende klubmedlemmer over en enkelt øl og hyggesnakker. Svæveflyvepiloten kan ikke helt undgå at nævne, hvorfor de andre ikke kunne flyve næsten en time, og han kunne. Eleven kan slet ikke tie stille men snakker til alt og alle om sine oplevelser. Stemningen er fantastisk.

Svæveflyvepiloten tænker, for gud ved hvilken gang: Derfor!

Historiske Vingesus

Dornier Do 31 E

Af Wilhelm Willersted

Det var ærligt talt ikke just nogen skønhedsåbenbaring, som den tyske Dornierfabrik præsenterede for det internationale publikum på Le Bourget flyveudstillingen i sommeren 1969.

Flyet Dornier Do 31 var dog en sensation! Det var verdens første transportfly til VTOL, altså lodret start og landing.

Ude for enden af hovedbanen på Le Bourget stod den store stumpnæsede og sølvskinnende maskine klar til start. Teknikerne myldrede omkring og flysikkerhedstjenestens små Citroën 2CV'er med ternede flag og blinklys i solflimmeret i middagsheden gjorde scenen klar.

Den høje hvinen fra de to Bristol Siddeley Pegasus 5 jetmotorer, der var placeret midtvejs under vingerne steg til en høj brølen, der blandede sig med den lige så potente hvæsen fra de små Rolls-Royce RB 162 jetmotorer anbragt i pods - med fire i hver i selve vingespidserne.

Støvet bredte sig som en sort-grå sky omkring maskinen, der pludselig løftede sig fra jorden og steg lodret op i luften!

I 10-15 meters højde taxiede »Dornier-apparatet« derpå med bulder og brag ud langs banen, som var det en normal start.

Dornier Do 31 E fløj første gang 13. februar 1967.

Efter et halvt hundrede meters tilløb brølede den tonstunge maskine frem og steg brat op mod himlen.

De tyske piloter gennemførte nu en imponerende opvisning lige hen over publikum – dengang var man ikke så »pivede« i Paris med at holde de helt store sikkerhedsafstande over menneskemængden. Men denne middag fik Dornier lov til at demonstrere deres lodret startende og landende kæmpe på bedste vis.

Efter en flot opvisning vendte Dornier Do 31 tilbage til sin oprindelige startplads og piloterne anbragte fnuglet det spændende fly til perfekt trepunktslanding.

Doniers test-piloter Wood (tv) og Roedel fik naturligvis blomster og hyldest efter deres første flyvning med »Dornier-bassen«.

VTOL

Dornier Do 31 startede tilværelsen efter en bestilling fra det tyske forsvarsministerium, der ønskede at få en militær transportmaskine med mulighed for lodret start og landing.

Briterne havde jo med Harrier vist, at VTOL var en realistisk mulighed i hvert fald for jagerfly, så her var i hvert fald motorteknisk en mulighed. VFW - Vereinigte Flugtechnische Werke – og Hamburger Flugzeugbau påtog sig opgaven, og Dornier byggede flyene.

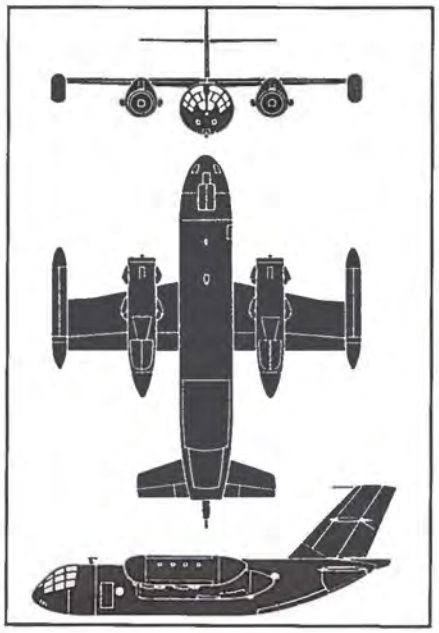
Dornier Do 31 prototypen fløj første gang februar 1967. Førsteflyvningen foregik dog »traditionelt« uden VTOL-manøvrer. Anden prototype fulgte hurtigt efter, og nu foretog man en række vellykkede flyvninger med både lodrette starter og ditto landinger.

Den allerførste VTOL-flyvning i alle faser fandt sted den 16. december 1967. Indtil midt i 1969 havde man gennemført omkring over 200 prøveflyvninger.

En tredie Dornier Do 31 blev mest brugt til såkaldte statiske forsøg.

Desværre var Dornier-maskinen ikke så overbevisende, at der kom en produktions-bestilling ud af det. En af begrundelserne var, at motorinstallationerne var så forslugne brændstofmæssigt, at det gik ud over nyttelasten.

Oprindeligt var det hensigten, at der skulle være plads til 36 fuldt udrustede soldater, 24 bårer eller tre Jeeps, men det ville betyde, at startvægten langt overskred de stipulerede godt 27,5 tons. Programmet blev derfor stoppet i april 1970.



Her ses de fire Rolls-Royce motorer i vingespidserne samt Bristol Siddeley jetmotoren under vingen. Pitch-kontrol foregik ved at jetudstødning blev sendt bagud fra kroppen lige under sideroret.

Dornier Do 31 E prototypen »optrådte« på le Bourget flyveopsisningerne i 1969. Undervejs til Paris satte flyet i øvrigt en række verdensrekorder for VTOL-fly.

En af Dornier-maskinerne er heldigvis bevaret for eftertiden. Efter i nogle år at være gemt væk i et hjørne på Technisches Museum i München er første prototype nu overført til flyvemuseet i Oberschleissheim, hvor man nu er ved at renovere Dorniers VTOL-kæmpe, der desværre ikke fik en særlig lang flyvekarriere.

Dornier Do 31 E

Data

Dornier Do 31 E

Motorer: To Bristol Siddeley Pegasus (15.000 lb.st.) og otte Rolls Royce RB 162 (4.400 lb.st.)

Spændvidde:	18,06 m
Længde:	20,70 m
Højde:	8,53 m
Tomvægt:	22.500 kg
Fuldvægt:	27.500 kg
Tophastighed:	650 km/t
Stige-evne:	1.150 m/min.
Rækkevidde:	1.800 km
Tophøjde:	10.700 m

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

Sportsflyvningens Kaar

I Lufthavnens Hangar II kommer og gaar der mange flyveinteresserede, og man kan ikke undgaa at høre, hvad der Mand og Mand imellem diskuteres. For tiden er det bl.a. de administrative Bestemmelser, hvorefter vordende Sportsflyvere maa rette sig, og stemningen mod vedkommende Myndighed, Luftfartstilsynet, er ikke særlig blid.

De forskellige Flyvelærere og Elever stikker Hovederne sammen og er utilfredse. Hvad er der i Vejen? Spørger vi de meget optagne Flyvelærere, og hvorledes gaar det i øvrigt? Jo Tak, lyder Svaret, paa en Maade gaar det saamænd meget godt; der er nok at bestille, men – den civile Flyvning er ikke saa let at have med at gøre mere. Vi bliver lagt alt for mange Hindringer i Vejen. – Saa, hvad vil det sige? – Vi vil slet ikke tale om alt det Vrøvl, der var inden vi fik Lov til at flyve i Kastrup Lufthavn; - det er der slaaet en Streg over. Nu maa vi benytte Pladsen, og nu kan vi faa Elever; men det er alt for omstændeligt at faa Certifikatprøverne overstaaet. - Hvorledes det?

– Det skal vi sige Dem. Først og fremmest kræver Luftfartstilsynet, at de Elever, der skal indstilles til Prøverne, skal anmeldes 14 dage i forvejen, og det er ikke altid saa let. Hvis det er godt Vejr i de 14 Dage, og Aspiranten passer sin Træning, kan han saa at sige lære at flyve paa den Tid, og det medfører, at man i visse Tilfælde maa indstille en Aspirant til Prøverne, skønt denne kun har én Times Flyvning.

Er Aspiranten kommet hertil fra Provinsen for at faa Certifikat, er han (eller hun) interesseret i at arbejde saa energisk som muligt i den kortest mulige Tid, og hvis vi ikke indstiller Vedkommende til den Dag, der er Prøve, saa varer det gennemgaaende 4 Uger, inden den næste finder Sted. Hvis vi i dette Tilfælde ikke indstiller Aspiranten til Prøve, saa venter denne nemlig ikke ca. 4 uger her i Byen til næste prøve finder Sted, men rejser hjem og kommer saa igen for at genoptage sin Træning. Hvis Vejret er daarligt de 14 Dage, der gaar forud for næste Prøve, bliver det ikke til noget med Træningen, hvorfor Aspiranten atter maa rejse hjem for at vente 1½ Maaned til.

– De er utilfreds med det alt for lange Mellemrum mellem Luftfartstilsynets Prøver? – Ja, det kan ikke nægtes. Prøverne lægges desværre med alt for lange og tilfældige Mellemrum. Vi finder det er meningsløst, at der altid skal gaa mindst en Maaned mellem hver prøve.

Rent galt bliver det, naar Aspiranten ikke bestaar en af Prøverne, for saa skal der gaa mindst 2 Maaneder inden en ny Indstilling kan finde Sted, og det er rent galt for den Aspirant, der selv skal betale for sin Træning. Vedkommende træner ikke i hele den Periode, men venter i mange Tilfælde til de sidste Dage – og saa har han (eller hun) glemt en hel Del. Hvis man fra Luftfartstilsynets Side var interesseret i at fremme Sportsflyvningen, burde man i højere Grad lempe sig efter Forholdene. Der har været Tale om, at Prøverne skulde afholdes med én Uges mellemrum, men endnu er det ikke blevet til noget.

– Vi forstaar paa Dem, at der var andre Forhold, De var utilfreds med? – Ja, det er der – og det drejer sig bl.a. om Godkendelse af Pladser. Ogsaa her synes der at mangle paa Smidighed. Det forlanges, at man skal give en Frist paa 2 à 3 uger, og det er i mange Tilfælde umuligt at overholde. Det sker meget ofte, at en planlagt Flyvedag et eller andet Sted i Landet bliver aflyst. Man har reserveret sig denne Dag til Arbejdet ude i Marken, og hvis man saa gerne vil udnytte den et andet Sted, kan man ikke fordi der holdes fast paa de 14 Dages Frist til Pladsanerkendelse. Selvfølgelig skal der være en vis Rimelighed i Tingene. Vi kan godt forstaa, at man ikke kan komme Dagen før og anmode om at faa en Plads anerkendt ude i Landet; men der er ogsaa Forskel paa én Dag og de 14 dage, der forlanges. Vi siger endnu engang, at der kunne opnaas mere for Flyvningens Sag herhjemme, hvis den eller de respektive Myndigheder udviste lidt mere Smidighed.

Øh, ovenstående er taget fra FLYV juli 1935. Det er faktisk 70 år siden.... Der er intet nyt under solen, eller....?

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Loggere drillede DM i præcisionsflyvning

Tekst og foto: Arne Panduro

DM 2005 i præcisionsflyvning for motorfly blev en større udfordring for såvel deltagere som stævneledelse end normalt. Først drillede vejret, og så var der alvorlige problemer med de norske GPS-loggere, som arrangørerne havde lånt til mesterskabet, der blev afviklet på Haderslev Flyveplads i weekenden 21.-22. maj. Men da resultatet blev klar søndag eftermiddag, var alt ved det gamle: Hans Birkholm fra Herning Motorflyveklub var endnu en gang suveræn vinder.

Kraftig regn med torden truede indtil lørdag formiddag med at tvinge Dansk Motorflyver Union til at aflyse. Starten på mesterskabet blev udskudt, man da skyerne lettede i løbet af formiddagen, gik man i gang med landingskonkurrencen over middag. Enkelte tilmeldte nåede dog ikke frem på grund af vejret. De fire landinger for hver deltager gik efter planen, idet en lidt drilsk vind var en ekstra udfordring for de fleste.

Senere på eftermiddagen var alle klar til den første navigationstur, der bestod af en times flyvning vestpå over det sydjyske landskab. Alle deltagere fik en GPS-logger med i flyet, og de indebærer normalt en meget sikker registrering af den fløjne rute og alle tidspunkter – og sparer alle de manuelle tidskontroller, som tidligere var nødvendige for at afvikle en konkurrence. Teknikken har været anvendt i en årrække - senest ved VM i Herning sidste år, hvor deltagere fra en snes lande medbragte egne loggere, der fungerede upåklageligt.

Men i Haderslev skete det, som mange havde frygtet. For første gang nogensinde i konkurrence-sammenhæng svigtede en del af loggerne. Da DMU ikke har loggere nok til alle deltagere, havde man lånt de norske loggere, som tidligere har været anvendt ved flere andre mesterskaber i Danmark. Men det var netop alle de norske loggere, der ganske enkelt intet havde registreret under flyvningen. En ubehagelig konstatering for såvel deltagere som stævneledelsen, der ellers bestod af særdeles rutinerede kræfter – Vagn Jensen fra DMU og Ottar Teigland fra Norsk Aero Klubb.

Trods ihærdige anstrengelser på at finde årsagen til loggernes svigt, var det ikke lykkedes ved starten på den anden navigationstur søndag. Derfor måtte programmet ændres, så alle kunne få en dansk logger med. Ruten gik denne gang også vestpå til Ribe – rundt om Skrydstrup TMA – idet piloterne undervejs skulle finde 15 udlagte mærker og 10 rutefotos, som ruteplanlægger Olaf Skov Olesen havde tilrettelagt.

Denne gang var den afgørende timing registreret for alle deltagere, og flyvningen forløb uden grimme overraskelser.

Imens havde konkurrenceledelsen besluttet, at timingen fra den første dag skulle annulleres for alle deltagere. Beregningen viste herefter, at Hans Birkholm igen have snuppet titlen, mens Allan Hansen fra Viborg Flyveklub og Jakob Blok fra Midtsjællands Motorflyveklub fik de øvrige podiepladser i A-klassen. B-klassen blev vundet af Hans Uwe Schmidt fra Haderslev Flyveklub foran Flemming Baungaard og Sindre Lindal – begge fra Randers Flyveklub. Se de øvrige resultater på DMUs hjemmeside: www.flyvdmu.dk.

Selve arrangementet var i øvrigt ændret på to centrale områder i forhold til de tidligere mesterskaber – begge for at tiltrække flere deltagere. For første gang nogensinde var UL-fly og motorsvævefly inviteret med, men budskabet var øjensynligt ikke nået ud til alle. I hvert fald var der ingen deltagere fra disse kategorier.

Samtidig havde DMU i samarbejde med mesterskabernes hovedsponsor AirBP og piloterne besluttet at konvertere de normale pengepræmier, som vinderne hidtil har modtaget sammen med pokalerne, til et generelt tilskud til alle deltagere. Det var således gratis at deltage, mens der også blev givet tilskud til forplejning – så i realiteten var der præmier til alle.

Der var dog en enkelt pengepræmie, som også havde til formål at styrke interessen for at deltage. Præmien på 5.000 kr. gik således til fordeling blandt piloterne fra den klub, der kunne fremvise flest deltagere. Og her slog klubben på hjemmebanen i Haderslev til med seks deltagende mandskaber.

Haderslev lagde ikke alene bane til årets DM i præcisionsflyvning – klubben stillede også med flest deltagende piloter. Derfor modtog de en præmie på 5.000 kr. fra hovedsponsor AirBP. Her er det værterne fra Haderslev Flyveplads, Kirsten og Hans (fly)Møller Hansen, der sammen med det vindende hold modtager checken fra direktør Henrik Knudtzon fra AirBP.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-JNX	Schempp-Hirth Ventus bT	1982	01	26.5.2005	Jesper Neerholt Sørensen, Randers	D-KBTO
OY-TLS	Mooney M20M	2005	27-0096	19.5.2005	H.V. Electronic A/S, Esbjerg V	HS-ATA

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-EKC	Cessna 560XL	28.4.2005	Lego System A/S, Billund	Solgt til Sverige
OY-TFL	Piper PA-28-151	7.12.2004	Starkite ApS, Roskilde	Solgt til England
OY-VKO	Airbus A320-214	3.12.2004	My Travel Airways A/S, Dragør	Solgt til Philipinerne
OY-VKP	Airbus A320-214	8.12.2004	My Travel Airways A/S, Dragør	Solgt til Philipinerne
OY-XHL	Standard Libelle 201B	29.10.2004	Kaj Hesselberg Mortensen, Herning +	Solgt til Norge
OY-XIF	Mosquito	18.2.2005	Lars Peder Herman Hansen, Skanderborg +	Solgt til Holland
OY-XRE	Ventus C	10.1.2005	Kristian Stendorf Hansen, Herning +	Solgt til Tyskland
OY-XSY	Discus 2T	16.3.2005	Discus 2T Gruppen, Silkeborg	Solgt til England
OY-XTT	SF 34	1.3.2005	Frederikssund-Frederiksværk Flyveklub	Solgt til Tjekkiet
OY-XUU	Ventus cT	10.12.2004	Viborg Svæveflyveklub	Solgt til Tyskland

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-ATI	KZ VII	21.5.2005	Flyvestation Værløse Svæveflyveklub	Flyvematerielkommandoen
OY-DME	KZ III	24.5.2005	Ole Vincent Lindhardt, Helsinge +	Mogens Lund Jepsen
OY-DZB	KZ VII	25.5.2005	Poul Aage Larsen, Støvring	Pia og Lars Nordam-Ullitz, Hjørring
OY-OOK	Falcon 900EX	25.5.2005	Kirkby A/S, Billund	Lego Holding A/S, Billund

Rettelse til FLYV nr. 6/2005, side 32:
OY-LSX: Ejer og bruger er Lemvig Svæveflyveklub.

Navne

Ansættelse

Kommunikationsdirektør Anne Bove-Nielsen

Den 41-årige senior kommunikationsrådgiver i Jøp, Ove & Myrthu er fra 1. juli ansat som kommunikationsdirektør og dermed fast medlem af direktionen i SAS Scandinavian Airlines Danmark.

Anne Bove-Nielsen skal drive SAS' kommunikationsfunktion og med sin brede erfaring være med til at videreudvikle SAS' interne og eksterne kommunikation.

Anne Bove-Nielsen har tidligere været europæisk kommunikationschef i

Microsoft Business Solutions, hvor hun havde ansvaret for at samle og videreudvikle divisionens kommunikationsstrategi i 23 lande i Europa, Mellemøsten og Afrika.

Derudover har hun otte års journalistisk erfaring fra lederposter i nogle af mediebranchens sværvægtere; herunder som redaktionschef for Børsens Nyhedsmagasin, deskchef/redaktør for virksomhedsgruppen på dagbladet Børsen og som leder af kommunikationsområdet på P2-musik i Danmarks Radio.

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	4614 1506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Tonny Henriksen	5950 4015	
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg
Tlf. 3990 1710
www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA i maj

10. maj. SLV

Kontaktrådsmøde i Luftfartshuset, København.
I mødet deltog generalsekretær Anders Madsen som redegjorde for ønsket om selvadministration. Vi håber på rimelige forhold og en seriøs drøftelse af placeringen af de enkelte administrative opgaver i relation til VFR-flyvning med fly under 2730 kg i ECAC-landene. KDA er 100% indstillet på et samarbejde her. Lad KDA administrere certifikater og luftdygtighedsbeviser for fly under 2730 kg til VFR-flyvning.

21. maj. Flyhistorie

Deltagelse i det første repræsentantskabsmøde i Dansk Flyvehistorisk Union - som observatør. KDA støttede initiativet med udlån af lokaler (biblioteket) for mødet.

26. maj. SLV

SLV Unionsmøde i Luftfartshuset, København. På mødet fremlagde KDA overordnet arbejdsplan for hvordan og hvornår KDA og Unionerne kan begynde at overtage dele af de administrative opgaver fra SLV.

27. maj. Ellehammerprisen

Deltagelse i møde i Danske Flyvejournalisters Klub, hvor Ellehammerprisen blev uddelt - denne gang til Vincent Seremet - som gennem en årrække har stået for udviklingen af forskellige fly, gyrokoptere og faldskærmsbaserede luftfartøjer.

30. maj. FLYV

Møde i FLYV redaktionsudvalg i Slagelse.

31. maj. ApS

Bestyrelsesmøde i KDA Service ApS, Idrætshøjskolen i Vejle.

31. maj. KDA

Bestyrelsesmøde i KDA, Idrætshøjskolen i Vejle. Der blev budt velkommen til vort nye bestyrelsesmedlem Tonny Henriksen, Kalundborg.

Referat fra

Kongelig Dansk Aeroklubs ordinærerepræsentantskabsmøde lørdag den 30. april 2005 klokken 10.30 i KDA huset, Roskilde Lufthavn

Tilstede var KDA's bestyrelse samt repræsentanter fra direkte medlemmer og følgende unioner med følgende antal stemmer:

Dansk Ballon Union	1 stemme
Dansk Hang- og Paraglider Union	7 stemmer
Dansk Motorflyver Union	11 stemmer
Svæveflyver Union	18 stemmer
Linestyrings-Unionen	1 stemme

Der var ikke repræsentanter fra:

RC Sport Danmark	1 stemme
Fritflyvnings-Unionen	1 stemme
Dansk Kunstflyver Union	1 stemme
Dansk Faldskærms Union	18 stemmer

Repræsentant for direkte medlemmer:
(Valgt på formøde 30.04. kl. 1000)

Bent Holgersen	4 stemmer

Bestyrelsen for KDA har én stemme for hvert bestyrelsesmedlem:	5 stemmer
Total antal mulige stemmer:	68 stemmer
Antal stemmer tilstede:	47 stemmer

KDA's formand Aksel C. Nielsen bød velkommen særlig velkomst til Arne Panduro og Kirsten Klærke Hansen og nævnte derefter at næste år vil repræsentantskabsmødet blive lagt, så det ikke overlapper med Danmarks Idrætsforbunds repræsentantskabsmøde og åbningen af Egeskov Slot.

Generalsekretær Anders Madsen nævnte at til mødet var der kommet afbud fra V.K.H. Eggers, Michael Greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille, B.V. Larsen og Kai Holm. Fra bestyrelsen var der afbud fra Claus Rose Andresen.

Dernæst indledte formanden repræsentantskabsmødet med dagsordenens første punkt.

1. Valg af dirigent

Bestyrelsen foreslog Bent Holgersen, der valgtes uden modkandidater.
Bent Holgersen konstaterede, at repræsentantskabsmødet var rettidigt og lovligt indvarslet og at repræsentantskabsmødet var beslutningsdygtigt.

2. Aflæggelse af årsberetning ved formanden

Formanden Aksel C Nielsen havde følgende mundtlige beretning som supplement til den udsendte skriftlige beretning:

Året 2004 har på nogle områder været forskellig fra tidligere år. Vi har sagt farvel til Jørn Vinther som generalsekretær og sagt velkommen til vores nye generalsekretær Anders Madsen.

Nøglepersoner som meget står og falder med i Kongelig Dansk Aeroklub. I den korte tid Anders Madsen har været ved roret har han vist, at vi har fået en god afløser for Jørn, som vi er megen tak skyldig for hans indsats som generalsekretær og for så meget andet. På det seneste med udarbejdelsen af årsberetningen – tak for det.

Udviklingen de sidste par år har imidlertid vist, at der er behov for flere ressourcer end dem vi hidtil har disponeret over. Det er derfor glædeligt at vi kan konstatere, at der har været vist initiativ og vilje til at løse problemer, der vel nok er mere komplekse og alvorlige, end vi tidligere har oplevet – i hvert fald i min formandsperiode.

I bestyrelsen er vi utrolig glade for det arbejde Perspektivgruppen har udført. Vi har ment det var helt nødvendig, at vi fik set på KDAs fremtid. Vi valgte at henvende os til medlemmer udenfor bestyrelsens kreds, ud fra den betragtning, at det ville være givtigt at betragte KDA fra den yderste del af organisationen. Der hvor tingene virkelig sker.

Resultatet kommer vi tilbage til efter frokost – og jeg håber alle har afsat lidt tid til dette punkt.

Året har været præget af stor mødeaktivitet, som det også er fremgået af både FLYV og vores månedsbreve. Fra bestyrelsens side retter vi en stor tak for det engagement, der har været udvist til gavn for alle.

Jeg vil benytte lejligheden til at takke alle for et godt samarbejde i årets løb og håbe, at vi i det nye år fortsat har kræfter til at arbejde videre med de problemstillinger, der synes at vælte ind over os.

Det har heldigvis vist sig, at det ved fælles hjælp er lykkedes at påvirke beslutningstagere.

Jeg vil særligt takke bestyrelsen for samarbejdet og for det engagement I har udvist i årets løb.

En stor tak til KDAs medarbejdere for en altid imødekommende og engageret indsats.

Dirigenten åbnede herefter for kommentarer til beretningen.

Kai Frederiksen: Ønskede at supplere omkring Teknisk Museum og nævnte, at han som bestyrelsesmedlem i Teknisk Museum ikke har underskrevet årsregnskabet i Teknisk Museum. Kai Frederiksen er ikke enig i regnskabets opstilling og havde ikke ønsket at underskrive dette.

Der var ikke yderligere bemærkninger til årsberetningen, som herefter blev godkendt af repræsentantskabet.

3. Forelæggelse af årsregnskab til decharge

Generalsekretæren startede gennemgangen af KDA's årsregnskab med en kort gennemgang af regnskabet for KDA Service ApS. Regnskabsåret har været præget af afmatningen i omsætningen i butikken p.g.a. almindelig afmatning i markedet for pilotuddannelser. Regnskabets resultat er et underskud på kr. 33.512.

Henning Sørensen spurgte om faldet i varebeholdning i KDA Service ApS i forhold til sidste år, og Jørn Vinther forklarede at dette skyldes periodisering af indkøbet af Flyvehåndbogen, som er et større beløb ved indkøb, og salget foregår over tid. Dirigenten gjorde opmærksom på at KDA Service regnskabet ikke som sådan skal godkendes på repræsentantskabsmødet, men dette gennemgås til orientering på repræsentantskabsmødet.

KDA's resultat udviser et plus på 83.417 kroner og egenkapitalen er forøget til i alt kroner 968.326. Jubilæumsfonden udgør kroner 142.940.

Resultat anses for tilfredsstillende efter forholdene.

Årsregnskabet for KDA blev herefter godkendt og decharge givet.

4. Behandling af forslag fra medlemmerne

Der var ikke indkommet forslag til behandling.

5. Behandling af forslag fra bestyrelsen herunder forelæggelse af budget samt godkendelse af kontingent for indeværende år

Forelæggelse af budget:

Budgettet for år 2005 var blevet behandlet og accepteret af alle unioner på formandsmødet i oktober 2004.

Generalsekretæren redegjorde kort for udgifter og indtægter. Budgettet bygger på et uændret kontingent og uændret pris på Flyv.

KDA KONTINGENT	2005	2004
Direkte medlemmer, aktive incl. FLYV	Kr. 570,00	Kr. 560,00
Direkte medlemmer, passive incl. FLYV	Kr. 520,00	Kr. 510,00
Direkte medlemmer, juniorer incl. FLYV	Kr. 385,00	Kr. 385,00
Direkte medlemmer, firma incl. FLYV	Kr. 655,00	Kr. 645,00
Æresmedlemmer (3 stk.) incl. FLYV	0	0
Unionsmedlemmer fuldt kont.	Kr. 90,00	Kr. 80,00
Unionsmedlemmer reduceret kont.	Kr. 40,00	Kr. 40,00

FLYV	2005		2004	
	Pris pr. år	Pris pr. nr.	Pris pr. år	Pris pr. nr.
DSvU, DMU	Kr. 305,00	Kr. 25,42	Kr. 305,00	Kr. 25,42
RC-DK, DBu, DKFU, DFU, DDU, CLU, FFU.	Kr. 358,00	Kr. 29,83	Kr. 358,00	Kr. 29,83
Danske Flyvere	Kr. 358,00	Kr. 29,83	Kr. 358,00	Kr. 29,83
Abonnement	Kr. 450,00	Kr. 37,50	Kr. 450,00	Kr. 37,50
Løssalg på museer o.l.	Kr. 540,00	Kr. 45,00	Kr. 540,00	Kr. 45,00

KDA vil foretage opkrævningen for FLYV direkte hos medlemmerne fra RC-DK, DBu, DKFU, DFU, DDU, CLU og FFU.

SPORTSLICENSER	2005	2004
Alle unionsmedlemmer. Vejledende pris/unionspris	130/100	100/70

En enig bestyrelse foreslår derfor følgende kontingentstruktur. Beløb er incl. moms.:

Dirigenten satte forslaget til afstemning. Det blev enstemmigt vedtaget.

6. Valg

6.1 Valg af formand for bestyrelsen

Aksel C Nielsen blev valgt sidste år, og er ikke på valg i år.

6.2 Valg af bestyrelsesmedlemmer

Jens Feldborg og Palle J. Christensen var på valg.

Jens Feldborg blev genvalgt for 2 år med akklamation uden modkandidat.

Palle J. Christensen blev genvalgt for 2 år med akklamation uden modkandidat.

Claus Rose Andresen ønskede at udtræde af bestyrelsen.

Tonny Henriksen blev uden modkandidater valgt til bestyrelsen for en periode på et år. Tonny Henriksen takkede for valget.

6.3 Valg af 2 suppleanter

Claus Rose Andresen blev valgt som 1. suppleant for en periode på to år.

Knud Nielsen blev dernæst valgt for to år med akklamation uden modkandidater som 2. suppleant.

6.4 Valg af 2 revisorer jf. § 18

Som medlemsrevisor genvalgtes Bent Holgersen med akklamation uden modkandidat og som revisor blev registreret revisor Bent Madsen, Frederiksberg genvalgt.

7. Eventuelt

Kai Frederiksen nævnte, at der er behov for at samle alle (koordinere) 10-12 forskellige repræsentanter i Teknisk Museums repræsentantskab. Foreslår at KDA koordinerer dette arbejde.

Aksel C. Nielsen: Foreslår at Unionerne holder formandsmøde sammen med en KDA konference, som kan se på fremtiden for KDA. Med basis i Perspektivgruppens arbejde. Det er nødvendigt med bred accept i unionerne og i de enkelte klubber.

Louis Rovs Hansen: Spurgte om vi har skrevet en pressemeddelelses om vores nye ønsker? Det er nødvendigt at informere omverdenen om vores tiltag og syn på fremtiden. Det er f.eks. ikke en god idé hvis Dansk Ultralet Flyve Union får den type information fra pressen – vi er nødt til at gøre det.

Jens Feldborg: Bemærkede, at dette kunne være et historisk møde, idet der er risiko for at vi ikke har et KDA næste år, hvis vi ikke gør noget for at sikre os de administrative rettigheder for privat- og sportsflyvningen i Danmark. EASA åbner mange muligheder, men KDA skal bekræfte at vil påtage os opgaven – ellers er DSvU nødt til selv at gøre det. Repræsentantskabet udtrykte derefter enighed om at det skal KDA påtage sig.

Kai Frederiksen sagde tak for 40 års samarbejde med KDA.

Klubpokalen

Formanden overrakte SAS-pokalen for klubledere for år 2004 til Kirsten Klærke-Hansen fra Herning Motorflyveklub med tak for den store indsats i forbindelse med afholdelse af verdensmesterskabet i Herning. Kirsten Klærke-Hansen takkede og understregede, at hun ville tage pokalen med hjem til klubben, som i virkeligheden er den rette modtager af pokalen.

Sportspokal

Formanden overrakte (fraværende) KDA's Sportspokal for år 2004 til Lars Bo Willumsen, Nordjysk Faldskærmsklub, til KDA's Sportspokal. Lars Bo opnåede ved VM i præcisionsspring en samlet fjerdeplads, hvilket er en af de bedste placeringer i præcisionspring i mange år. Formand Aksel C. Nielsen ville personligt overrække pokalen til Lars Bo ved et møde i Nordjylland snarest.

8. Fremlæggelse af Perspektivgruppens arbejde

Anders Maden startede med at sig tak til gruppen, bestående af Kirsten Klærke-Hansen, Per Wistisen, Henning Sørensen, Finn Larsen og Arne Panduro for det gode og kreative samarbejde. Det var vigtigt at opnå et resultat til en fastsat deadline, som var midt i april. Et møde om ugen i seks uger blev gennemført, og hovedlinierne i gruppens arbejde blev gennemgået. Det vigtigste at konstatere her, er at mulighederne er flere end truslerne for KDA. Større samarbejde mellem unionerne og en generel modernisering giver KDA gode fremtidsudsigter. Referatet gengiver ikke hvidbogens indhold, som kan ses på hjemmesiden www.kda.dk. Repræsentantskabet anbefalede klart, at bestyrelsen arbejder videre med perspektivplanen.

Dirigenten sluttede repræsentantskabsmødet. Formanden takkede dirigenten og forsamlingen.

Bent Holgersen, Dirigent — Aksel C. Nielsen, Formand

DMU
DANSK MOTORFLYVER UNION

Ny formand

Sæby Flyveklub har fået ny formand. Klubbens formand gennem 29 år, den i flyvekredse så kendte Louis Rovs Hansen erklærede ved generalforsamlingen 12. maj, at han ikke genopstillede til bestyrelsen, og at han denne gang mente det. Rovs Hansen der er en af Danmarks mest erfarne privatpiloter er uden for klubben kendt for sit store arbejde med DMUs ture omkring Kr. Himmelfartsdag. Videre er han DMUs repræsentant i Luftrumsudvalget.

Bestyrelsen har konstitueret sig, og ny formand blev Jens Sørensen. Jens er i klubben bedre kendt under navnet Jens Loop. Han har haft certifikat siden 1977, og er en yderst aktiv og erfaren pilot, lige som han i klubben er kendt for stor teknisk dygtighed.

Han er en del af en frivillig gruppe på otte piloter der på skift flyver med faldskærmsspringere fra Aars flyveplads.

Jens Sørensen er 49 år, samme alder som Louis Rovs Hansen havde da han blev valgt, så nu regner vi med igen at have samme formand i 29 år.

58 dage til Sindal

good aviation practice GAP danmark 2005

KALENDER

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

28/6-17/7	EM, Finland
3/7-24/7	EM, Slovakiet
18-28/7	Sun Air Cup, Arnborg
23-29/7	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
24-29/7	Svedanor kunstflyvningskursus, Elverum, Norge
30/7-5/8	Svedanor strækflyvningskursus, Arnborg
31/7-13/8	VM for kvinder, Klix, Tyskland
31/7-20/8	4. junior VM, England
7-14/8	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
13-19/8	Svedanor kunstflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
20-27/8	Int'l Vintage Sailplane Meet, Elmira, New York (www.soaringmuseum.org)
21/8	Nordisk svæveflyvedag
2-11/9	1st FAI World Sailplane Grand Prix, Saint Auban, Frankrig
9-11/9	Nordisk Svæveflyvemøde, Danmark

2006

10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

27-28/8 Flysiktræf 2005, Sindal Flyveplads

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

16-21/8 DM, SM og NM, Egeskov Slot, Fyn

Kunstflyvning (www.kunstflyvning.com)

11-14/8 Nordisk Mesterskab, Sindal

Det sker i 2005

1-3/7	Flying For Fun (PFA Rally), Kemble Airfield, England (www.pfa.org.uk)
2-3/7	RAF Waddington Int'l Air Show, England (www.waddingtonairshow.co.uk)
3/7	Flyv in, Samsø Flyveplads (www.samsoe-air-service.dk)
9-10/7	Flying Legends Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
9-10/7	Moose Jaw Canadian AF 15 Wing Int'l Air Show, Moose Jaw, Canada (www.saskatchewanairshow.com)
16-17/7	Royal Int'l Air Tattoo, RAF Fairford, England (www.airtattoo.com)
22-24/7	FAI Int'l Touristic Rally & Fly In, Bitburg Airport (www.airshow.lu)
23-24/7	Bitburg Airshow, Bitburg Airport (www.airshow.lu)
25-31/7	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
29-31/7	Weston-Super-Mare 15th Int'l Helidays, (Somerset), England (www.helidata.rotor.com)
11-14/8	Ashton Park Bristol Int'l Balloon Fiesta, Bristol, England (www.bristolfiesta.co.uk)
12-14/8	Schaffen-Diest Int'l Old Timer Fly-in, Schaffen-Diest, Belgien (www.dac.be)
16-21/8	Maks 2005, Zhukovsky-Moskva Air show, Moskva (www.maks.ru)
17/8	Fly-in, Randers Flyveplads
19-21/8	Woburn Abbey DH Moth Club Int'l Moth Rally, Woburn Abbey, England (www.dhmothclub.co.uk)
20-21/8	Flyvningens Dage Air Show, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)
20-21/8	Elvington Yorkshire Air Show, nær York, England (www.elvington.org)
20-27/8	International Vintage Sailplane Meet, Elmira, New York (www.soaringmuseum.org)
26-28/8	Int'l Ladies Cup, Teuge Airport, Holland
27-28/8	Flysiktræf 2005, Sindal Flyveplads
27-28/8	FAI Centenary Airshow, Lausanne, Schweiz (www.fai.org)
28/8	Åbent hus, Sydfyn-Tåsinge Flyveplads
2-4/9	Oldtimer Airshow, Kirchheim unter Teck, Tyskland (www.oldtimer-hahnweide.de)
3-4/9	Koksijde Int'l Air Show, Belgien
10-11/9	Battle of Britain 65th Anniversary Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
17/9	RNAS Yeovilton Int'l Air Day (Somerset), England (www.yeoviltonairday.co.uk)
27-29/9	Helitech 2005, Duxford, England (www.spearhead.co.uk)
16/10	Autumn Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
12-14/10	FAI General Conference, Paris (www.fai.org)
20-24/11	Dubai Airshow, Dubai, United Arab Emirates (www.dubaiairshow.org)

Se også www.airshows.org og www.european-airshow.com.
Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

KDA Pilotshop

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Tlf. 46 14 15 07
www.kda.dk

Elegant og praktisk flyverdragt
Mange lommer, velcroluk ved arme og ben.
65% polyester, 35% bomuld.
Farve: Sort eller mørkeblå.
Størrelse: XS-XXL.
Medlemspris kr. **1.018,75**

Randolph Solbriller
model Aviator. Eneste forhandler i DK!

Medlemspris kr. **998,.**

Pilotens Lommebog
Årskalender 2005,
Det Sker 2005,
Flyregister,
Flyvepladser o.m.a.

Kun kr. **30,00**

Headsæt til fastvinget fly
Mono/stereo, electret microfon (fås også m. dynamisk microfon), dobbelt volumenkontrol, 3 års garanti.

Medlemspris
kun kr.
1.250,-

Bagagemærke i førsteklasses læder
med guldtryk. Kan indeholde et visitkort.
11x7 cm.

Medlemspris kun kr. **45,00**

Priserne er gældende så længe lager haves.

Flymarkedet

CESSNA 182 P SKYLANE II
1976, GARMIN 430, TT:3800
Eng: 900 Pris: 575.000 DKK

PA28/PA30/31/C421A mfl.til salg
på: www.aerocenter.dk
Tlf: 40362277 -
airline@mail.tele.dk

AerobaticSchool.dk
- Spin/safety
- Kunstflyvning
- Halehjul
- Fornyelse

Lennart@Wahl.dk
Tel.: 4619 0043
Mob.: 2445 7246

Anparter i OY-BAG PA 28 235 til salg

235 HK C/S prop., IFR, STOL-fly. Flyet er nyrenoveret, nymalet og stationeret på EKBI.
Se www.pilots.dk (flysalg)
og www.billund-motorflyveklub.dk
for yderligere information.
Henv. Morten Stoltze, tlf. 75 73 16 19, miajor@post10.tele.dk
eller Lars B. Pedersen, tlf. 28 80 61 24, larsbp@dk.ibm.com

Grumman AA5 B IFR

Total tid siden ny, 1850 timer med ny motor, 69 timer (Lycoming Orig.)
Fast pris 450.000.
Vagn Stevnhoved,
tlf. 8632 1355
Fax 8632 6835

Tampico TB9 sælges

Årg. 1980, flot og velholdt. TT 1770, 50 T SMOH, 50 T prop. Pris kr. 279.000.-
Henv. 2711 2313 / 4068 1929

6 aircraft for sale

Some new paint and int., some with new engine.
Look at www.aircraft.dk, contact P. Kjaergaard at mobil +45 2465 2137.

Anpart sælges (1/6)

Særdeles velholdt og veludrustet Piper P32T (Lance II), OY-PCA, stationeret i hangar i EKRK. Restgangtid motor ca. 800 t, prop 0-stillet, nymalet 2002, Garmin 530 + 430 GPS, NAV/COM, Garmin mode S transponder, Autopilot med højdehold. 6 sæder, 140-145 kts v. 65%. Der er foretaget opsparing til motorrenovering. Godt makkerskab med i alt 6 parter. **Henv. Ole Beck, 3929 6595**

Hjertelig tak

for den store opmærksomhed ved mit 50-års flyvejubilæum i Tølløse Flyveklub.
Med venlig hilsen
Verner Jaksland

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION
RD EQUIPMENTS
RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

Annoncering:
Ring til
Jakob Tornvig
Tlf. 7580 0032

We bring you up front

C.air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af Sterling.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

LUFTEN MED THYDIREKTE

Luft under vingerne

-med finansieringstilbud fra ThyDirekte

Svævefly, UL-fly, Motorfly til private, firmaer, klubber og foreninger.

Meget fordelagtig finansiering ved udbetaling større end 20%.

Vi giver gerne et tilbud på overtagelse af eksisterende finansiering.

det koster ikke at spørge...
men det kan koste at lade være...

Tal med:
Per Rasmussen eller
Jan Flyvholm Nielsen.

THYDirekte
Store Torv · 7700 Thisted
Tlf. 99 19 51 18
www.thydirekte.dk
thydirekte@sparthy.dk

Ung pilot - Ny pilot

Personlig assistent til Direktør

Kvistgaard Jern & Metal A/S søger en "ung" pilot, som skal fungere som personlig assistent til vores direktør. Dvs. at du skal udarbejde flyveplaner, ajourføre Jeppesen, fungere som pilot/chauffør i indland/udland, herudover skal du fungere som højre hånd for direktøren, hvilket betyder at du også skal deltage i møder, opfølge på kundekontakter, indhentning af information fra kunder over hele verden, etc.

Vi forventer:

- At du har eller får B/I certifikat
- Gode sprogkundskaber (minimum engelsk/tysk)
- EDB-vant (fortrolig med internet etc.)
- At du er smilende, serviceminded og har masser af energi
- At du har lyst og evne til at arbejde selvstændigt
- At du kan rejse når det kræves
- At du har kørekort til personbil

Flyvning vil foregå fra Grønholt (Cessna P210N) og daglig normalt mødested er Kvistgård ved Helsingør.

Hvis dette er noget for dig, skal du sende en skriftlig ansøgning til Kvistgaard Jern & Metal A/S.

Hvis du vil vide mere om stillingen, kan du kontakte Thomas Westerby eller Direktør Allan Nielsen på tlf. 4913 9744.

Kvistgaard Jern & Metal A/S
Hejreskovvej 7, 3490 Kvistgård
www.kjm-as.com

58 dage til Sindal

good aviation practice
GAP
danmark 2005

PilotShop på
www.kda.dk
Al flyvning begynder her!

LÆR AT FLYVE!
Se også bagsiden eller www.flyv.dk

Air Danica
Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

DANFLY APS

Tilbyder følgende uddannelser:

- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf.: 7454 5480. Fax: 7454 5487

Se vores hjemmeside for nyheder og priser
www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

IKAROS FLYaps

LEARN TO FLY

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

aviation GROUP DENMARK
Nordjyllands flyveskole
PPL
CPL/IR
Radiobevis
Træningsflyvning

Karlog Air

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

BLUE AIR
Pilot Training

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000102585

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 HVL. 086053

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

FLYV

August 2005 8

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in
Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

SKOLEFLYVNING

Privatflyvercertifikat
Erhvervsflyvercertifikat
Klasserettighed til flermotoret fly
Instrument rettighed, et-motoret fly
Instrument rettighed, to-motoret fly
Difference training
Nat rettigheder
Proficiency check
Træningsflyvning
Klasserettighed til eet-motoret fly

FLYUDLEJNING

Cessna
C172 Skyhawk
C177RG Cardinal
C206 Stationair

Piper
PA28-181 Archer II
PA28-181 Archer III
PA28R-180 Arrow
PA28R-200 Arrow IV
PA34-200 Seneca I

Beechcraft
B33 Bonanza

TEORI

PPL privatflyver certifikat
NBEG radio DK VFR
BEG radio int. VFR
GEN radio int. VFR/IFR
Morse

IKAROS FLYaps

For mere information om priser og uddannelser, besøg:

www.ikaros.dk

eller ring

4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf. 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr. 57112158
Nordea. 2253 8129 710234

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt, selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 2 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted.
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikovurdering

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

Tlf.: 33 45 03 00
Fax: 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

FLYV

78. årgang nr. 8 · august 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

EMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden:
"Patrouille Suisse" viser flaget ved Flyvevåbnets Åbent Hus på FSN Karup den 19. juni.
Foto: Palle J. Christensen.

Artikler:

9 Terma kan levere varen

11 Sejr over korrosionen

12 Endelig "Åbent hus" igen

16 Spaden i jorden til et større flymuseum

18 Fliegerhorst Rom

20 Velkommen til Sindal ...

28 Ex FLV Gulfstream III

30 Fanget!

40 Gummistøvler på Samsø

Rubrikker:

4 Kort Sagt

34 Organisationsnyt

34 Navne

38 Historiske Vingesus

37 Oskar Yankee

41 Det sker!

42 Flymarkedet

Kort Sagt

Rettelse

I FLYV nr. 7 side 4 er der i billedteksten til det nederste billede indsneget sig en fejl. Personen mellem Vincent Seremet og Otto Petersen er luftkaptajn Jørgen Svensson. Vi beklager fejlen.

Sterling overtager Maersk Air

På et pressemøde den 30. juni offentliggjorde Sterlings nye islandske direktør Almar Örn Hilmarsson at Sterling overtager Maersk Air.

Sterling blev den 14. marts 2005 selv solgt af norske ejere til det islandske investeringsselskab Fons.

Almar Örn Hilmarsson tiltrådte den 9. maj som adm. direktør i Sterling. Han kom fra det islandske lavprisluftfartsselskab Iceland Express, der også ejes af investeringsselskabet Fons.

Kun Hilmarsson var til stede på pressemødet for at redegøre for sagen og besvare spørgsmål. Der var ingen repræsentanter fra Maersk Air.

Sterlings Boeing 737-800. Foto: Sterling.

Maersk Air fly i Billund Lufthavn og Sterling i baggrunden. Foto: Maersk Air.

Hilmarsson sagde at der havde været forhandlet med Maersk Air i 20-30 dage, så det var gået meget stærkt. – Og måske også for stærkt. Hilmarsson blev spurgt om Sterling havde planer om at overtage andre selskaber, fx Cimber Air? Hertil svarede Hilmarsson, at han overhovedet ikke kendte et selskab med det navn!

(Hvis det er vidensniveauet på direktionsgangen kan man godt frygte lidt for fremtidens Sterling, red.).

Sterling vil fremover råde over 30 Boeing 737 fly (-500, -700 og -800) og skal transportere ca. 5 mio. rejsende. De bliver derved Europas fjerde største lavprisflyselskab; det har ca. 80 destinationer.

Regnskaberne i de to selskaber har i flere år givet to- eller trecifrede millionunderskud, men også her havde Hilmarsson redningen klar: Når man multiplicerer to negative tal med hinanden bliver resultatet positivt!

Hilmarsson ser mulighed for betydelig synergigevinst gennem afvikling af dobbeltfunktioner og tekniske installationer. "Den personalereduktion i den administrative stab, der er en uundgåelig konsekvens heraf, vil ske ud fra princippet om "best practice" og "best man". Vi vil simpelthen opbygge en helt ny organisation, der får sin egen identitet, og hvor enhver har mulighed for at søge ansættelse", siger Hilmarsson.

Det flyvende personel vil ikke blive berørt – ud over at vi vil kreere nye uniformer og andet udstyr med nyt logo etc., tilføjer han.

"Vi vil naturligvis sikre at indgåede aftaler og kontrakter for såvel Maersk Air som Sterling overholdes. Det sammenlagte selskab vil også i fremtiden basere sin forretning på to hovedspor, nemlig ruteflyvning og chartertrafik", slutter Hilmarsson.

Flyvningens Dage

Hvert andet år på ulige år afholder Roskilde Flyveklub og Dansk Veteranflysamling i Stauning arrangementet i Roskilde Lufthavn. I år er det sjette gang og det foregår i dagene 20.-21. august.

Der bliver deltagelse af mere end 50 fly fra Tyskland, Sverige, Norge, England,

Invitation
til alle danske piloter

Lørdag den 27. august til søndag den 28. august 2005

Ankomst mellem 09.30 og 10.30

SLV og Rådet for Større Flyvesikkerhed arrangerer et 2-dags flysiktræf på Sindal Lufthavn med tydelig fokus på flyvesikkerhed. Ambitionsniveauet gør, at alle piloter kan deltage.

FLYSIKTRÆF SINDAL

Kom og vær med i:
- Landingskonkurrence
- Keglekørsel
- Navigationstur med udelanding

Deltag i faglige indlæg indenfor:
- Meteorologi
- Udarbejdelse af driftsflyveplan

Tag gerne hele familien med. Vi arrangerer en helt speciel udflugt i det nordjyske for de pårørende mv. Dagen afsluttes med præmieoverrækkelse og fælles spisning.

Læs mere på www.slv.dk/erhverv om arrangementet, sightseeingturen og muligheder for overnatning.

Tilmelding på www.slv.dk/erhverv. Kontakt eventuelt Henrik Sandum, SLV på telefon 3618 6337 for yderligere oplysninger.

Sidste frist for tilmelding er den 19. august.

EKSN

Billeder venligst udlånt af fotograf Hans Hunnerup

© Statens Luftfartsvæsen

Exxon Elite Twister udstillet på AERO i Friedrichshafen. Foto: Knud Larsen

Tyrkiet og Danmark. Der vil selvfølgelig også være faldskærmsspring, flyvning med modelfly, svævefly mv.

Olieselskabet Exxon Mobil har sponseret en Extra 300 med en af de bedste (VM-niveau) engelske piloter til at give en kunstflyveopvisning med et fremragende program. De, der var til AERO i Friedrichshafen, ved at der er grund til at glæde sig til dette, og andre kan også godt begynde at glæde sig.

For de der vil op at flyve vil der blive rundflyvning med DC-3 Vennerne, ATR42 fra Danish Air Transport og Bombardier Q400 fra SAS

Flyvningens dage foregår lørdag den 20. august kl. 1100 – 1800 (opvisning 1400-1630) og søndag den 21. august kl. 0800 – 1700 (opvisning 1000 – 1530).

Ny chef hos Boeing

De seneste år har der bogstaveligt talt været liv i klude på direktionsgangene hos Boeing, der har hovedkvarter i Chicago.

Senest bad bestyrelsen topchefen Harry Stonecipher om at forlade selskabet med det samme efter at han havde udvist (for) megen interesse for en medarbejder af det modsatte køn.

Økonomidirektør James Bell har fungeret som president og CEO (chief executive officer) indtil den 30. juni, hvor en ny topchef blev udnævnt.

Det blev W. James McNerney, Jr. (55), der har været bestyrelsesformand og CEO hos 3M siden 2001. McNerney har en lang karriere i internationale selskaber bag sig, bl.a. har han været chef for GE Aircraft Engines og vicepræsident for GE Capital. Begge selskaber med tæt tilknytning til luftfartsindustrien.

Internet i luften

Fra den 16. juni er det muligt for TeliaSoneras telefonkunder i Danmark, Norge og Sverige at benytte kommunikationssystemet Connexion by Boeing. Dette giver mulighed for at gå på Internettet, sende e-mails etc. på de SAS fly der har systemet installeret. Lufthansa, Japan Airlines, ANA and Singapore Airlines har også Connexion by Boeing systemet og TeliaSonerakunder kan selvfølgelig også benytte systemet hos disse selskaber.

Terje Christoffersen, Group Vice President of Marketing, Products & Services hos TeliaSonera AB er glad for at kunne tilbyde kunderne denne mulighed.

SMA diesel

Det franske industrigruppe SAFRAN har overtaget alle aktier i SMA (Société de Motorisations Aéronautiques), der fremstiller dieselmotor til fly. Aktierne har tidligere været ejet af EADS, Renault og flymotorfabrikken Snecma.

SR305-230 dieselmotoren på 230 hk findes bl.a. til Socata TB-20, og der arbejdes på en godkendelse til at installere den i Cessna 182.

Billund 1. halvår

Det samlede passagertal i første halvår var 917.761 passagerer svarende til en stigning på 5,3 % i forhold til første halvår 2004. På indenrigsruterne steg trafikken med 5,4 %, på udenrigsruterne er der en fremgang på 0,4 %.

Charterflyvningerne har haft en stigning på 11,9 %, mens luftfragten har registreret en fremgang på 14,3 % i halvåret.

I kommentaren til opgørelsen skriver adm. dir. Jørgen Krab Jørgensen: "På halvårets sidste dag blev vi orienteret om, at Maersk Air ophører med at eksistere, idet selskabet er solgt og vil blive lagt sammen med Sterling.

Historisk skylder vi megen tak til Maersk Air og dets engagerede medarbejdere. Vi må til gengæld erkende, at Maersk Airs ledelse i det seneste par år i stigende grad har flyttet sit fokus

SMA motoren beundres på AERO i Friedrichshafen. Foto: Knud Larsen.

Exxon Elite er ankommet.

Du har nu en ny valgmulighed, når det gælder motorbeskyttelse: Exxon Aviation Oil Elite 20W-50. Ved at mindske slid og kontrollere korrosion kan Exxon Elite medvirke til lavere vedligeholdelsesomkostninger - uanset om disse er planlagte eller uventede. Hold motoren i topstand med den omkostningsbesparende beskyttelse, der er indbygget i Exxon Elite.

Du kan få yderligere oplysninger eller bestille ved at kontakte Air Alpha Maintenance A/S på telefon +45 65 95 43 91 eller via e-mail på adressen exxonelite@airalpha.com.

Esso-logoet, den løbende tiger og ExxonMobil-logoet er varemærker tilhørende Exxon Mobil Corporation eller et af dets datterselskaber.

That's why there's **ESSO**

væk fra Billund. Det ses blandt andet ved, at hvor Maersk Air i første halvår 2003 havde 56 % af den samlede trafik i Billund Lufthavn - målt på passagerantal for rute-og charterflyvning under ét - er denne andel i første halvår i år faldet til ca. 45 %.

Vi har i alle årene haft et tæt samarbejde med Sterling. Vi ser frem til, at dette gode samarbejde fortsætter og vi er overbeviste om, at den nye situation vil betyde nye muligheder for både Sterling og Billund Lufthavn. Men det må samtidig erkendes, at forandringerne også betyder store udfordringer for alle parter."

Aalborg - Færøerne

- Jeg tror aldrig jeg har været med til at åbne en ny rute, der fra starten har haft så stor succes, sagde Atlantic Airways administrerende direktør Magni Arge, da han i Aalborg Lufthavn åbnede den ny sommerrute mellem Nordjylland og Færøerne.

Atlantic Airways klar til afgang foran Aalborg Lufthavns terminalbygning. Foto: Aalborg Lufthavn.

Der er afgang hver lørdag frem til 20. august, og der er kun nogle få hundrede billetter tilbage, resten er solgt på forhånd og flere afgange er overbooked. Så Færøernes nationale flyselskab tør allerede nu love, at man næste sommer øger kapaciteten på ruten. Enten med to afgange om ugen eller ved at udvide perioden – eller måske begge dele, lover Magni Arge.

Med den ny sommerrute er Nordjylland og Færøerne rykket tættere på hinanden. Flytiden er kun en time og tre kvarter med Atlantic Airways firemotores jetfly af typen British Aeropace 146. Der er plads til 84 passagerer.

MS-760 Paris jet koster kun ca. 500.000 USD.

Eget jetfly

Hvorfor gå og vente på Cessna Mustang eller Eclipse 500, når du kan få dit eget firesædede jetfly for ca. 500.000 USD nu.

Det amerikanske firma Aircraft Source i Georgia er leveringsdygtig med en komplet renoveret MS-760 Paris tomotoret jet.

Flyet blev fremstillet i Frankrig (Morane-Saulnier) i 50-erne og 60-erne og blev også licensbygget i bl.a. Argentina. Der blev produceret kun 165 fly.

I 1997 udgik det sidste fra det franske forsvar, og bortset fra nogle der kom på museum, har Aircraft Source overtaget fly og reservedele.

Indtil nu er omkring 30 fly blevet restaureret i USA. I den nyeste version er instrumentbrættet opgradet med Chelton's Electronic Flight Informations System. PFD skærmen giver 3D terrænmodellering af omgivelserne hvor som helst i verden med GPS/WAAS positionering og et såkaldt Highway-In-The-Sky (HITS) flight director visning af en sikker flyverute uanset terræn. Cheltons system er koblet til flyets autopilot. Se mere på www.youraircraftsource.com og www.cheltonflightsystems.com.

DAT til Bornholm

Den 1. juli begyndte Danish Air Transport ruteflyvning mellem København og Bornholm, en strækning der allerede beflyves af Cimber Air.

DAT flyver tre daglige dobbeltture med ATR42/72. Der er afgang fra Rønne kl. 0725, 0940 og 1650, fra Kastrup 0845, 1520 og 1725. Den dyreste enkeltbillet koster 840 kr., men der er forskellige former for rabatter og prisnedslag, fx

Det nye instrumentpanel med avionics fra Chelton Flight Systems.

lagde man ud med et introduktionstilbud på 95 kr. for en enkeltbillet. Men det var kun i juli!

Da SAS i 1960'erne fløj på ruten havde man en tid en kombineret skibs/flybillet med færge den ene vej og fly den anden. Denne ordning har DAT genoplivet. Den tilbyder lavere priser og fleksible billetter, der kan ændres.

I forbindelse med sin nye rute har DAT averteret efter kabinepersonale. Kendskab til bornholmsk en fordel, hedder det i annoncen.

Klippefly

Det bornholmske flyveselskab Klippefly har fået nye ejere.

Entreprenør Jens Steenberg, Tejn, ejer nu 81 % af anparterne og Thomas Engell fra Rønne 10 %. De sidste 9 % ejes fortsat af den hidtidige eneejer Kai Munch.

Jens Steenberg og Thomas Engell har sammen med fem andre et anpartselskab, Flying DK, der beflyver ruten Thisted-København og driver Thisted lufthavn. Flying DK har to Embraer Bandairante, der har fløjet for MUK Air. Det ene er stationeret i Thisted og det andet stationeres nu i Rønne.

TERMA kan levere varen

Tekst og foto: N.M. Schaiffel-Nielsen

Dansk forsvarsindustri er niche i dansk industri. I Lystrup ved Århus ligger firmaet TERMA, som producerer dele til flyindustrien. Som det eneste firma udenfor USA, leverer TERMA pylons og defensivt forsvarsudstyr til Lockheed Martins F-16 fly, senest er 10 Blok 60 fly blevet leveret til de Forenede Arabiske Emirater (UAE).

På flyveudstillingen i Paris, på fransk: 46e Salon International de l'Aeronautique et de l'Espace Paris Le Bourget, eller på et lettere sprog for de fleste: 46th Paris Air Show – Le Bourget, kunne man i hal nr. 3, stand E17, finde Terma A/S fra Lystrup. Ude i selve flyudstillingen stod der en dansk Lockheed F-16, halenummer ET-210, påmonteret den pylon Terma producerer.

I denne pylon sidder der beholdere til flares (lyskugler) og chaff (aluminiumstrimler), en RWR (Radar Warning Receiver) (Advarsel om at en radar "ser" på flyet) og endelig en MWS (Missile Warning Receiver) (Advarsel om indkommende missil).

Hvad man ikke kunne se, var instrumenterne i cockpittet, som styrer disse to passive forsvarsmidler. Man har også udviklet og fremstillet et system, der betyder, at piloten ved hjælp af tredimensionel lyd kan høre, fra hvilken retning det missil kommer, som truer ham. Noget af systemet er udviklet og i produktion, og det hele forventes fuldt operativt i 2008.

Kunder i hele Europa

I april måned underskrev Terma en aftale med det belgiske flyvevåben om montering af det passive selvforsvarssystem i 11 belgiske C-130 Hercules fly. Kontrakten blev indgået med det franske Thales Airborne Systems. Det belgierne får, er det sidste nye indenfor området. Alle trusler vises på et samlet display i cockpittet kaldet Situational Awareness Display, en oversigt over situationen udenfor flyet. Det er til pilotens fordel, at systemet selv reagerer på den opståede trussel. Det samme system er indbygget i de nye danske Lockheed C-130J-30 Hercules fly.

Termas kunder skal, som nævnt, findes over hele Europa. I den svenske JAS-39 Gripen, i den tyske C-160 Transall, i NATOs E-3A AWACS findes der elektronisk udstyr.

Fremgangen kan tydeligt ses i firmaets regnskaber. Ser man på antallet af ansatte i 2000/01 var der 850 fuldtidsbeskæftige personer. Dette tal var i 2004/05 steget til 1.034. I 2000/01 solgte man for 903 mio. kr., dette tal var sidste år steget til 1.214 mio. kr. Overskuddet før skat var i samme periode steget fra 44 til 82 mio. kr.

Ikke idel lykke

Selv om det går godt for Terma, ikke mindst på grund af samarbejdet med Flyvematerielkommandoen, som begge parter i øvrigt er stolte af og ganske godt tilfreds med, så er der en smule malurt i bægeret.

Kasper Rasmussen, der er pressetalsmand for Terma sagde om den pludselige udfasning af DE-HAWK-systemet. – Det kom meget pludseligt for os. Ingen

Set på 46e Salon du Bourget, Flyvevåbnets Lockheed F-16B halenummer ET-210, monteret med Termas Missile Warner Systemet under styrbords vinge.

Et kig ind i Termas A/S stand på den 46e Salon du Bourget. I forgrunden "Smart Triple Ejector Rack", som Terma har under udvikling sammen med Flyvevåbnet.

skal være i tvivl om, at det var en stor skuffelse for de mennesker, der i næsten 10 år havde arbejdet med systemet. De havde fået det til at fungere, og vi så da også et marked for et forbedret billigt luftforsvarssystem udenfor landets grænser. Men når politikerne har talt, ja så er det kun at følge ordre, uanset hvad. Samtalen med Kasper Rasmussen blev afbrudt af en telefonopringning, og øjeblikket efter af en journalist der havde en aftale.

Travl butik

På stand E17 var der ret travlt. Folk kom og gik, de talte tysk og engelsk imellem hinanden. Konsulent hos Terma, forhenværende generalmajor Ole Fogh havde travlt med at demonstrere det F-16 cockpit, hvor displayet for chaff og flares er monteret for at anskueliggøre virkningen af systemet. I dette tilfælde var det en kvindelig amerikansk major fra US Air Force der fik systemet demonstreret. Lige inden hun kom, havde han fortalt, at det gik godt med det kontor man åbnede i Washington sidste år, og at man lige havde ansat en amerikaner til at lede et kontor i Georgia.

Fleksibilitet

Termas styrke er fleksibilitet i udvikling og produktion af elektroniske modforholdsregler mod angreb fra missiler. Et eksempel er det system man i løbet af fire måneder udviklede til de hollandske Apache kamphelikoptere. Om det sagde oberstløjtnant Walter Smit fra den hollandske Flyvermaterielkommando til bladet Defence: - Da vi stod og skulle deployere til Afghanistan i december 2003, ønskede vi at forbedre de passive modforholdsregler mod radar, IR missiler med videre på helikopterne. Det system der var til rådighed i Boeings udbud var for gammelt og kun virkningsfuldt mod ældre IR missiler. Smit havde hørt om Termas løsning af marinens problemer og tog kontakt til firmaet. I januar 2004 blev der underskrevet en kontrakt med Terma, og i maj måned samme år blev systemet kendt under betegnelsen AMASE, Apache Modular Aircraft Survivability Equipment (Apache overlevelsesudstyr) certificeret, hvorefter helikopterne blev deployeret til Afghanistan.

Systemet bestod af to pods (beholdere), der blev monteret på Apachens stumpe vinger. I hver pod sad der en sensor som kunne opfange ultraviolet lys, et advarselssystem for indkommende missiler og to apparater til udkastning af flares. Der sad også et stik til det hovedsæt som flymekanikeren på jorden kunne bruge for at holde kontakt med piloten under opstart. I cockpittet blev Termas ALQ-213(V) EW kontrolsystemet monteret.

I dag har Holland 12 Apache stationeret i både Afghanistan og Irak. Man købte otte sæt udstyr, og melding fra Holland lyder, at ingen af piloterne er vilde med at flyve de fire helikoptere, der ikke er monteret med sikkerhedsudstyret.

Sejr over korrosionen

Tekst og foto: N.M. Schaiffel-Nielsen

Uden pensionistforeningerne ville den arv Flyvevåbnet har i form af de udgåede flytyper, ganske enkelt været gået tabt. Denne gang er det pensionisterne på Flyvestation Karup, der har sat en gammel RF-84F Thunderflash i stand. Der mangler kun malingen. Når den er sprøjtet på, vil flyet se ud, som dengang det rullede ud af Republic fabrikken i USA.

Reunion

På Flyvestation Karup var der den 28. maj 2005 indkaldt til Eskadrille 729 (FR/PR) 50 års jubilæum og reunion. FR/PR står for Jager- og Fotorecognosceringsfligten, som blev oprettet den 3. januar 1955. Enheden opererede i starten med F-84G med tiptanke fra en T-33. I venstre tank sad fotoudstyret og i højre var der brændstof. Den 2. maj 1957 modtog man den første RF-84F Thunderflash, og den 24. januar 1958 blev F-84G'erne leveret tilbage til hvor de kom fra.

FR/PR flighten blev officielt nedlagt den 1. marts 1960, men videreført som Eskadrille 729.

Festlig dag

De gamle Høge havde valgt den helt rigtige dag til festen. Solen skinnede gennem et tyndt lag skyer, og der var beordret skjorteærmer. Det var ikke et øje tørt, da den gamle C-264 rullede ud gennem porten i hangar 15. Pensionisterne havde renoveret den tilbage til fordums storhed under sloganet: "Fra Skrot til Flot". Det var en fornøjelse at lade fingrene glide hen over det umalede skrog. Det var flot arbejde.

Dagbøger fra 38 års operativ virke med billeder var lagt frem og blev flittigt studeret. Dog afbrudt af Flyveskolens Baby Blue formation. Om aftenen var der fest i messen.

Håndværkere

Vi besøgte Hangar 15 på en onsdag, hvor pensionisterne igen var samlet om deres projekt. De sidste småting skulle klares inden flyet går til maling hos Danish Aerotech. Kjeld Madsen fortalte, at man havde fået malingen sponsoreret. For at sikre, at alle mærker kommer til at sidde rigtigt på flyet, har man allieret sig med Ole Rossel, verdensmesteren i millimeternøjagtig placering af kokarder, flag og andre mærker på flyet. Med ham som ankermand vil man kunne overdrage flyet til Flymuseet i Stauning i korrekte farver og med mærkerne på de rigtige positioner.

Hentet i Billund

Dengang der var flymuseum i Billund lå C-264 adskilt i stumper og i dårlig stand i museets lagerhangar. Det blev hentet til Karup, og pensionisterne gik i gang. Der manglede en del stumper, som pylons og sidepaneler. Pladesmedene lavede sidepanelerne, fortæller E. Bjerring, som selv har en fortid som sæde- og våbenmekaniker. - Og de nødvendige pylons fik vi fra USA, forklarede han. Med en vis stolthed viste han cockpittet frem, hvor kun et enkelt instrument ikke er det originale. L.E. Paals, med en fortid som motormekaniker, måtte dog indrømme, at der ikke førte ledninger fra instrumenterne og videre ud i flyet. – Nej, sagde Bjerring, den kommer aldrig ud at flyve igen, dertil er den for korroderet.

Blandet flok

De fleste af de arbejdende pensionister forlod Flyvevåbnet med grad af seniorsergent. En enkelt, den over 80-årige Anton Bøker, har været snedker hele sit liv. Han var i fuld gang med at lægge lærred på planerne til en af flyvevåbnets gamle KZ VII'ere, som hører hjemme i Stauning. Bøker er én af de få, der kan det der med lærred og dope. – Men det lærred vi bruger i dag er mange gange bedre end da jeg begyndte, forklarer han, - I dag kan det ikke rådne og holder evigt. Han fortalte, at de vinger han var ved at lave igen skal ud at flyve. - Men kun til opvisning en ti til 15 flyvetimer om året, understregede han.

C-264's historie

RF-84F Thundeflash halenummer C-264 blev modtaget i Flyvevåbnet den 16. juli 1962 og fløj ved Eskadrille 729 frem til den 7. september 1971. Efter udfasningen blev den opmagasineret på Flyvestation Karup. Den havnede så i magasinhangaren i Billund. Ind imellem havde der været planer om, at ungdomsskolen i Opsund skulle restaurere den. Det blev åbenbart for stor en mundfuld, hvorefter flyet havnede i hænderne på pensionisterne i Karup, med et flot resultat til følge.

Tidligere sæde- og våbenmekaniker L. Bjerring i C-264's flotte cockpit.

Tidligere motormekaniker, L.E. Paals, har stadig et godt tag på den gamle Wright J65-W-7 turbinemotor som ydede 3.540 kg. st.

Kjeld Hansen viser med det instrumentpanel man begyndte med.

Endelig "Åbent Hus" igen!

Tekst og foto: Palle J. Christensen

Efter nogle års pause slog Flyvevåbnet den 19. juni atter dørene op for publikum - denne gang på Flyvestation Karup. Arrangementet havde som ventet stor søgning, 100.000 om søndagen, og et specielt "spotter-arrangement" om lørdagen tiltrak 300 entusiaster, enkelte så fjernt fra som Japan og Kina.

Den tragiske Harvard-ulykke dagen før påvirkede selvfølgelig stemningen, men ville ikke have haft sikkerhedsmæssige problemer for publikum. "Baby Blue" fløj en smuk "missing man" formation, hvor et af flyene trækker op og hans plads forbliver åben.

"Patrouille Suisse" viser flaget ved Flyvevåbnets Åbent Hus på FSN Karup den 19. juni. Foto: Palle J. Christensen.

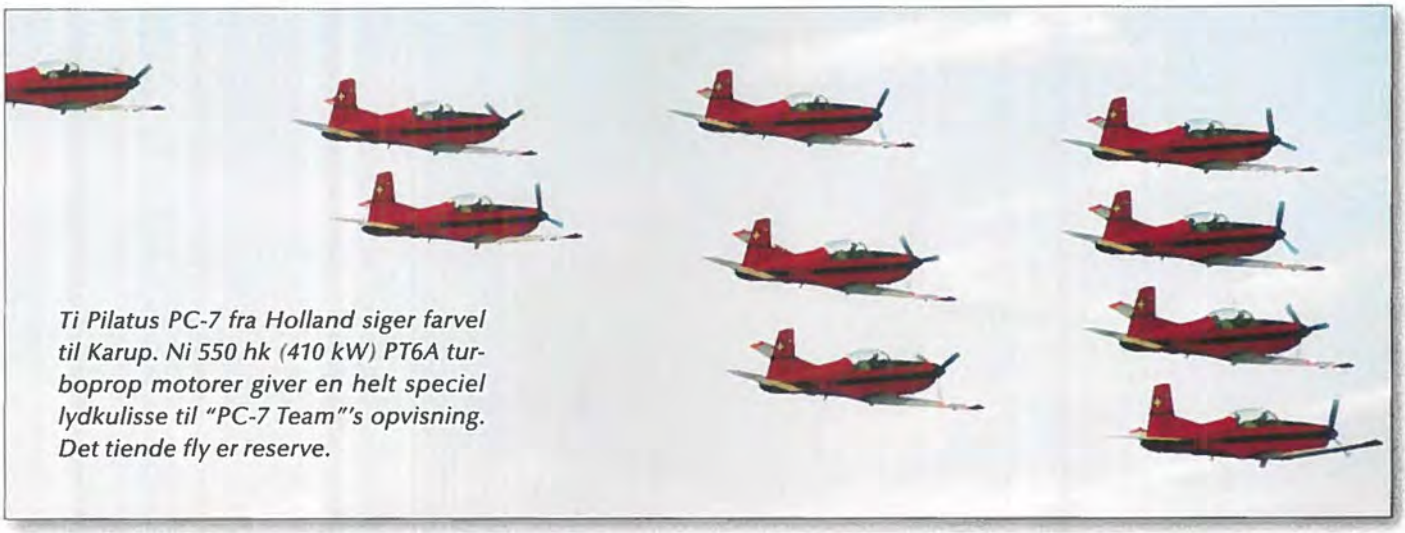
Vejret gik i "airshow-mode" med tåge fra morgenstunden. Efter en del omrokeringer og udsættelser blev flyveprogrammet stort set gennemført med en god blanding af helikoptere, opvisningshold, efterbrændere og som krydderi et par utrolige civile kunstflyvere: Den tyrkiske Ali Öztürk, og danske Lars Najbjerg med sin Giles G-202.

Arrangementet blev en fornem reklame for Flyvevåbnet.

På airshowets hjemmeside fremgår at følgende blev til overs (glemt):
En sort fleecejakke, str. 14 år,
en lys strikketrøje, str. 4 år,
en lyserød sandal, str. 25,
et gråt tæppe,
et sæt nøgler,
en beige herrejakke,
et høreapparat og
et par sorte solbriller.

Kontakt Flyvestation Karup på telefon:
97101550, lokal 2753.

Den ungarske MiG-29 "Fulcrum-B" var en af stjernerne ved "Åbent Hus 2005". Der var både "Kobra" og haleglidning på programmet.



Ti Pilatus PC-7 fra Holland siger farvel til Karup. Ni 550 hk (410 kW) PT6A turboprop motorer giver en helt speciel lydkulisse til "PC-7 Team"'s opvisning. Det tiende fly er reserve.

Kom og besøg os på Roskilde Airshow d. 20. og 21. august 2005!

Se vores fly til salg, inkl. den nye Piper Archer III med Avidyne – og det store udvalg af avionics og nye olieprodukter!

Piper Malibu Meridian OY-PHD

Vi glæder os til at se dig!

www.airalpha.com

Piper Saratoga II TC

Elite · TAE Thielert Aircraft Engines · Piper Freedom of flight · GARMIN · AIR ALPHA

Perfekt formation af spanske "Patrulla Aquila".

MiG-29. Under træning den 11. maj måtte en af piloterne forlade flyet med katapult pga. brand.

Et varieret "static display". Brug dette foto til at øve flykending. Vær opmærksom på de mange fly i venstre kant af billedet.

"Patrulla Aquila" i smuk formation.

Lockheed LC-130 fra New York Air National Guard opererer både i Arktis og Antarktis og er derfor udstyret med skiunderstel.

Det berømte italienske opvisningshold "Frecce Tricolori" lægger rød, hvid og grøn røg ud.

Spaden i jorden til et større flymuseum

Tekst og foto: N.M. Schaiffel-Nielsen

Først havde de seks mio. kr. Så havde de dem ikke alligevel. Nu har de dem igen. "De" er Dansk Veteranfly Samling i Stauning. Pengene kommer fra Ringkøbing Amt, og Skjern og Egvad Kommuner. Årsagen, - et samarbejde mellem museet og Flyvevåbnets Historiske Samling og pensioneret personel fra Flyvevåbnet.

Søndag den 12. juni 2005. Vi er på vej bag om Dansk Veteranflysamlings udstillingshaller på Stauning Lufthavn. Vi er formanden for samlingen Karsten Knudsen og Deres udsendte. Vi skal om for at se den nye værkstedhangar. Det er en fin sag. Inde i hangaren står en af Flyvevåbnets gamle C-47 Dakota transportfly. Uden vinger og til dels ude hale. Flyet bærer præg af, at restaureringsarbejdet er i fuldt sving. – Vi er rigtig glade for den nye hangar, siger Karsten Knudsen. - Den er isoleret, og der er varmeanlæg så man kan arbejde herinde hele året.

Penge, penge og penge

Tilbage i museet fortæller Karsten Knudsen, at først havde Amt og de to kommuner bevilget seks mio. kr., men det var under forudsætning af et samarbejde med Tøjhusmuseet. Der gik politik i det med samarbejdet med Tøjhuset, og så smækkede kassen i.

Knudsen og hans bestyrelse gik så i samarbejde med Flyvevåbnets Museumskomission og Flyvevåbnets Historiske samling. Da der herfra lød, at man ville støtte projektet med blandt andet at låne flyene ud i mindst 25 år. Og, lederen at Flyvevåbnets Historiske Samling (FHS) Lars Søe Jensen kunne love et samarbejde med Flyvevåbnets pensionister om istandsættelse af flyene, kunne man gå tilbage til Amtet og kommunerne, som på den baggrund sagde ja til at genbevilge pengene. Delresultatet er den ny værkstedshangar.

Stor hjælp

Karsten Knudsen lægger ikke skjul på, at den hjælp man har fået fra Flyvevåbnet er man utrolig glad for.

- Men Flyvevåbnet har jo ingen penge at sætte i museet, hvad får I så?

- Det vi får er en utrolig hjælp fra FHS og pensionisterne på Flyvestationerne Aalborg, Karup og Skrydstrup. De fly der står ude i hallen er i stort omfang deres værk. Samtidig har Lars Søe Jensen været utrolig god til at finde genstande frem fra fly, som vi kan udstille, det være sig motorer og lignende. Han står også for formidlingen af samarbejdet med pensionisterne.

Spaden i jorden

- Hvor langt er I kommet med projekteringen af udstillingshallen?

- Vi har holdt møde i dag, og vi forventer at kunne sætte spaden i jorden den 15. september. Først skal vi have detailprojekteringen på plads, derefter skal arbejdet i udbud, så måske bliver det lidt senere end 15. september.

- Hvor meget har I penge til at bygge?

- I første omgang bliver det udstillingshallen der bliver bygget. Den bliver opført foran de to nuværende haller, således at vi kan få en mere præsentabel indgang til museet. I dag ligner det nærmest et par landbrugsbygninger og ser ikke særlig indbydende ud. Som du kan se af tegningen får taget nærmest form som oversiden af en vinge. I første omgang bliver der indgang i bygningens forside, men når vi får bygget indgangspartiet på i den østlige ende, får vi en virkelig præsentabel adgang.

Knudsen lægger ikke skjul på, at man kun bygger det man har penge til, og tilføjer - Men vi søger hele tiden fonde om flere penge, så projektet kan blive færdigt, men det er en vanskelig opgave.

Formidling

Når man ser på tegningen kommer indgangen med sine to etager til at minde om et minikontroltårn. Indenfor bliver der butik og cafeteria, bibliotek og andre funktioner, så publikum har noget at glæde sig til.

Om formidlingen sagde Karsten Knudsen, at man inden længe skal have et møde med FHS, en repræsentant for Tøjhusmuseet og Flyvevåbnets pensionister. - Der er ingen tvivl om, at også i denne sammenhæng kommer pensionisterne til at trække det tunge læs. Det tegner til at blive et godt projekt, for små penge, og som kun kan lade sig gøre på grund af pensionisternes indsats.

Mange fly

Karsten Knudsen er meget tilfreds med at kunne vise en planche, hvoraf det fremgår, at man med tiden vil kunne vise 27 af de fly, der har fløjet i Flyvevåbnet. – Vi kan ikke vise alle versionerne, men grundtyperne. Lige nu er vi i dialog med svenskerne om at låne en Firefly T.T. Mk. 1 og en Hawker Hunter Mk. 15.

Den nyistandsatte Harvard T-6, halenummer 306, der kom til Danmark den 19. december 1946 og blev faset ud 25. maj 1959. Den som har hørt fem-seks Harvards varme motorer op ved Flyvematerielkommandoen, han glemmer det aldrig.

Inde i den nye lyse værkstedshangar står en C-47 (ex. K-687), som er under restaurering. Masser af timer med slibning og udspartling vil der går, inden den kan køres ind i den nye hal.

Svensker har mundtligt været meget positive og i øjeblikket behandler de en skriftlig ansøgning om lånet. Man har fået lovning på en S-61.

I udstillingen står der allerede et B&S Monoplan, en Avro 504N og en Hawker Dankok fra dengang de fløj for Hæren. Den Tiger Moth, der står i udstillingen vil blive malet om, så den får den farve den havde, da den fløj for Hæren fra 1933 til 1940.

Et af de fly Knudsen gerne havde set optræde i samlingen var en C-130H Hercules. - Der blev gjort ihærdige forsøg på at få én af dem, men beslutningen blev, at de alle tre blev solgt (De blev solgt til Egypten via Lockheed fabrikken, red.). Den skulle ellers have stået på museets østside i læ for vestenvinden. Nu må vi i stedet se os om efter et andet større civilt fly.

På computeren ser den nye hal således ud. De to gamle haller bliver nærmest anneks til den nye hal. Bagerst i billedet, hvad der kun ligner en sokkel, værkstedshangaren.

Fliegerhorst Rom – eller Flugstützpunkt Kdo. 3/II Rom

Tekst og foto: N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 5. maj om morgenen er det 60 år siden den tyske besættelsesmagt i Danmark kapitulerede. Tre dage senere, den 8. maj var den 2. Verdenskrig slut i Europa. Frihedsbudskabet lød over radioen den 4. maj om aftenen. Hvad de tyske flyversoldater på Fliegerhorst Rom syd for Lemvig følte den aften ved vi ikke, men man kan måske tro at ordet lettelse var en af de følelser, der fulgte med beskeden.

FRITZ efterlod sig, som én af de få tyske flyversoldater, et varigt minde. Nemlig sit navn ridset i en mursten i garagen.

Rom Flyveplads

Når man kører ad landevejen fra Ringkøbing mod Lemvig, er der reelt ikke noget der afslører, at den tyske besættelsesmagt dagen efter den 9. april 1940 satte sognefogeder, amtmænd og andre myndighedspersoner i den nordlige del af Ringkøbing amt i noget af en kattepine.

De meddelte koldt, at de havde tænkt sig at bygge en flyveplads på Klosterheden syd og sydøst for Rom kirke.

Den 11. eller 12. april blev lokale håndværksmestre, fagforeningsfolk, og myndighedspersoner i øvrigt indkaldt til møde, hvor Organization TODT meddelte, hvor den nye flyveplads skulle ligge, og at der skulle bygges en attrapflyveplads nede ved Vilhelmsborg Kro. Ifølge en lidt usikker kilde, blev det første spadestik til flyvepladsen taget den 15. april. Der var virkelig fart på.

Gang i byggeriet

Man gik i gang tre steder på én gang. I den nordlige del af flyvepladsen, med den geografiske betegnelse "Hannover", byggede man hovedvagten, med seks tilhørende celler, "Ordnung muss sein" og de skyldige straffes.

I dag er der kun en betonstribe i jorden, der fortæller at det var her vagten lå. Der blev også bygget kommandantskab, flyveledelse og plads til byggeledelsen foruden en stor garagebygning. Sidstnævnte ligger der stadig. I én af murstenene har en tysk soldat, sikkert på en kedsommelig vagt indridset sit navn "FRITZ" i én af murstenene.

Det var vagthavende på den nu civile Rom Flyveplads, Patrick Horsbrugh, der viste os stenen og i øvrigt viste rundt i bygningen. Patrick fortalte, at tyskerne havde navngivet lokaliteterne på flyvepladsen, som var det et kort over Tyskland. Oppe i nord fandt man Lübeck, Hamburg, Köln, Berlin og nede i bunden af området til højre lå selvfølgelig München.

Flyverskjul og bunkers

I dag er der ikke meget tilbage af Fliegerhorst Rom. Man kan ikke bare køre ind på flyvepladsen, som nu er beplantet af statsskoven. Vi fik lov at køre ind for at se på det gamle rullebanesystem og fandt da også de 24 flyverskjul, der engang husede fortrinsvis Messerschmitt Bf 110, tomotoret natjager, ind imellem Bf 109, jager, og sjældnere Donier 215 og 217 lette bombefly. Flyveskjulene lå i det geografiske område Essen Süd. Foruden flyverskjulene er der støbte maskingeværreder ved rullevejene. Som sædvanlig anlagt med tysk taktisk grundighed. At køre ad rullevejen som ubuden gæst ville være den sikre død.

Fra flyveskjulene gik turen ud til Lemvig-Holstebrovejen, som førte til området med de mange bunkers i pladsens nordlige del. Her var der engang et værkstedområde og her lå en del af pladsens 22 bunkers.

Stedet er i dag totalt forandret. Værkstedsområdet er væk og i stedet befinder man sig i et af Danmarks største grusgravsområde. Jordoverfladen er sænket mere end 15 m. Det var en overraskelse at finde tre mandskabsbunkers, der stod på 3-4 m høje "øer" ude i grusgraven. Det var en smule vanskeligt at forestille sig, at de engang havde været dækket med op til én meter jord.

Hospitalsbunkeren

Tyskerne var forberedt på, at krigen kunne koste døde og sårede. Vest for landevejen Lemvig-Ringkøbing fandt vi inde i skoven hospitalsbunkeren. Den blev støbt i perioden 1941-42. Den er bygget med skrå skakter som bårer kan sluses igennem. Inde i bunkeren kan man i dag bese såvel sygestuer som operationsstuen. Lige inden for indgangen er der plads til den sædvanlige vagt, og overfor er en lodret stålstige ned i kælderetagen. I begge etager er der tre meter til loftet, hvilket er usædvanligt.

500 m nordvest for hospitalsbunkeren, ude på den bare mark lå de tre barakker, som husede radiostationen, og et el-nødværk. Stedet var dengang sikret med miner. Der var til stadighed 20 mand på vagt, og kun personel med tilknytning til radiostationen havde adgang.

Tilbage i området ved den gamle hovedvagt står denne murede garage, hvor de mange køretøjer blev vedligeholdt.

Reparationshangaren

Den store reparationshangar var flyvepladsens travleste sted. Man modtog jævnligt fly med krigsskader. De kom med toget til Lemvig og blev derefter kørt på blokvogn til flyvepladsen. Også fly der landede på stedet med krigsskader blev repareret.

En dansk arbejder fik lov til at komme med ind og se, hvad der var sket med flyet. Det fortrød han adskillige gange. Forenden var knust. Blod fra de to dræbte besætningsmedlemmer og den sårede 2. pilot, var smurt rundt i hele den indvendige del af flyet. Arbejderen og "Sommerkorps-manden", der havde skaffet ham adgang måtte begge ud at kaste op. Men de var kommet ind for at hjælpe, og måtte arbejde med til klokken 21. Da de forlod stedet sagde den gamle flymekaniker til dem: - Ja, i to, nu har I set krigens ansigt, gå I nu hjem og tænk over, hvor godt I har det i Danmark!

Opgaven

Hvad tyskerne ville med Fliegerhorst eller Flugstützpunkt Kdo. 3/II Rom, fremgår at et kort som viser det dækningsområde i Nordsøen som Me-110'erne skulle tage sig af. Dagligt var der tre fly på beredskab, og de blev da også jævnligt sendt i luften. Ikke mindst når der pludselig kom andre fly, som havde bombet en allieret konvoj i Nordsøen og skulle genoplades og tankes, inden de igen fløj af sted. Så lå de tre Me-110 i luften og dannede en beskyttende paraply over deres kolleger.

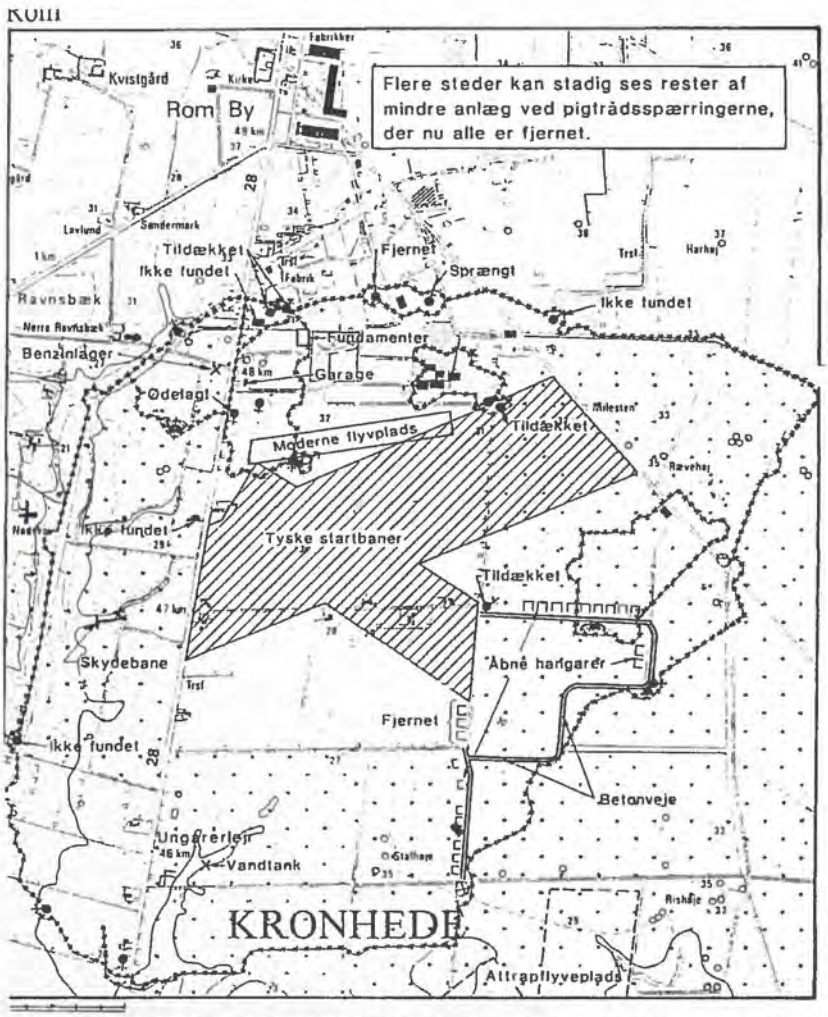
Flyverskjul beregnet til at huse op til tre Messerschmitt Bf 110. I brug var der overspændt med stålwirer som bar sløringsnettet.

Beskueren skal forestille sig, at denne mandskabsbunker engang var dækket af mindst én meter jord. I dag står den ensom på sin øde ø midt i grusgraven. De to huller er den oprindelige indgang til bunkeren.

En anden opgave var at være klar til at modtage flere fly, hvis de allierede skulle finde på at gå i land på Jyllands nordvestkyst, i så fald skulle flyene hindre dem i at få etableret i brohoved.

I dag er der kun den lille hyggelige civile flyveplads, der minder om anlæggelsen af flyvepladsen, som var aktiv indtil slutningen af 1944.

Vil man vide mere om Rom flyveplads, så har Jørgen Nielsen skrevet et omfattende værk om stedet som man kan låne på Lemvig bibliotek. Værket hedder: "Luftstøttepunkt Rom" / Flugstützpunkt Kdo. 3/II Rom".



Kort over Fliegerhorst Rom, hvor de fleste af de omtalte lokaliteter ses indtegnet.

Velkommen til Sindal

og de ...

Nordiske mesterskaber i Kunstflyvning

Velkommen til Sindal og de Nordiske Mesterskaber i Kunstflyvning!

Det er en stor fornøjelse for Dansk Kunstflyve Union at byde velkommen til NM 2005 som dette år afholdes i det Nordjydske. Vi håber det bliver en uge med masser af flyvning, hygge, samvær, kammeratlig konkurrence og ikke mindst godt vejr. Hvis alle disse elementer blandes i det rigtige forhold får vi en cocktail af gode oplevelser. Vi håber I vil være med til at blande således at cocktailen bliver "shaken, not stirred"

Samtidig med konkurrencen holder Sindal Flyveklub "Åbent Hus" d. 13.8. mellem 13:00 og 16:00, hvor der er mulighed for at høre om og samtidig se konkurrencens sidste runder. Samtidig vil der være mulighed for at få en flyvetur i klubbens fly til fordelagtige priser, samt information om medlemskab af klubben og eventuel orientering fra Sindal Flyveskjole om erhvervelse af certifikat for de som måtte ønske dette. Der kan købes is, vand, kaffe mm. Ved lejligheden.

Søndag d. 14/8: Reservedag. Hvis vejret har drillet flyves der konkurrence indtil 12:00 med afslutning og hjemflyvning 13:00

Lørdag d. 6/8 til onsdag d. 10/8:	Træningsflyvninger
Onsdag d. 10/8:	Check-in: 12:00 – 18:00 Velkomst briefing: 18:00
Torsdag d. 11/8:	Briefing: 8:00
Program:	Sportsman Known, Intermediate Known og Advanced Q flights.
Fredag d. 12/8:	Briefing: 8:00
Program:	Sportsman Unknown, Intermediate Free og Advanced Free.
Lørdag d. 13/8:	Briefing: 8:30
Program:	Intermediate Free og Unknown, Advanced Free og Unknown Afslutningsmiddag: 20:00

Happy landings!

Arrangørerne:

Planlægningen:
Lars Najbjerg +45 40 19 07 25
Konkurrence kontoret:
Karin Thomsen
Konkurrence ledelse: Søren Dolris
Dommerlinien: Jan Maxen
PR: Carsten Jensen

Drømmer du om at blive pilot...

Sindal Flyveskole

starter løbende, teori kursus til Privatflyver certifikat på Sindal lufthavn. Kurset foregår som almindelig aftenskole undervisning, hvor instruktører fra **Sindal Flyveskole** underviser.

Der undervises onsdage og lørdage, onsdag fra kl. 19.00 til 22.00 og lørdag 9.00 til 12.00 og 12.30 til 15.30 - falder en undervisnings aften på en helligdag undervises ikke.

Efter teori kurset er afsluttet kan den praktiske del af uddannelsen påbegyndes, der kræves et minimum på 45 timers flyveundervisning før den praktiske flyveprøve. For at få certifikat skal man hos en godkendt flyvelæge have foretaget et helbredscheck. For at blive godkendt kræves blot at man er i "almindelig fysisk form" eksempelvis er brug af briller ikke nogen hindring.

Sindal Flyveskole udlejer i samarbejde med Company Flight K/S flere forskellige typer fly, altså behøves man ikke købe et fly for at få glæde af sit certifikat. Flyene udlejes på timebasis således at der kun skal betales for den tid flyet er i luften.

Man kan altså sagtens leje et fly og flyve til en anden lufthavn i eller uden for Danmark og flyve hjem senere –ikke nødvendigvis samme dag, og kun betale for den reelle flyvetid.

Vil man vide hvornår vi starter næste teori hold eller man har andre spørgsmål er man altid meget velkommen at kontakte skolen på telefon **9896 5633** eller mobil telefon **2027 6753**

Foto's og copyright:
Freddy Stenbom
og Thorbjørn Brunander Sund

Kunstflyvning

Den ultimative udfordring til psyke, fysik, overblik og artisteri

Hvilken pilot ønsker ikke at få TOTAL kontrol over sit fly?

Alle piloter har i skolingen været konfronteret med "ukontrollerede flyvestillinger". Alle piloter har tit, ofte eller sjældent.. haft et lille sug i maven når flyveren gjorde "noget" man ikke helt forstod, ikke følte sig komfortabel med. At dyrke kunstflyvning lærer dig at kontrollere flyet, og kunstflyvere har populært sagt slettet ordet "ukontrollerede flyvestillinger". Kunstflyving kan – hvis du yder sporten en seriøs, ansvarlig tilgang – højne din flyvesikkerhed. Og ikke mindst højne din flyveglæde helt ekstremt: Ikke blot i kraft af den "drengede leg", men sandelig også i kraft at den lærende proces du vil opleve: Forestil dig at have en spændende MISSION hver gang du skal på vingerne... Noget (meget) mere tilfredsstillende end at skulle vælge mellem at flyve rundt om denne eller hin flagstang!

Er det farligt?

Showflyvning foregår tæt på jorden, og skal dramatisere og imponere. Det er farligt. Længere er den ikke. Kunstflyvning er ikke showflyvning. Kunstflyvning kan være hyggelige rull og loops mv. i stor højde eller koncentreret konkurrence kunstflyvning. I begge tilfælde sker der praktisk talt aldrig ulykker, og f.eks. har der siden midt-60érne ikke været et eneste uheld ved en IAC-konkurrence*. Meget flot statistik. (*International Aerobatic Club)

Konkurrence eller hygge?

Kunstflyvning findes og dyrkes i mange forskellige perspektiver. Mange nyder at udfordre sine flyvefærdigheder og sin kontrol over flyveren ved at rulle og loope i det blå en dejlig søndag eftermiddag. Blå himmel, måske tilsat en enkelt lille lammesky der kan loopes omkring. Denne nydelse er helt speciel. Uforpligtende, legende, og til store brede smil. Men der findes faktisk endnu større udfordringer til dine evner. Udfordringer i en endnu mere intens leg: Konkurrencekunstflyvning. Ikke nødvendigvis en sport hvor du behøver at gå efter at vinde, men en sport hvor du VIRKELIG møder dig selv... og i stor udstrækning konkurrerer mod dig selv.

Konkurrencekunstflyvning: Unlimited FUN

Forestil dig at du kommer med 350 km/t. Du flyver ind i "boxen" der måler 1000 x 1000 x 1000 meter. En kubik-kilometer luft. Flyver du lige du er du ude af boxen 10 sek. senere. Det er meget lidt plads! I denne BOX påbegynder, og fuldfører du dit program. Kommer du udenfor er der øv-horn og strafpoint fra dommerlinien. Manøvrerne skal lægges præcist på hhv. x-aksen og y-aksen i det vandrette plan og i det lodrette på hhv. lodrette linier eller linier der er lagt 45 grader. Kurver og cirkelbuer skal holde de rigtige forløb og timing i pause skal være harmonisk og rytmisk i forhold til program, flytype og personlig flyvestil.

Det er svært! Umuligt at gøre perfekt, og lige svært for alle. Ingen scorer 10-taller! (topkarakter). Men netop fordi det er svært....er det sjovt. Du finder nok ikke bedre flyveudfordringer til dig selv.

Piloten skal selsagt kunne flyve de enkelte manøvrer til en høj score, men yderligere kunne beregne frem i programmet og time højder og indgangshastigheder så alt "passer"..... og flyvningen holdes i boxen. På mange måder kan man sige at det er lidt som konkurrencer i skøjteløb, dog med bla. den store forskel at "skøjteløberen" her er underlagt store G-kræfter. Både positive, hvor man vejer op til 9 gange sin egen vægt og negative ditto, hvor man kan få blå mærker på lårene af selerne når man forsøges slynget ud af cockpittet.....

Der er en anden store forskel i forhold til is-dans. Kunstflyverens skøjtebane er aldrig den samme. Vind og sigtbarhed og skyhøjder giver helt forskellige betingelser, og man kan således ikke træne under samme forhold. Jorden ser yderligere anderledes ud fra sted til sted, og ofte er der ikke referencer og sigtepunkter til at styre efter på akserne. Sidst men ikke mindst er der den helt store udfordring: Dommerne sidder i et andet univers, på JORDEN. Flyet er selvsagt i luften ..... og hele luftmassen er i bevægelse. Dette betyder at selvom en dygtig pilot laver et perfekt loop, så vil vinden gøre at det ser forkert og trukket ud fra jorden. Piloten må korrigere og flyve det "forkert" så det kommer til at se rigtigt ud fra jorden. Ganske som at bede en professionel operasanger om at synge falsk. Svært....! Og hvor var det nu vinden kom fra....

Konkurrencesporten har eksisteret siden mellemkrigsårene. Siden midt i 60erne er den blevet sat i system af IAC og senest CIVA, det internationale kunstflyveforbund. IAC og CIVA er meget optaget af sikkerhed, og det er også lykkedes at FULDSTÆNDIGT at undgå ulykker siden. Når det går galt er det således altid show-piloter..... og det er en helt anden verden, hvor det er der farlige der er driveren. Ikke kunsten og præcisionen.

I en konkurrence flyver piloterne typisk 3 programmer. Igen som i is-dans er der først det obligatoriske program. Et officielt program som alle kan træne gennem hele året. 2. program er "Det frie" program. Her kan piloten – efter reglerne – frit sammensætte er program der passer til hans/hendes stil, evner og maskine. Også dette kan trænes gennem hele året. Det 3. program er typisk det der skiller fårene fra bukkene: "The Unknown": Et program som piloterne skal flyve helt uden forberedelse. Konstruktionen af dette program er også en taktisk kunst i sig selv. Aftenen før lægger hvert land (til et VM) en manøvre i "hatten". Typisk en vanskelig manøvre man har trænet meget, og så man håber at konkurrenterne vil have svært ved. Enten pga. at den er "mystisk" i sig selv.... og eller fordi den IKKE passer til deres flys evner. Ud fra disse manøvrer laver dommerne så et program der hænger sammen og kan flyves rimeligvis.

At flyve programmerne er vanskeligt og ikke mindst "the unknown" kræver meget af piloten. For at hjælpe sig selv træner piloterne på jorden. Piloten forestiller sig en box (eller markerer den på græsset) og går så programmet igennem med mere eller mindre vilde gefakter og håndbevægelser. Nogle med en lille modelflyver. Denne øvelse kaldes "the dance", og selv om (eller netop fordi) den er ganske seriøs, ser de ganske komisk ud når voksne alvorlige "top-gun-drenge" danser rundt med sig selv i dyb koncentration.

Dommerlinien er er besat med 5 internationale dommere (ofte tidligere piloter der har været igennem en tillægsuddannelse) og 5 dommerassitenter der noterer dommernes vurderinger ned.

Men koster det ikke KASSEN at flyve kunstflyvning?

Ja, og nej. Lige som sejlsport, ridning og andre udstyrskrævende sportsgrene kan sporten dyrkes på mange forskellige niveauer. Men faktisk behøver det ikke være specielt dyrt at komme i gang. Og ikke blot komme i gang, men faktisk blive udøvende i konkurrence sammenhæng. For i SPORTSMAN er der mange relativt billige fly der kan være med, og du behøver ikke så mange træningsture.

Man kan også se det på en anden måde. Skal du ud og tage et A-certifikat først, så bliver legen selvfølgelig ret bekostelig, og mange må ty til et lån. (renten er lav for tiden J) Hvis du i forvejen har A-certifikat, og skal vedligeholde dette efter reglerne, så vil du kunne flyve en god del effektive/sjove timer i f.eks. Bellanca (Check Lennart Wahls Bellanca i EKRK eller den frække ZLIN 242 i Randers.) (Et kunstflyvekursus, hos f.eks. Lennart Wahl, kan på det varmeste anbefales)

Men du kunne også købe en flyver selv, eller sammen med 2-3 gode venner, og så begynder det for alvor at blive billigt. Check f.eks dette eksempel: Køb en Cessna 150 Areobat for ca. 150.000. Ved 4 parter bliver det 37tkr. pr. part. Renten af 37tkr. er ikke mange basseører pr. år. Hangaren vil koste ca. 3.000 pr. part. Forsikring omkring 2500/part. Div. til LDB mv. kan du sætte til omkring 3-4.000/part. Dvs. omkring 10.000/år + fuel. Det burde ikke være økonomien der holder alt for mange kunstflyvedrømmere tilbage.

Kom og vær med.....

DKFU opfordrer alle der måtte være interesserede i kunstflyvning til at tage kontakt med os. I første omgang kan du checke ind på vores hjemmeside (www. kunstflyvning.com) og snuse lidt til atmosfæren. Du er også velkommen til at ringe til mig: Søren Dolriis: 26 24 88 88.

Kig gerne forbi NM i Sindal, og tag kontakt til et af vores medlemmer, der gerne fortæller dig mere. Og hvem ved..! Er du seriøst interesseret er der som mænd nok en af os der giver dig en smagsprøve i luften, hvis tid og vejr tillader. Kom blot an... Det er sjovt!

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Formand

Her flyver Svenske Gabor Varga i SE-KHD. Flyet er en YAK 55 og er et Russisk bygget fly med en stjernemotor på 360 HK. I danmark bliver modellen kaldt folie bakken da den er opbygget i ren aluminium. De mere moderne fly bliver nu bygget af kulfiber.

Her flyver Danske Kirsten Rungholm på hovedet i OY KIS. Flyet er en YAK 52 og er en tosædet kunstflyver. En meget populær type som får i flere forskellige versioner. Her med næsehjul.

Forrest flyver Finske Sami Kontio i sin Ultimate 10-300S, den eneste af sin slags i Europa. Med sig på slæb har han Lars Najbjerg som flyver i sin Giles G202. Flyet er opbygget i ren kulfiber. Begge konkurrerer i Advanced kategorien.

SE GUV den Svenske Bellanca Super Dechatlon som er en rigtig god træner. Det er et fly af denne type som man kan få undervisning i ved Lennart Wahl i Roskilde.

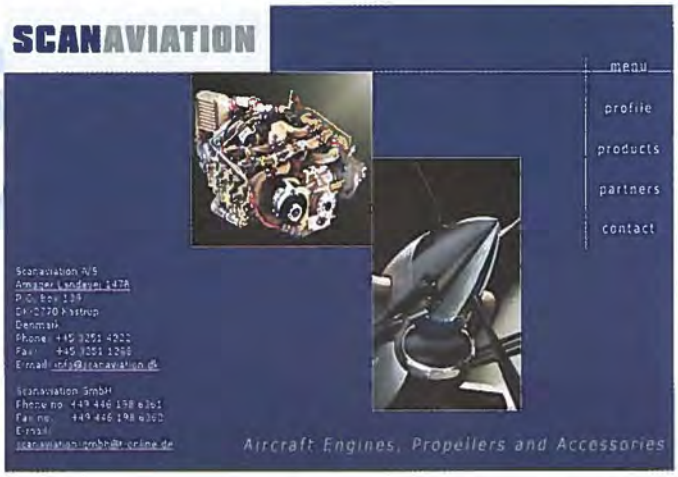
Jesper Rungholm letter her i sin YAK 50 til den berømte "Danish Aviation Day of Records" hvor kunstflyvningens danmarks rekorder bliver sat.

En Svensk Extra 230 som er en vældig populær kunstflyver. Glen Dell fra Sydafrika som sidste år vandt "Advanced World Aerobatics Championship" fløj i sådan en model.

Den Danske Christen Eagle her fløjet af Lars Johansen som også stiller op til de Nordiske Mesterskaber.

Allan Banke ved pinden i sin Extra 300.

Poul Münsberg flyver her i sin Ultimate som han selv har bygget. Poul er teknisk kontrollant til NM pga. sin store tekniske indsigt.



Rustfri rør og ståltanke til proces- og medicinalanlæg.

Vort produktprogram indeholder alt i rustfrit stål inden for medicinal og levnedsmiddelindustrien.

Vi leverer komplette procesanlæg, udført efter de specielle og høje krav, der er gældende inden for området.

CKJ Steel A/S udfører alle slags rørinstallationer i stål og plast.

De meget omfattende og stadigt stigende krav til dokumentationen for disse arbejder, er en naturlig del af vore arbejdsopgaver.

Tank- og rørprojekter, der er underlagt eksempelvis **FDA- godkendelser** er således typiske arbejdsopgaver, som CKJ Steel løser.

CKJ Steel tilbyder også dimensionering af tanke, herunder trykbærende anlæg i.h.t **de nye EU normer**, samt. komplet tegningsmateriale, hvis kunden ønsker dette.

Det gør os til den ideelle samarbejdspartner.

CKJ Steel A/S
SMEDE- & ENTREPRENØR VIRKSOMHED

Hovedkontor:
Industrivej 3-5, 4600 Køge - Tlf.: 56 65 79 68, Fax.: 56 65 79 69 - info@ckj-steel.dk

Kalundborg afdeling:
Flakagervej 36, 4400 Kalundborg - Tlf.: 59 51 79 68, Fax.: 59 51 79 64 - info@ckj-steel.dk

Ta' på eventyr med DAT...!

Oplev mulighedernes land, Norge eller Danmarks solskins ø, Bornholm...

FLYVERUTER:
TUR/RETUR

- Esbjerg - Billund/Stavanger
- Billund/Bergen/Florø
- Florø/Bergen
- Florø/Oslo
- København/Rønne

Det farverige alternativ.

Ikke større men bedre.

Vores personale har stor erfaring.

Flyv med tiden...

Har dit firma et stort rejsebehov kan du lave en firmaaftale med DAT.
Ring for nærmere information på 7692 3040.

Book billetter på
www.dat.dk
eller ring til Esbjerg Lufthavn: 7612 1420

DAT

Ex FLV Gulfstream III

Den 28. januar 2005 forlod to fly med registreringerne N163PA og N173PA Flyvestation Værløse for sidste gang. Tidligere hed de F-249 og F-313 og havde gjort tjeneste i over 20 år i Eskadrille 721.

De to G-III blev taget ud af drift i september 2004, og Flyvematerielkommandoen (FMK) havde sat dem til salg på det internationale marked.

Projektleder Hans Rasmussen, FMK, fortæller til FMK's blad Set og Sket, at der blandt flere købere hurtigt viste sig én seriøs køber, nemlig Phoenix Air fra USA.

Ejeren Mark Thomsen har sammen med sin bror etableret firmaet Phoenix Air hjemmehørende i Cartersville nord for Atlanta, Georgia.

De to danske fly skal i fremtiden flyve patienter og farligt gods samt VIP-flyvninger. Også militære opgaver i Alaska for US Navy venter de to fly. Men de er jo tilvænnet via barske opgaver på og omkring Grønland.

På billederne, der alle er taget af Allen Seymour, ses de to fly under ombygning i hangaren i Cartersville. Billederne er fremskaffet gennem FLYV-læser Dan Fischer i Georgia.

Der er gang i motoreftersynet på ex. F249.

Ex. F-313 med cargodøren åben

... og fra indgangen.

N163PA i stedet for Dannebrog og F-249.

JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

Fanget!

Dieter Betz er forfatter, fotograf og foredragsholder. Han har været pilot i Maersk Air og er desuden inkarneret svæveflyver. Han bor i Danmark og tilbringer hver vinter på New Zealand som svæveflyveinstruktør. Kontakt: betz@post.tele.dk. Se mere om svæveflyvning i New Zealand: www.soaring.co.nz.

Tekst og foto: Dieter Betz

Efter en uges intensiv skoling hos "Gavin Will´s Mountain Soaring School" er vi klar til den store afslutning - eventyret - den ultimative udfordring i svæveflyvning.

"Husk nødprovianten!" havde Gavin sagt, "Man ved aldrig, hvornår vi kommer hjem igen."

Gavin er en kendt og berygtet kiwi-pilot, en slags guru for svæveflyvere fra hele verden. Med sin to meter høje og atletiske kropsbygning er han mildest talt respektindgydende. Opvokset og trænet i de New Zealandske Alper som bjergbestiger, mountain-guide og pilot, udstråler han den visdom og erfaring, som mange års overlevelse i et barsk klima og terræn giver. Han kan lande sin Piper Cub hvor som helst og ikke mindst på toppen af Mt. Cook - som han har gjort flere gange, for at hente folk hjem.

Som svæveflyver kender han hvert et bjerg, som en fugl kender sit territorium. Han husker en hver udelandingsplads til mindste detalje. Og denne viden gør han flittig brug af - til stor "glæde" for slæbepiloterne som af og til skal hente ham hjem under hårrejsende betingelser.

Han er også kendt for at tage chancer, men åbenbart er han mester i at slippe godt fra de situationer, som han bringer sig selv i. Når jeg spørger ham meget taktfuldt, hvorfor han bliver ved med at gøre det, brummer han bare i sit fuldskæg: "Its all between the devil and the deep blue sea."

Højdepunktet af hans bjergflyvningskursus er en tur "Into the deep mountains". Han tager en elev med i sin Duo Discus og et ensædet fly på slæb.

I dag er det mig, der skal hænge på hans hale og jeg har lovet mig selv, at der er intet i verden, der kan ryste mig af. Jeg skulle aldrig have fortalt Gavin om min fortid som trafikflyver. Han har drillet mig med det siden - "flere tusinde timer i en Boeing-jet tæller ikke her!"

Jeg har hele tiden været sikker på, at han vil udfordre mig en dag, sætte mig på prøve. Og denne dag er kommet.

Ridge Racing

Højdemåleren viser over to kilometer, men vi flyver i mindre end trætophøjde langs et bjergmassiv der hedder "Hunter Ridge" med mere end 200 km i

Forfatteren foran flyet Echo Echo.

timen, henover sne og is, udenom klippefremspring - og vores skygger racer med. En skræmmende lodret bjergvæg med kæmpesøjler af granit, rejser sig ved min højre vinge som en fæstning fra fablernes verden. "Home of the goblins!" bemærker Gavin over radioen. Hans Duo-Discus flapper med vingerne i turbulensen. Jeg kan se hans hvide hat, som er hæklet af klude og er tung som en stegepande. Jeg har selv haft den på og synes den er lige i overkanten af, hvad der kan kaldes fashionabelt. Men nu lyser den fortrøstningsfuldt som et ledelys i et ukendt land. Vi er to små fly i et gigantisk hav af klipper. To fugle. Hønen og kyllingen.

Og pludselig er hønen væk. Gavin er drejet til højre bag en klippevæg ind mod bjerget. Jeg når rundt om hjørnet sekunder senere. Gavin er væk! Nej! Jeg nægter at tro det. Men væk er han. Jeg kan se langt frem. Intet tegn af Gavin. Uvilkårligt afsøger jeg fjeldsiderne efter et vrag, da bjerget åbner sig på min højre side. Et hul i bjergryggen - en snæver port til en anden ukendt dal. Han må være der! I et desperat højkantsdrej når jeg ind i passagen. Med min vingetip få meter over en saddel af blank is, skyder jeg igennem hullet. Der er han! - og hilser med rokkende vinger. " Are you still behind?" Jeg kan høre ham grine.

Vi fortsætter racet langs den næste højderyg med samme fart uden at tabe en meter. Den perfekte balance mellem stig og synk. Vi leger som to hvide ørne med vinden og solens energi. I timevis - og mens jeg flyver zig-zag baner henover en vild bjergryg, må jeg spørge mig selv: "Er det virkelig dig der gør dette her?" Det er så smukt, at det forekommer uvirkelig. Jeg jubler - og kommer til at trykke på radioknappen. "Hvad var det?" Gavin lød en smule bekymret. "The happy old man behind you!", svarer jeg. Og lykkelig er jeg. Men lykken er kort.

Klar til et crash

Vi racer som to jetfly mod den næste bjergkam. Hvorfor tager han nu skyggesiden, når solen brænder på den anden side? Det er da solsiden vi hele tiden har fløjet på! Nu løber Duo-discussen fra mig, selv om jeg har vand i vingerne. Jeg taber højde og råber: "Gavin, hvor skal du hen?" Intet svar. Han er allerede bag bjerget.

Formation med Duo Discus (Mount Tasman).

Formation over de new zealandske alper.

Der er langt til nærmeste nødlandings-strip. En udelanding her er ikke lige det, jeg har mest lyst til, så jeg vælger den sikre side - solsiden og tænker: Nu har jeg dig! Jeg når hjem før den store Gavin. Hvilken formastelig tanke! Et hammerslag rammer mit fly. Jeg høvler ned langs den solbeskinnede bjergside i et skrigende dyk, få meter over græstotterne, på vej ned i dybet med 2.000 fod i minuttet. Indstillet på at crashe. Min hjerne raser. Den skriger: Regel nummer eet! "If it doesn't work, then get the f... out of there!" Væk, væk! – det må da for fanden slutte på den anden side.

Dalen under mig ligger i skyggen fra bjergmassivet foran mig. Solen synker ned bag det i fast motion. Nu kan jeg se den rivende flod i bunden af dalen og de næsten lodrette klipper på begge sider, ikke en meter at lande på. Jeg skyder langs den truende bjergvæg. I skyggen, næsten mørke. Det store synk stopper.

Tid til at tænke. Vandet! Jeg skal smide vandballasten!

Flyet glider normalt, måske endda en smule bedre end normalt. Men ingen stig, kun det forbandede "muuh" fra varioen, som kun betyder en ting: Det går nedad mod helvede.

Hvis jeg skal crashe her, så vil jeg gerne findes. Måske er der nogen oven over mig, som kan høre min melding, mit desperate ensomme råb om hjælp:" I am trapped in a not landable..... I repeat: in a not landable valley".

En hytte dukker op. Den står på en lille lysegrøn platform i fjeldet med udsigt over hele dalen. Jeg kan se igennem dens vinduer. Nogle kilometer fremme slutter dalen brat ved en saddel, som forbinder de to bjergmassiver. Jeg er fanget. Er allerede sunket under sadlens højde. Fanget – no way out!

Der! En svag rysten.

Et enkelt pip! Gud, giv mig en centimeter stig og jeg vil klynge mig til den med alt hvad jeg har!

Håb! jeg drejer, synker igennem. Kig ned! Finde pippet igen, centrere, nu er den halvejs mellem synk og stig, flyve stejlkredse 20 m over jorden, en klippeafsats. Det gælder om at bide sig fast som en dobberman i sit livs sidste kødben.

Efter nogle cirkler taber jeg ikke længere højde, en dyb indånding, nu gælder det! Efter fem timers flyvning skal

Gavins hat lyste som et ledelys.

Pludselig var hønen væk ....

Ridge racing med Duo Discus.

alle reserver mobiliseres.

Hæng i – hæng på!

Når fårenes øjne popper ud

Jeg cirkler over et lille forbjerg i dalen. Det lyser irgrønt og midt i alt det grønne står en flok får og glor på mig. Jeg har engang spurgt Gavin , hvor tæt han flyver til bjergsiden. Han svarede: "Når fårenes øjne popper ud, er du får tæt på!"

Kampen er begyndt - kampen om hver eneste centimeter, kampen udføres med hvert et fiber i min krop, en sammensmeltning med maskinen, den optimale flyvning, ren, ren, aldrig før har en 20 cm lang uldtråd betydet så meget for mig. Nu betyder den forskellen mellem liv og død.

Jeg snakker højt med mig selv: kig ud! Du kan høre din vario. Du kan se din tråd. Du behøver ikke instrumenter. Se på bjerget. En klippe. En busk. Ved næste drej er de lidt lavere! Du har vundet højde! Efter en halv time har jeg vundet 50 meter.

Forfra

Det ser godt ud lidt længere inde mod bjerget. Der er sol på, ligesom her, det må være bedre der, bedre solvinkel. Jeg har ikke tid til det her. Jeg skal stige hurtigere! Satser alt på et bræt. Afbryder cirklen og styrer mod håbet, bare lige smutte over, men alt går tabt på sekunder. Mine kostbare 50 meter og mere til. Varioens dybe synketone bliver overdøvet af mit Nej! Nej!

Jeg skynder mig i vrede og afmagt tilbage til mine får, centrerer nøjagtig samme sted , de samme klipper og gudskelov: det lille kummerlige pip kommer igen, denne gang lidt kraftigere. Der er noget at arbejde med – forfra igen.

Hvad er det der sker? Tankerne raser. Forundringen over tingenes tilstand – frustrationen over pludselig at have mistet al kontakt til omverdenen, at skulle havarere et sted, hvor ingen vil lede umiddelbart. Det bliver snart mørkt, hvordan mon det er at overnatte i fjeldet med en brækket ryg....

Er det bedst at lande i trætoppene, eller på de åbne skråninger med græstotter og store klippeblokke overalt?

Men flyet stiger endnu, og mit håb stiger med. Nu bliver jeg her til den bitre ende. Vingetippen, som næsten skraber fjeldsiden, hele den smukke vinge, nej, jeg skal faneme ikke dø uden kamp til stregen, jeg skal ikke smadre denne skønhed af et fly, Gavins splinternye Discus. Og slet ikke i den første uge af mit ophold i Omarama.

Sveden løber i øjnene, svier som saltsyre, men jeg kan dette her med lukkede øjne, farten på minimum, bedste synk, tråden i midten, jeg ligger i centrum af denne "fåreprut", med varioen et hårs bredde over nul.

Klippesiden er beviset: jeg stiger meter for meter: Hvis jeg bare kunne komme over sadlen! Så er der grønne marker, jeg kan glide ud til, den grønne dal på den anden side - der venter paradiset.

Guds lillefinger

Og hvis jeg ikke når længere end til sadlen, så er der på toppen af den en meget kort og forlængst nedlagt strip fra en sprøjteflyver. Den er lang nok til mig, men for kort til at blive hentet med slæbeflyet og der fører ingen veje dertil. Det betyder helikopter liftout, men også overlevelse, en chance til at redde flyet, hvis alt skulle gå nedad igen, så kunne jeg smide flyet der – og blive fundet...

Men jeg hænger stadig i Guds lillefinger og det føles som om varmluftboblen er blevet en smule stærkere, jubel, men for tidlig til at slappe af.

Solen er sunket bag bjergene. Jeg er i skyggen af tre kilometer høje bjergrygge, og boblen dør lige så stille. Så er det nu! Med tungen lige i munden og fingerspidserne helt ude i vingetippen, glider jeg i få meters højde henover bjergsadlen mod redningen på den anden side.

Terrænet falder i takt med mit højdetab, nu kan jeg se den grønne mark i det fjerne - en fårestation. Solens sidste stråler får den til at skinne selvlysende grønt. Den har fået kunstgødning til den store guldmedalje. Det vrimler med nyklippede får. Heller ikke det mest velegnede sted at lande, selv om skræmte får kan løbe hurtig.

Men der er intet valg. Jeg gør klar til landing. På finalen sker det uventede - det er løgn, jeg stiger med en hel knob! Den tager vi med. Intet at tabe nu, så længe landingsfeltet ligger lige under mig. Hvis jeg kan vinde lidt mere højde, kan jeg nå til Longslip, en plads jeg kender. Den ligger lidt længere fremme, og der kan jeg med sikkerhed blive hentet af Piper'en.

Den glasklare flod under mig skinner lokkende og minder mig om, at jeg er tør i halsen. Flodlejet er fyldt med lupiner, som lyser i alle palettens farver. Hvor er det skønt at leve.

Måske kan jeg komme højt nok op, til at få radioforbindelse til basen. En lykkefølelse breder sig. En ro. En tilfredstillelse efter en uvirkelig oplevelse.

Jeg kan ikke vide at folk hjemme i Omarama har gjort et eftersøgningshold klar: De sidder omkring radioen og håber på et livstegn. De havde hørt brudstykker af mit desperate opkald og nu bryder jublen ud, da de hører mit opkald igen – jeg kan ikke høre svaret, men de har opsnappet, at jeg lander på Longslip – og jeg fortsætter med at lege med den sidste termik, glider i aftenlyset langs skrænterne, som fuglen, der vender hjem.

Finder de sidste pust i en fornemmelse af lykke og lettelse. Flyver for flyvningens skyld. For skønheden af det hele og for livet, som har givet mig vinger.

Radioen knaser et sekund, så en kendt stemme. Gavin kalder "Echo Echo, hvor er du? Jeg lander på Longslip nu. Er du her.?" Jeg ser den lille Piper Cub lande under mig og parkere i den ene ende af strippen, som løber parallelt med floden. En mand stiger ud og kigger op og slår ud med armene. Jeg bruger fulde luftbremser i et spiraldyk, slår hjulet ud, lander og ruller ud foran flyet. Jeg åbner hooden til en anden verden, duften af blomster og et smil fra en kammerat.

" Der kom søbrisen nok engang og tog fusen på os!" brummede Gavin. Selvfølgelig! Søbrisen! En meget væsentlig faktor på en lang og smal ø som New Zealand. Søbriser fra to kyster kan skabe de underligste vejrfænomener. De kan skære termikken væk ved roden og gør solbeskinnede skrænter til de rene faldgruber. Jeg slår mig for panden. Selvfølgelig!

Men Gavin griner. "Jeg måtte også lande i ude - i en lupinmark to kilometer hjemmefra. Forresten: folk venter. De er ret tørstige!"

Et gammelt dæk på højkant under vingen udgør det for en tipholder, og 20 minutter senere er vi hjemme.

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	4614 1506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Tonny Henriksen	5950 4015	
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg
Tlf. 3990 1710
www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA i juni

6. juni. Flyvepladser

Deltagelse i møde i Initiativ-Gruppen til bevarelse af flyvepladser i Nordsjælland.

8. juni. FLYSIK
Jobsamtaler med kandidater til jobbet som koordinator for OY-SIK projektet.

13. juni. Rådet
Bestyrelsesmøde i Rådet for Større Flyvesikkerhed i KDA-huset.

13. juni. Rådet
Møde i Rådet for Større Flyvesikkerhed i KDA-huset.

15. juni. Flyvepladser
Møde i Initiativ-Gruppen til bevarelse af flyvepladser i Nordsjælland, Grønholt Flyveplads.

19. juni. Åbent Hus
Airshow 2005 på Flyvestation Karup. KDA deltog med stand.

27 dage til Sindal

good aviation practice
GAP
danmark 2005

25. juni. SLV
Møde med SLV - drøftelse af mulighed for selvadministration.

Navne

Døde

Oberst V. P. Kofod

I maj døde oberst V.P. Kofoed, 88 år gammel. Han var linjeofficersuddannet og gjorde under Anden Verdenskrig tjeneste i den engelske hær (Special Forces). I 1953 blev han overført fra Hæren til Flyvevåbnet, hvor han var chef for forskellige befalingsmandsskoler og jordforsvarsinspektør. Han blev pensioneret i 1973.

Foreningen Danske Flyvere
Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsen
Formand: General Chr. Hvidt

Skovturen 2005

Efter en pause på tre år genoptog Flyvevåbnet sit Åbent Hus arrangement med et stort anlagt flyvestævne på Flyvestation Karup den 19. juni.

Det var derfor naturligt, at Danske Flyvere havde henlagt sin Skovtur 2005 til Karup, hvor 105 glade medlemmer havde meldt deres ankomst. Efter indskrivning fik alle udleveret et navneskilt.

Flyvevåbnet stillede beredvilligt flytransport til rådighed fra Roskilde Lufthavn, dog med begrænset antal pladser.

Da meteorologerne lovede godt vejr med høj blå himmel både lørdag og søndag, så alle frem til en dejlig weekend.

Men nej. Hele Karup området var søndag morgen indhyllet i brand tåge! Af ca. 60 tilmeldte privat fly – mange VFR, måtte hovedparten vende om, og kun dem med instrumentbevis kom ned i de tidlige morgentimer.

Opklaringen lod vente på sig og først ved 11-tiden kom der så meget løft i skydækket, at man med ca. 1 times forsinkelse kunne påbegynde opvisningen.

Foreningens formand, General Christian Hvidt bød kl. 1000 velkommen i Danske Flyveres telt, og orienterede i den forbindelse om lørdagens tragiske ulykke, hvor en god flyverkammerat, luftkaptajn Arne Moesgaard, samt en passager omkom med en Harvard. Vi mindedes ved en kort stilhed de to omkomne.

Flyvestation Karup havde gjort et stort forarbejde med opstilling af et dejligt rummeligt telt lige ud til flyvefeltet. Flyvestationens cafeteria stod for det kulinariske, og her manglede der ikke noget. Dejlig lunch buffet med god betjening.

Efterhånden som vejret blev bedre i løbet af dagen, steg temperaturen også, og det gav god omsætning af diverse drikkevarer!

Selve flyvestævnet med det oprindelige program måtte selvfølgelig ændres, men det tacklede Karup-folkene professionelt, og over frokost kørte det slag i slag med afvekslende opvisninger. De tilmeldte opvisningshold, to fra Schweiz, ét fra Spanien og ét fra Italien, boltrede sig i luften over Karup med meget præcis og dristig formationsflyvning. I flere tilfælde skulle man tro, at flyene var boltet sammen, så præcise lå de under manøvrerne.

Enkeltopvisningerne blev udført med en hollandsk F-16, svensk J39 Gripen, ungarsk MiG-29, dansk F-16, samt en civil dansk Piper Cub, som næsten så ud som om den stod stille i luften. Specielt bør dog fremhæves den ungarske MiG-29 med bl.a. lodret stigning efterfulgt af haleglidning!

Til trods for den dårlige start på dagen, så blev det på alle måder en dejlig dag på Karup med godt kammeratligt samvær, masser af indtryk, samt udpræget JP4 duft til næseborene og decibel til trommehinderne!

Joh, alle gav udtryk for en helt igennem vellykket skovtur.

Det var derfor naturligt, at Christian Hvidt takkede stationschefen, oberst Søren M. Poulsen (POM) for en dejlig dag på Karup, og sluttede: "Vi kommer gerne igen en anden gang".

Næste arrangement: tirsdag den 4. oktober med virksomhedsbesøg eller foredrag.

Danske Flyveres Fond

Den 18. august, - på foreningens stiftelsesdag, annonceres der i dagspressen for ansøgere til årets legatportioner, som uddeles i starten af december.

Uddrag af fundats: "Legatet 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 uddeling for 2005 kan hentes på foreningens hjemmeside: www.danskeflyvere.dk eller rekvireres gennem sekretariatet:

Foreningen Danske Flyvere, Gydevang 39-41, 3450 Allerød.

Ansøgningsskemaer må være tilbagesendt til ovennævnte adresse inden den 1. oktober 2005.

KALENDER

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

30/7-5/8	Svedanor strækflyvningskursus, Arnborg
31/7-13/8	VM for kvinder, Klix, Tyskland
31/7-20/8	4. junior VM, England
7-14/8	Svedanor skyflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
13-19/8	Svedanor kunstflyvningskursus, Ålleberg, Sverige
20-27/8	Int'l Vintage Sailplane Meet, Elmira, New York (www.soaringmuseum.org)
21/8	Nordisk svæveflyvedag
2-11/9	1st FAI World Sailplane Grand Prix, Saint Auban, Frankrig
9-11/9	Nordisk Svæveflyvemøde, Danmark

2006

10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

27-28/8	Flysiktræf 2005, Sindal Flyveplads

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

16-21/8	DM, SM og NM, Egeskov Slot, Fyn

Kunstflyvning (www.kunstflyvning.com)

11-14/8	Nordisk Mesterskab, Sindal

KDA Pilotshop

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Tlf. 46 14 15 07
www.kda.dk

Elegant og praktisk flyverdragt
Mange lommer, velcroluk ved arme og ben.
65% polyester, 35% bomuld.
Farve: Sort eller mørkeblå.
Størrelse: XS-XXL.
Medlemspris kr. **1.018,75**

Randolph Solbriller
model Aviator. Eneste forhandler i DK!

Medlemspris kr. **998,.**

Pilotens Lommebog
Årskalender 2005,
Det Sker 2005,
Flyregister,
Flyvepladser o.m.a.

Kun kr. **30,00**

Headsæt til fastvinget fly
Mono/stereo, electret microfon (fås også m. dynamisk microfon), dobbelt volumenkontrol, 3 års garanti.

Medlemspris
kun kr.
1.250,-

Bagagemærke i førsteklasses læder
med guldtryk. Kan indeholde et visitkort.
11x7 cm.

Medlemspris kun kr. **45,00**

Priserne er gældende så længe lager haves.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-HBH	Schweizer 269C	2000	S1804	24.5.2005	Bel Air by Lastein, Holsted	C-FBSZ
OY-HMO	Aerospatiale AS 3655	2005	6706	27.6.2005	Dancopter, Holsted	
OY-SIX	Schempp-Hirts Ventus b/16,6	1985	244	19.5.2005	Arne Henning Olsen Leth, Frd.sund	D-6511
OY.VIM	Cessna 340A	1982	1543	29.1.2005	Vision Management A/S, Holte	D-IXXI
OY-VKE	Airbus A321-211	2003	1887	21.4.2005	MyTravel Airways A/S, Dragør	G-CTLA
OY-XXE	Schempp-Hirts Ventus2-c(x)T	2005	145	23.5.2005	Niels, Lars og Jens Ove Ternholt-Pedersen, Herning	

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-GAV	Grumman GA-7 Cougar	28.6.2005	Sun-Air, Billund	Solgt til England
OY-TDI	Diamond DA 40D	24.5.2005	Villy Møller Andersen, Ålborg	Solgt til Tyskland

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AHM	Cessna F 150H	22.6.2005	Boch & Bjerre, Esbjerg	Erik Østerby
OY-ATJ	KZ VII	8.6.2005	Flyvestation Skrydstrup Svæveflyklub	Flyvematerielkommandoen
OY-BJW	Cessna F 172N	12.4.2005	Kirstine Karlog Mortensen, Augustenborg	Danish Computer Group
OY-BBL	Piper PA-28-181 Archer II	20.6.2005	Anders Jesper Hansen, Lundby	Ole Brinckmeyer, Allerød
OY-BTI	Piper PA-28-161 Warrior II	21.6.2005	Helge Vistisen, Herning	Mid Tag A/S
OY-FLI	Piper PA-38-112 Tomahawk	21.6.2005	Billund Rundflyvning ApS	Peter Miki Schjøtt
OY-GAI	Grumman AA-5B Tiger	21.6.2005	John Hevard Jensen, Randers	Vagn Stevnhoved, Grenå
OY-PRA	Piper PA-28R-180 Arrow	22.6.2005	Jan-Erik Strømberg, Linköbing	Elisabeth Vagnholm
OY-XJV	2G	8.6.2005	Flyvestation Skrydstrup Svæveflyveklub	Flymaterielkommandoen
OY-XPS	Glaser Dirks DG-400	8.6.2005	Preben Bruhn Jensen, Gilleleje	Hans Henrik og Knud Erik Jyde

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

En Meteor F.Mk.IV lander på sit robuste understel. Under kroppen ses den typiske, store ekstratank.

Historiske Vingesus

Gloster Meteor F.Mk.IV

Af Wilhelm Willersted

Når man som undertegnede i mere end tres år har interesseret sig for - omgivelserne siger "været vild med" – al slags flyvning og navnlig især flyvemaskinerne, så er der en række særligt udvalgte flytyper, som trænger sig på. For mit vedkommende er det Gloster Meteor. Det Danske Flyvevåbens allerførste jetfly kom til at gøre et uudsletteligt indtryk på den unge "flytosse". Det tomoterede, britiske jetfly gav mig både en frydefuld nydelse men desuden også et næsten lammende chock!

Nydelsen

Den 7. oktober 1949 var jeg sammen med min bedste ven valfartet på cykel til Kastrup Lufthavn. De første danske Gloster Meteor F.Mk.IV skulle ankomme her. Efter utålmodig venten i eftermiddagssolen dukkede de to herlige, grå-olivengrønne camouflerede Meteorer op i horisonten. Kommandørkaptajn i Søværnet Erik Rasmussen og kaptajnløjtnant i Hæren Tønnes Wichmann havde hentet flyene i Manston i England og via Twente i Holland fløjet dem "hjem". For første gang kunne vi nu høre den karakteristisk hule durren fra Rolls-Royce Derwent 5 jetmotorerne. De to fly om ind fra syd, ultralavt og i tæt formation drønede de lige mod os og tæt over kontroltårnet !

Vi var mildt sagt "høje" over oplevelsen !

Data

Gloster Meteor F.Mk.IV

Motorer:	To Rolls-Royce Derwent 5 på 1.588 kg. st. tryk
Spændvidde:	11,33 m
Længde:	12,60 m
Højde:	3,96 m
Tomvægt:	4.562 kg
Fuldvægt:	6.885 kg
Max.hast.:	940 km/t
Rækkevidde: (uden ekstratanke)	720 km
Tophøjde:	14.335 m

Chocket

Den 4. maj 1950 stod vi midt i den tætpakkede, tusindtallige tilskuerskare på Langeliniekajen i København. I forbindelse med festligholdelsen af Danmarks Befrielse ville flyvevåbnet præsentere kunstflyvning med Gloster Meteor Mk.IV over Langeliniekajen.

Kaptajnløjtnant C. Friis Sørensen kom ind fra nord. Han var lavt nede. Efter at have lagt Meteor-flyet (reg. 43-462) om på ryggen slog Friis Sørensen rundt i en bue og gjorde klar til endnu en forbiflyvning. Stadigvæk lavt, lavt – og stadigvæk på ryggen!

Meteoren forsvandt næsten af syne lige over trætoppene for enden af lystbådehavnen. Flyet rullede og kom over på ryggen igen, men gjorde denne gang kurs lige ind over sejlbådene i havnen. Der lød et brag og højre højderor på Meteoren ramte en mast og blev flået af. I sekunderne efter lød forskrækkede råb og høje skrig fra tilskuerne. Meteoren steg stadig på ryggen op i et par hundrede meters højde og flaksede over mod Amagersiden. En gul bylt løsnede sig fra flyet men blev fanget og grebet af det forvredne haleparti. Det var piloten, som havde forsøgt at redde sig i faldskærm. Men han blev trukket i døden af sin jetjager der med et hul

Her ankommer de to første Gloster Meteor F.Mk.IV i tæt formation til Kastrup Lufthavn den 7. oktober 1949.

brag slog ned på en foldboldbane på Holmen.

Det var personligt en forfærdende oplevelse, som jeg siden mange gange har haft i tankerne, når jeg overværede flyveopvisninger både herhjemme og i udlandet.

Gloster Meteor Mk.IV havde ikke katapultsæde, så piloten havde ikke en chance for at "stå af" uden selv at skulle krybe ud ad cockpittet .

Det var som bekendt først Meteor F.Mk.8 – som Flyvevåbnet senere fik leveret - der havde et Martin Baker raketsæde (eller krudtstol, som svenskerne jo kalder det).

PS: Gloster-fabrikken havde formentlig i tankerne også at forsyne Mk.IV'erne med katapultsæde, for i det – normalt - så totalt korrekte og fejlfrie engelske opslagsværk Janes All The Worlds Aircraft , oplyses det i 1948-udgaven at Mk.IV var udstyret med katapultsæde, men det var desværre ikke tilfældet hin maj-dag på Langelinie.

Flyvevåbnets første jetfly – Meteor F.Mk.IV – anvendtes af 3. Luftflotille (senere Eskadrille 723) i Karup og senere overført til Eskadrille 724 i Aalborg. Vi fik leveret 20 eksemplarer. De sidste otte Meteor F.Mk.IV udgik 19. februar 1957 – efter otte års tjeneste.

Der var mildt sagt ikke megen plads i Meteorens cockpit. Her får et par ivrige piloter de sidste instrukser inden luftturen. Som det ses fløj man også i skjorteærmer i Flyvevåbnet.

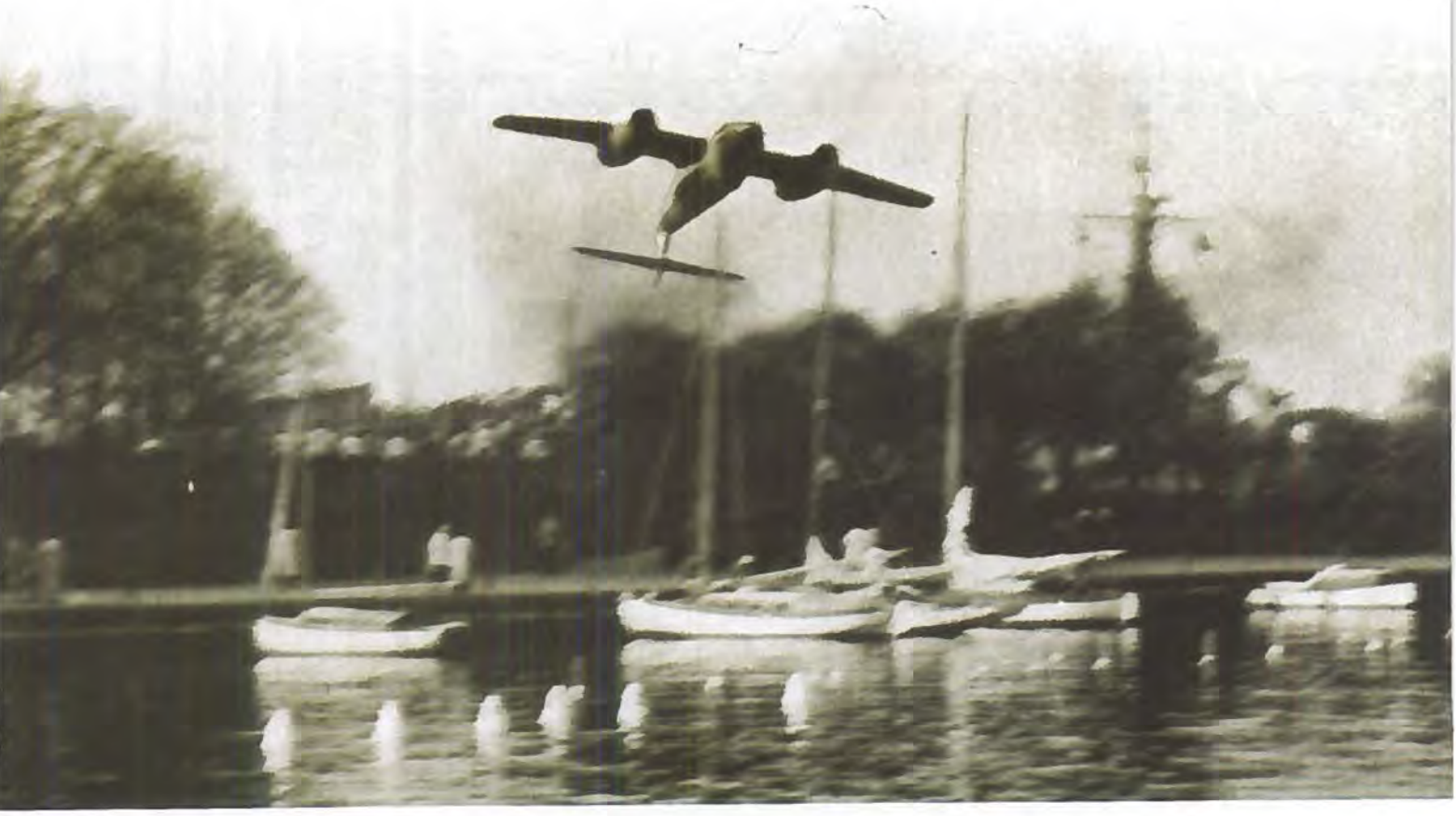
Vi kan heldigvis stadig nyde synet at en Meteor F.Mk.IV (reg. 43-461), idet en fornem repræsentant er udstillet på Teknisk Museum Helsingør.

Den gamle herre, som nu nyder sit otium i Sundbyen, har i alt haft 800 flyvetimer.

For nylig mødte jeg en pensioneret pilot, der havde fløjet i Meteor IV. Han var faktisk meget begejstret for flyet. - Der var desværre ikke megen plads i cockpittet, sagde han. Og så var flyet ret brændstoftørstig. Der var for det meste kun brændstof til knap en times flyvning uden ekstratanke med normal dobbelt motorydelse.

- Men hvis vi havde lyst til længere luftture, så fløj man blot på een motor, derved fik man lidt længere spillerum mellem skyerne , huskede han sin Meteor-fortid!

Dette dramatiske pressefoto taget umiddelbart inden Meteor IV's højderor den 4. maj 1950 rammer masten på et fartøj i lystbådehavnen viser tydeligt hvor langt nede piloten var kommet under den tragiske opvisningsflyvning.



Gummistøvler på Samsø

Tekst og foto: Knud Larsen

Rune Balle, der driver Samsø Air Service på øen midt i Danmark, inviterede den 3. juli til det første uofficielle Danmarksmesterskab i gummistøvlekast. Det havde lokket omkring 30 fly med mange mennesker til øen.

Derudover var der almindelig flyverhygge i det gode vejr. Der var kaffe og kager til de fremmødte, også til de der kom i bil. Og det var muligt at købe øl, vand og vin.

Kl. 1400 var kastebanen markeret med danske flag, målebåndet var klar. Rune Balle greb megafonen og i bedste turistførerstil (det er han om vinteren på New Zealand) efterlyste han frivillige til konkurrencen.

Da der var gummistøvler i herrestørrelse (str. 45) og i damestørrelse (str. 38) var der både en konkurrence for herrer og en dame ditto. Det er åbenbart ikke så almindeligt for piger at kaste med gummistøvler for der var kun få der meldte sig, større tilstrømning var der hos herrerne.

Efter en fair konkurrence kunne de tre bedste i hver række udpeges. Første præmien var et gavekort til (gæt selv!) et par gummistøvler.

Arrangementet blev overværet af den samlede presse på Samsø, idet der var rapportere både fra den trykte og fra radioen.

Rune Balle gennemgår reglerne. Sikkerhedshjelm var obligatorisk.

Den unge mand har sluppet str. 45, men indtrykket af den kunstneriske udførelse gav vist mere end længden af kastet.

Tungen lige i munden og så derudaf med str. 45.

Det sker i 2005

11-14/8	Ashton Park Bristol Int'l Balloon Fiesta, Bristol, England (www.bristolfiesta.co.uk)
12-14/8	Schaffen-Diest Int'l Old Timer Fly-in, Schaffen-Diest, Belgien (www.dac.be)
16-21/8	Maks 2005, Zhukovsky-Moskva Air show, Moskva (www.maks.ru)
17/8	Fly-in, Randers Flyveplads
19-21/8	Woburn Abbey DH Moth Club Int'l Moth Rally, Woburn Abbey, England (www.dhmothclub.co.uk)
20-21/8	Flyvningens Dage Air Show, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)
20-21/8	Elvington Yorkshire Air Show, nær York, England (www.elvington.org)
20-27/8	International Vintage Sailplane Meet, Elmira, New York (www.soaringmuseum.org)
26-28/8	Int´l Ladies Cup, Teuge Airport, Holland
27-28/8	Flysiktræf 2005, Sindal Flyveplads
27-28/8	FAI Centenary Airshow, Lausanne, Schweiz (www.fai.org)
28/8	Åbent hus, Sydfyn-Tåsinge Flyveplads
2-4/9	Oldtimer Airshow, Kirchheim unter Teck, Tyskland (www.oldtimer-hahnweide.de)
3-4/9	Koksijde Int'l Air Show, Belgien
10-11/9	Battle of Britain 65th Anniversary Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
17/9	RNAS Yeovilton Int'l Air Day (Somerset), England (www.yeoviltonairday.co.uk)
27-29/9	Helitech 2005, Duxford, England (www.spearhead.co.uk)
16/10	Autumn Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
12-14/10	FAI General Conference, Paris (www.fai.org)
20-24/11	Dubai Airshow, Dubai, United Arab Emirates (www.dubaiairshow.org)

Se også www.airshows.org
Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

27 dage til Sindal

good aviation practice
GAP
danmark 2005

Flymarkedet

Tampico TB9 sælges
Årg. 1980, flot og velholdt.
TT 1770, 50 T SMOH, 50 T prop. Pris kr. 279.000.-
Henv. 2711 2313 / 4068 1929

6 aircraft for sale
Some new paint and int., some with new engine.
Look at www.aircraft.dk, contact P. Kjaergaard at mobil +45 2465 2137.

FLYGTEORI SKOLAN

Flygteoriskolan i Barkarby AB
Box 6095
S-175 06 JÄRFÄLLA/STOCKHOLM
SVERIGE
Tlf +46 – (0)8 – 36 68 24
Fax +46 – (0)8 – 36 68 27
Internet: www.flygteoriskolan.se
E-mail: info@flygteoriskolan.se

- Flygteoriskolan tilbyder teoriundervisning til ATPL, IR og PPL på fly
- Priseksempel: ATPL-teori SEK 65 000:-
- Desuden helikopteruddannelse CPL, IR og PPL
- SU-berettiget uddannelse, vi formidler kontakt til bolig
- Vi taler dansk, danske elever på skolen!

Head of Training: Ulf Gelberg

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION
RD EQUIPMENTS
RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

Annoncering:
Ring til
Jakob Tornvig
Tlf. 7580 0032

We bring you up front

Center Air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af Sterling.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

I LUFTEN MED THYDIREKTE

Luft under vingerne

-med finansieringstilbud fra ThyDirekte

Svævefly, UL-fly, Motorfly til private, firmaer, klubber og foreninger.

Meget fordelagtig finansiering ved udbetaling større end 20%.

Vi giver gerne et tilbud på overtagelse af eksisterende finansiering.

det koster ikke at spørge... men det kan koste at lade være...

Tal med:
Per Rasmussen eller
Jan Flyvholm Nielsen.

THYDirekte
Store Torv · 7700 Thisted
Tlf. 99 19 51 18
www.thydirekte.dk
thydirekte@sparthy.dk

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 inden for 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union ✈
Upsalagade 20, 4 th., 2100 Kbh. Ø, tlf. 35 47 34 10

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

I anledning af min 60 års fødselsdag
- og at jeg har været i branchen i 40 år

- afholdes reception
tirsdag den 9. august 2005
kl. 14.00 til 16.00

i Dansk Fly Elektroniks hangar,
Roskilde lufthavn, Hangarvej G11

Venlig hilsen
Søren K. Jakobsen

dfe **DANSK FLY ELEKTRONIK APS**
KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
TLF 46 19 00 91 . FAX 46 19 07 05
www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

PilotShop på www.kda.dk
Al flyvning begynder her!

www.RandolphEngineering.dk reintroducerer Aviator solbrillen til intropris 549,- (vejl. 1099,-)
Perfekt under hjelm eller headset, Standard issue for U.S. military pilots and NASA astronauts.
Optimal optisk/farvegengivelse, 98-100% UV beskyttelse.
Opfylder Mil-Spec Standards Mil-S-25948. Stel i tre farver.
Tour of duty: Vietnam, Desert Storm and Kosovo. Reliable, Unique, Enduring.
For mere information check venligst:
www.RandolphEngineering.dk - info@randolphengineering.dk
6089 4197

LÆR AT FLYVE!
Se også bagsiden eller www.flyv.dk

Air Danica
Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

benair

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

Sygos Air

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

c.air pilot academy

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

BAC BILLUND AIRCENTER

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

COPENHAGEN airtaxi

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

DANFLY APS

Tilbyder følgende uddannelser:

- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf.: 7454 5480. Fax: 7454 5487

Se vores hjemmeside for nyheder og priser
www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

IKAROS FLYaps

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

LEARN TO FLY

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

aviation GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Radiobevis
Træningsflyvning

Karlog Air

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

BLUE AIR Pilot Training

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

FLYVEVÅBENETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 MDL.086053

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

Flyveåbnets
Bibliotek
392000101856

FLYV

September 2005 9

FAI 1905-2005 Centenary

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in

Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

IKAROS FLY aps

Ikaros tilbyder nu:

JAR GODKENDTE MODULARE UDDANNELSER

- Single Engine Instrument Rating
- Commercial Pilot License
- Multi Engine Class Rating
- Multi Engine Instrument Rating

For priser og uddannelsesforløb se:
www.ikaros.dk

Vi tilbyder igen udlejning og aerobatic skoleflyvning på Bellanca Decathlon

PPL teori og skoling	Dansk og engelsk radiocertifikat
Night Qualification	Difference og familiarisation training
Flyudlejning	PFC på SEP og MEP- land, samt I.R.

☎ **4614 1870**

Er dine flyforsikringer i orden ?

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf : 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail. maegler@simons1.dk
CVR Nr : 57112158
Nordea: 2253 8129 710234

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt, selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 2 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted.
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikovurdering

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

Tlf.: 33 45 03 00
Fax: 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

FLYV

78. årgang nr. 9 · september 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden:
Nimbus 4, A, på ankomst efter at have gennemført de 1.011 km opgaven lød på ved første konkurrencedag ved EM i Finland.

Artikler:

8 Royal International Air Tatoo

12 VFR til Ukraine

16 Lady Skysurfer

20 EM i svæveflyvning og en dansk sølvmmedalje

24 1.011 km

27 Paris Air Show 2005 - del 1

30 Paris Air Show 2005 - del 2

Rubrikker:

4 Kort Sagt

32 For 70 år siden

32 Læserbrev

33 For 70 år siden

35 Navne

36 Det sker!

47 Oskar Yankee

38 Flymarkedet

Kort Sagt

Atter værnepligtige i Flyvevåbnet

Efter to års pause indkalder Flyvevåbnet igen værnepligtige. Den 1. august mødte 168 rekrutter i Karup for at gennemgå den nye basisuddannelse på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole.

Som noget nyt er civile med på uddannelsen. Det drejer sig om seks personer, der allerede er ansat i Forsvaret, men skal overgå til militær ansættelse. Endvidere gennemgår et antal kommende flymekanikere rekrutuddannelsen.

Tilbage til naturen

Hesselø ligger i Kattegat, midtvejs mellem Hundested og Grenå. Den hører absolut til de mindre danske øer, idet arealet er ca. 70 ha. Øen er for tiden er ubeboet.

F.L. Smidth koncernen erhvervede Hesselø i 1939 og anlagde en lille flyveplads (386 m græsbane), men solgte den i december 2002 til firmaet Weibel Scientific, Allerød.

Den nye ejer anlagde i 2003 en ny flyveplads (670 m græs), og Hesselø fik også en "rigtig" havn med stenmoler m.v. Samlet pris iflg. Frederiksborg Amts Avis 1,2 mio. kr.

Men man havde overset at Hesselø er totalfredet. Weibels Scientifics ejer Erik Larsen blev meldt til politiet. Miljømyndighederne ville ikke dispensere, men forlangte at forholdene på øen blev ført tilbage til 2002 status. Ejeren ankede sagen til Naturklagenævnet, men fik ikke medhold, og i august i år begyndte retableringen. Den koster ca. 2,5 mio. kr. og skal være afsluttet inden 30. oktober.

Selvom Erik Larsen har sørget for at Hesselø bliver bragt tilbage til tilstanden før 2001, slipper han ikke for at skulle i retten, anklaget for overtrædelse af naturbeskyttelsesloven, museumsloven, råstofloven og landbrugsloven. Og den gamle flyveplads genopstår også!

Sterling og Center Air

Lavprisselskabet Sterling har indgået samarbejdsaftale med Center Air Pilot Academy om en 2-årig uddannelse af piloter

"Der er mange faktorer, der skal gå op i en højere enhed, hvis man skal have succes med at drive et lavprisselskab og samtidig tjene penge. Et par af de vigtigste faktorer er adgangen til moderne, effektive fly og ikke mindst piloter til at flyve dem."

Det fortæller Sterlings flyvechef, Claus Gammelgaard, der også selv fungerer som kaptajn på Sterlings flåde af flytypen Boeing 737-800. "Den store udfordring er at få tilstrækkeligt mange velkvalificerede piloter, der kan flyve flyene, og her har Sterling taget en aktiv rolle, idet vi nu har indledt et samarbejde med pilotskolen Center Air."

Sterling forudser at man i løbet af 2-3 år komme til at mangle piloter. Man har i år ansat 18 nye piloter, hvoraf nogle kommer fra Center Air.

Hos Center Air i Roskilde Lufthavn glæder man sig også over samarbejdet, der er med til at sikre Center Airs nyuddannede piloter mulighed for at komme i betragtning som piloter hos et stort ruteflyselskab. "Via samarbejdet med Sterling kan vi tilbyde en uddannelse helt fra grunden og op til styrmandssædet i en Boeing 737," siger Jesper Horskjær fra Center Air.

Center Air bygning i Roskilde Lufthavn hvor der flages med samarbejdet med Sterling. Foto: Knud Larsen.

Nye chefer

Den fransk-tyske-spanske EADS (European Aeronautic Defense and Space Co) koncern, der bla. ejer Airbus flyfabrikken (sammen med engelske BAE Systems) har rystet posen med chefnavne. Den tidligere chef for Airbus fabrikken franskmanden Noël Forgeard er avanceret i EADS-systemet, hvilket har medført at tyskerne mente, at det var på tide at det blev deres tur til at få en chef for Airbus, og det blev Gustav Humbert.

Også en række andre chefposter er blevet besat med nye navne. Airbus har 53.000 ansatte.

The Spaceship Company

Sir Richard Branson, ejer af Virgin selskaberne, og Burt Rutan, chef for Scaled Composites, har indgået en aftale om at danne selskabet The Spaceship Company, der skal bygge en flåde af kommercielle rumskibe og startfartøjer. Selskabet fortsætter projektet om civil rumflyvning, der lykkedes første gang i oktober 2004 (100 km højde over jorden) med SpaceshipOne og White Knight One, også bygget af Scaled Composites. The Spaceship Company vil fremstille rumfartøjer, startfly og andet nødvendigt jordudstyr og markedsføre det til rumrejsearrangører, blandt andet til Bransons eget Virgin Galactic. Det er allerede nu muligt at reservere

VI BYGGER MERE END EN FLYVEMASKINE.

Vi bygger
fællesskab.

NORTHROP GRUMMAN | BAE SYSTEMS | PRATT & WHITNEY | GE AIRCRAFT ENGINES
LOCKHEED MARTIN

"Páll Sveinsson" foran den gamle terminalbygning. Foto: Knud Larsen.

plads hos Virgin Galactic. Selskabet forventer at prisen for en tur ud i rummet bliver 200.000 USD med et depositum på 20.000 USD. Plads kan bestilles på www.virgingalactic.com.

Icelandair 60 år

Den 14. juli lagde Vilhelm Lauritsen terminalen i Kastrup Lufthavn lokaler og forplads til Icelandairs 60 år jubilæum for udenrigsflyvning med en Douglas DC-3. Selskabets første udenrigsflyvning gik godt nok til Prestwick (tre dage før), men det var med en Consolidated PBY Catalina.

Flugfélag Íslands/Icelandair flyet Douglas DC-3 med registrering TF-NPK og navnet "Páll Sveinsson" var fløjet til København fra Reykjavik i ny jubilæumsbemaling, hvor det blev modtaget af den danske DC-3 OY-BPB (K-682) og et stort opbud af honoratiores, presse og medlemmer af den danske DC-3 venneforening.

TF-NPK har i en årrække fløjet for Landgrædslan, der skal holde Island grønt og frodigt. DC-3'eren er derfor indrettet med en fire tons beholder til frø og kunstgødning som kan spredes fra luften.

Der er med dansk hjælp startet en DC-3 venneforening i Island, der skal flyve og vedligeholde "Páll Sveinsson".

En af de meget aktive er luftkaptajn Tómas Dagur Helgason, der til daglig er kaptajn på Icelandairs Boeing 757 og 767. Helgason inviterede FLYV's redaktør en tur i cockpittet, hvor han forklarede dels om flyet og foreningen.

Turleder hos danske DC-3 Vennerne Ole Rene Hansen ved propellen, mens luftkaptajn Tómas Helgason hjælper en gæst op ad stigen til cockpittet. Foto: Knud Larsen.

Icelandair beflyver seks destinationer i USA via Keflavik til 15 destinationer i Europa.

Selskabet har 12 Boeing fly af typerne B-757-300, B-757-200, B-767-300 og B-757-200F (fragt).

Nyd det til det sidste..!

Sæsonen går på hæld. Og pas nu godt på din dyrebare motor til vinter.

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 multigradefordelene 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 25 20.

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

Royal International Air Tattoo

- Verdens største militære flyveopvisning.

Tekst og foto: Palle J. Christensen

Formålet med RIAT er foruden at lave den bedste og største flyveopvisning for entusiaster og menigmand, at samle penge ind til velgørende formål. (The Royal Air Force Charitable Trust). En vigtig mission i et land hvor det sociale sikkerhedsnet ikke er så fintmasket som f.eks. i Danmark.

RIAT er anerkendt af "Guinness World Records": 535 deltagende fly i 2003).

Danish Air Transport/"Pilots.dk" havde et genialt tilbud: ATR42 København - Esbjerg - Fairford. Afgang lørdag morgen. Hjem igen samme aften. Sådan bogstaveligt talt at springe bilkøer mm. over kunne jeg ikke stå for.

Vi lander i god tid inden showet begynder, parkerer i østenden og kommer nemt igennem formaliteterne og ind på udstillingsområdet. Betonarealerne er enorme, og fornuftigt nok kører der gratis busser konstant.

Man kan ikke se showet fra første parket (i hvert fald ikke, det der sker på banen) ud for display-centrum uden at have købt billet til en tribuneplads. Jeg fandt dog en fredelig græsmark med frit udsyn ud for den vestlige ende af den 4 km lange bane. Og de fleste af opvisningsflyene kommer også forbi her!

Årets tema var "Surveillance 05", "Eyes in the sky", "overvågning" på dansk, så vores Challenger var med sammen med mange eksotiske fly. Der uddeles et væld af pokaler, men mine helt private går til det trykte program (130 sider) og seniorkommentatoren Sean Maffett. Han har både Dr. Lieberkind kvaliteter og taler et virkeligt smukt engelsk.

Det skal siges at det var perfekt sommervejr, som man ikke kan regne med hvert år.

Til returflyvningen var der forholdsvis tidlig "check in", men ude af teltene igen kunne man stadig følge opvisning af Boeing B-52, Rockwell B-1, Avro Lancaster, Hawker Hunter og Frecce Tricolori, der næsten forsvandt i egen røg indimellem.

Hjemme igen går der nogle dage med at fordøje indtrykkene. Det er bare for meget!

(Fodnote: Dr. Lieberkind var en personlighed, dengang TV kun var i sort/hvid.)

Piaggio P.166 tilhørende det italienske flyvevåben. Bemærk de skubbende propeller.

Det polske flyvevåbens nye anskaffelse – CASA CN295.

US Air Force U-2.

Boeing B-52 "stille going strong" (født ii 1952). Ingen næsehjul men fire sæt dobbelthjul og støttehjul under vingespidserne.

Luftwaffe Airbus A310 (10 + 22) er et tidligere østtysk Interflug fly, der fortsætter som VIP/transportfly uden at blive ombygget til tanker.

Rockwell B-1 er utrolig elegant, så størrelsen er svær at bedømme. Den er 45 m lang, og der er over 10 m til toppen af halefinnen.

AAC Apache
AgustaWestland (Boeing) WAH-64D Apache Longbow fra den engelske hær. Præmie for grimmeste helikopter?

Dave Clark Suit
En rumdragt er nødvendig i U-2R, når man "cruiser" i 80.000 fod. PSD-teknikeren til venstre demonstrerer astronautmad på tube. (PSD = Physiological Support Division)

En RAF Boeing C-17 begynder demonstration af taktisk landsætning. Halefinnen tilhører en splinterny CASA CN.295 fra det polske flyveväben. Bag den en VC-10 C.1K, XR810 "David Lord VC" fra No 10 Squadron. David Lord er den eneste fra RAF Transport Command, der har fået tildelt Victoriakorset. Eskadrillen nedlægges snart.

JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

VFR til Ukraine

Tekst og foto: Kjeld Madsen

Efter at jeg tidligere har fløjet VFR-ture til Rusland, Hvide Rusland og Estland skulle turen nu gå til Ukraine.
Sammen med fire gode kollegaer fra Maersk Air vil vi i en Cessna 206 flyve til L'vov i Ukraine.

Roskilde – Poznan:

Det er lørdag den 28. maj. Vi er i luften kl. 11.10 og sætter kursen mod Poznan i Polen.

Selv om vi starter med MTOW er der kraftoverskud fra den 300 hestekræfters motor – det er en rar fornemmelse.

Vejret er perfekt til VFR-flyvning – en højtryksryg strækker sig fra Danmark til Sorte Havet.

Vi passerer Møns Klint – den står blændende hvid i solskinnet. Vi stiger til FL 35 og krydser Østersøen. Senere flyver vi over Peenemünde, hvor tyskerne under den 2. verdenskrig udviklede V1- og V2-raketterne. Man ser tydelig de gamle affyringsplatforme til raketterne.

Vi fortsætter ind i Polen med kurs direkte mod Poznan.

Efter 2:40 timer i luften sætter vi hjulene på banen i Poznan. En marshallervogn fører os til standpladsen.

Poznan – Krakow:

Efter at vi og flyet har provianteret fortsætter vi sydover mod Krakow.

Flyet er udstyret med to GPS'er med moving map som jeg sekundært bruger til at "fin tune" navigationen med.

På et tidspunkt rapporter et trafikfly et mål på deres TCAS. Kontrolenheden oplyser ingen kendt trafik og at deres radar er ude af drift. Ud fra besætningens positionsangivelse må det være os der er blevet registreret. Jeg oplyser vores position og intentioner, og besætningen takker. Vi ser flyet, en Boeing 737, i god afstand fra os.

Kort før vores landing i Krakow flyver vi forbi byen Katowice – med sine mange fabrikker og høje skorstene – hjertet for Polens kulindustri.

Efter at have været i luften i 2:15 timer lander vi i Krakow i lav aftensol og 28 graders varme.

Efter indlogering på hotel, er der social hygge over aftensmaden i Krakows gamle bydel.

Det har været en god dag, og jeg føler mig noget brugt efter fem timers flyvning under fremmede himmelstrøg og i en for mig forholdsvis ny flytype.

Krakow:

Den næste dag besøger vi koncentrationslejerne Auschwitz og Birkenau, der ligger en times kørsel fra Krakow. Selv om vi alle før har set billeder fra og hørt rædselshistorierne om "Entlösung", påvirker besøget os. Birkenau, den største af lejrene, gjorde nok det største indtryk på os, fordi man her tydeligst kunne se, hvor gennemtænkt det hele var sat op for at gøre "fabrikken" mest effektiv.

På vejen tilbage til Krakow tager vi helt tilfældigt et pit stop ved en restaurant, der har et Antonov An-2 biplan stående som blikfang.

Krakow – L'vov:

Næste morgen vågner vi igen op til én skyfri himmel – perfekt flyvevejr.

Efter at have overstået alle formaliteterne i Krakow Lufthavn gik vi kl. 11.05 i luften.

Pilot-in-command med supportere i Krakow.

Ankommet til L'vov udfyldes indrejsepapirerne.

Da vi er på MTOW har en temperatur på 31 grader og en lufthavns højde på 791 fod en virkning, og vi letter ved en lidt højere hastighed end normalt.

Efter 50 minutters flyvning passerer vi grænsen til Ukraine, der tydelig tegner sig i landskabet under os. Jeg skifter over til L'vov Tower – flyvelederen taler overraskende et let forståeligt engelsk – og vi får en straight-in landingstilladelse.

Efter landing får vi en taxi-tilladelse til standplads 17, men bliver af en marshaller guided ind til standplads 3. Tower konfirmerer, at vi skal til standplads 17, hvorfor jeg taxier videre til stor forbløffelse for marshalleren. Vi bliver på standpladsen modtaget af en lille delegation officials.

Før vi forlader flyet må alle på nær "capitain el commandante" udfylde diverse indrejseformularer. Cessna'ens haleplan viste sig at være et godt skrivebord.

L'vov – Kijev:

Min oprindelige plan var at flyve videre fra L'vov til Kijev, men ingen af de officielle lufthavne i Kijev, ej heller lokale flyveklubber, kunne levere brugbar benzin. Derfor købte vi billetter til Kijev med L'vov Airlines med afgang kl. 17.00.

Flyet er en Antonov An-24 – et tomotors turboprop fly. Dette russisk byggede fly adskiller sig noget fra hvad vi kender til. Støj- og vibrationsniveauet fra motorerne er væsentligt højere end vi er vant til – specielt vibrationsniveauet under opstarten af motorerne. Bagagehylderne over sæderne er åbne, ingen borde i sæderne eller individuelle iltmasker (PSU'er). Flyet ser overalt meget brugt ud, ledeløse sæder, bulede vinduesrammer, afskallet maling etc.

Alle nyder turen, og vi føler at være blevet en oplevelse rigere – jo, vi er alle lidt skøre med flyvemaskiner.

Kiev:

Den første dag tog vi på en bustur rundt i Kiev med en engelsktalende guide. Kiev har mange smukke pladser og imponerende bygninger med stor variation i arkitekturen.

Dagen efter besøgte vi Zhuliany Flymuseum. Her så vi et bredt udsnit af flytyper, som de sovjetiske designbureauer gennem tiderne har udviklet, kommercielle som militære. Flere af flyene kunne vi også komme ind i, bl.a. en Ilyushin Il-76, hvor man kunne få en fornemmelse af navigatørens arbejdsplads foran i flyets glasnæse.

Flytyper som MiG-25, Tupolev Tu-22M Backfire bomber, Yakovlev Yak-38 VTOL fighter var også repræsenteret.

Under vores ophold i Kiev besøger vi også en af de lokale flyveklubber, jeg har været i forbindelse med hjemmefra vedrørende køb af flybenzin.

Vi fik alle et godt indtryk af Kijev og befolkningen, og den vil være et gensyn værd.

Kiev – L'vov:

Vi fløj også tilbage med L'vov Airlines, men denne gang i en Yakovlev Yak-42, en tremotors regional jet. Vi gik ombord via en trappe i flyets hale i en øredøvende hylen fra APU-udstødningen lige over vores hoveder. Efter landingen hilste vi på den tre mands store besætning i cockpittet.

L'vov:

Det næste døgns tid er vi turister i L'vov, en af Ukraines ældste byer. Vi mærker straks at man er kommet til provinsen på byens puls. Byen har mange smukke ældre huse, men hovedparten trænger til en restaurering.

Aftenstemning i Kijev.

Il-76 i Zhuliany flymuseum.

Her i L´vov har vi det endnu sværere med at gøre os forståelige, når vi f.eks. er på restaurant.

I en sidegade passerer vi tilfældigt forbi to unge fyre i færd med at bære en død gammel kone ud i en gammel nedslidt varevogn og med en ældre bedrøvelig mand som tilskuer. På disse kanter klarer man tilsyneladende den slags selv.

L´vov – Rzeszow – Bydgoszcz:

Det er lørdag den 3. juni, og vi vågner op til endnu en dag med sol og højt til loftet. Vi har overnattet på Lufthavnshotellet og går ned til lufthavnen. Det er en flot gammel lufthavnsbygning fra en svunden tid.

Efter at have checket vejr og afsendt flyveplan, er vi klar til afgang kl. 10.00. Vi afgår gennem VIP hallen, som vi bliver afkrævet 110 $ for at benytte!

Dagens første ben går til Rzeszow i Polen, en kort flyvetur på 50 minutter. Under stigning passerer vi forbi en stor flykirkegård med bl.a. MiG-29 jagere. 20 minutter senere passerer vi grænsen til Polen og er tilbage på dansk sommertid.

Vi lander i Rzeszow i en stødende vind op til 38 kts., og en sidevindskomponent på 15 kts. Flyet handler pænt.

MiG-25.

Navigatørens kontor i Il-76. Forfatteren prøver stolen.

Vi får tanket flyet og får en opdateret vejrudsigt. En koldfront med risiko for torden nærmer sig fra vest. Baseret på vejrudsigten planlægger jeg, at vi flyver til Bydgoszcz, lader selve fronten passere, og derefter fortsætte mod Danmark på bagsiden.

Vi starter i højt solskin og flyver op mod fronten. Vi passerer lufthavnen i Lodz. Vejret er stadig pænt, og TAF/METAR for Bydgoszcz ser fortsat lovende ud, så vi fortsætter. Efter yderligere en halv times flyvning påbegynder vi indflyvningen mod Bydgoszcz langs Wista floden. Sigten og skyhøjden bliver gradvis dårligere, og jeg må til sidst sande, at vi ikke kan nå igennem til Bydgoszcz.

Vi laver en "one-eighty", og følger Wista floden mod øst, og kommer hurtigt ud i klart vejr igen - skrivebordsgenera-

Homebound langs Wista floden i Polen

lens plan holdt ikke.

Plan B - vi diverter til Warszawa Lufthavn, en halv times flyvning borte. Da flyvelederne i Warszawa Lufthavn hører vi er diverted, spørger de til om jeg er bekendt med indflyvningensprocedurerne og er i det hele taget meget behjælpelige.

Warszawa:

Vi indlogerer os på det helt nye Airport Hotel og tager derefter bussen ind til "downtown".

Fronten er nu nået til Warszawa, og det regner og tordner.

I den gamle bydel, delvis omkranset af en mur, finder vi en hyggelig restaurant, med bl.a. polsk vildsvin på menukortet.

Warszawa - Roskilde:

Den næste morgen er vejret klaret op, og vejrudsigten ser rimelig ud for hjemturen.

Lidt over klokken 11 er vi i luften, venstredrej ud og via to rapporteringspunkter forlader vi kontrolzonen mod nordvest. Vi følger Wista floden mod Bydgoszcz – et smukt landskab at flyve over. Bydgoszcz når vi heller ikke denne gang, pga. en stor regnbyge. Bygerne optræder der flere og flere af, som vi flyver nordpå mod Østersøen. Under vores slalomflyvning får jeg et nødråb fra kabinen – en af passagererne har problemer med peristaltikken, og jeg planlægger et pit stop på Bornholm.

Vi flyver lavt for at holde os fri af skyer og har derfor problemer med at blive hørt. En venlig besætning på et SAS-fly højt over os relæer vores meddelelser.

Da vi flyver ud over Østersøen skifter vejret markant fra lave skyer til CAVOK – vi stiger til FL 45 direkte mod Rønne Lufthavn.

Vi gør et kort ophold i Rønne Lufthavn, men benytter lejligheden til også at få en let frokost.

I lufthavnen holder der flere amerikansk registrerede transportfly, der skal deltage i en NATO-øvelse, bl.a. en Douglas DC-8 ombygget med nye motorer.

Fra Bornholm flyver vi via Ystad og Trelleborg til Roskilde Lufthavn.

Med plus 14:30 timer i loggen standses motoren.

En vellykket tur med mange oplevelser og hyggelige stunder er til ende – det er nu skønt at være flyvende.

Vi får besøg af en DG 1000

LADY SKYSURFER

Tekst og foto: Dieter Betz

Hun kom svajende i den kraftige vind hen over grønsværen, slæbende på to store indkøbstasker, som hun stillede forpustet ved siden af flyet.

"Good morning, mr. Skysurfer," sagde hun med et smil.

Denne titel havde jeg fået efter de sidste fem dages flyvning sammen med Hiroko. Hun må være født under en heldig stjerne, fordi hun kom til Omarama for at flyve bølge. Og bølgen startede den dag hun kom! Og siden har den stået døgnet rundt og givet os 40 flyvetimer. Hiroko siger, at hun ikke er kommet helt fra Japan for at drive den af. Ingen tvivl om at hun også i dag er indstillet på en fuld arbejdsdag. Endnu engang otte til ni timers hårdt arbejde.

Hun begynder at pakke sine tasker ud og indretter sig i det forreste cockpit på vores Duo Discus. Hvis hun en dag skal springe ud, så regner det med puder over de New Zealandske Alper, tænker jeg, mens jeg iagttager den altid smilende lille kvinde. Hun ligner et barn, men er en voksen speciallæge fra Tokyo.

En bølge til at surfe på

Hvorfor flyver hun svævefly? Og under så ekstreme betingelser? Vel af samme grund som mig selv - men inden jeg når længere i mine filosofiske betragtninger, kalder hun på checklisten og peger på de lange bånd af lentiskyer, som på en gang ser forlokkende og en smule skræmmende ud. Højdevinden er forecastet til 100 knob.

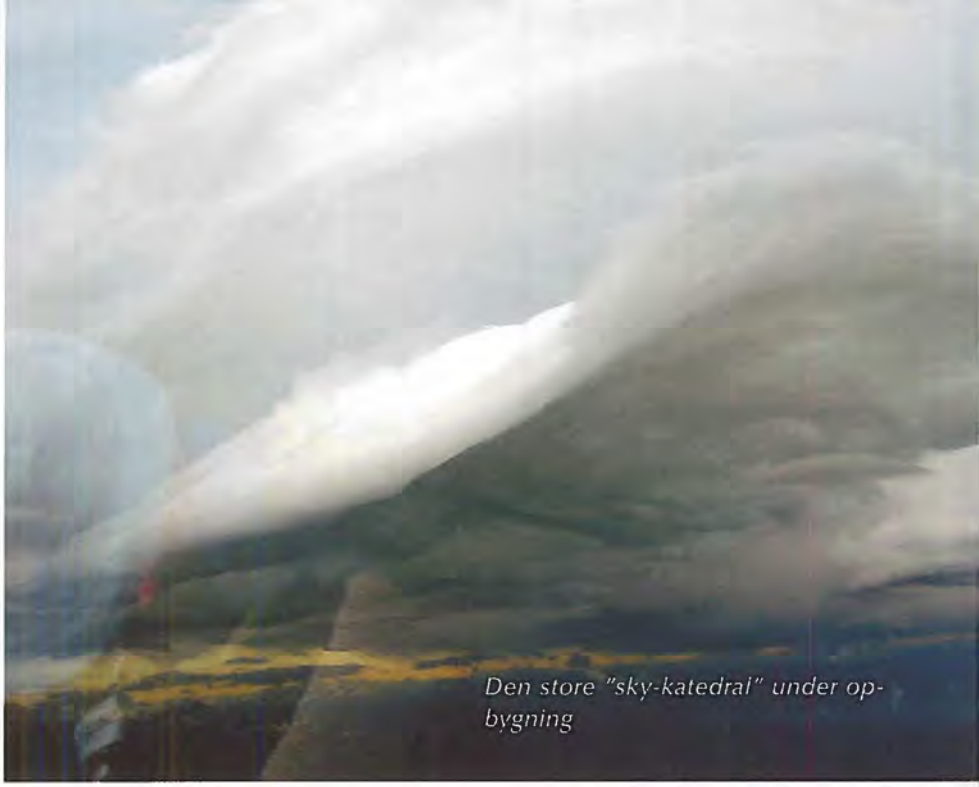
Rockpolishing

Slæbeflyet danser, og vi danser med. Vores "husbjerg", Mt. Horrible, giver en god fem meter, og vi kobler ud og går direkte i stejlkurver langs klippesiden. At flyve termik i bjergene er som at flyve termik i en skorsten. Boblerne er meget snævre så tæt ved jorden. Der skal krænges stejlt og godt med fart på. Til gengæld er termikken kraftigere og selv om man trækker G som i en veludviklet luftkamp, så går det jublende opad. Det synes at være det største problem for folk, som ikke har fløjet i bjerge før.

Også Hiroko måtte overvinde sig i begyndelsen, og hun var ret tilbagehol-

dende med at indlede drejet, indtil jeg råbte: "Turn left now!" Hvortil hun svarede: "Yes, yes, left, left" for så at dreje til HØJRE. Hvilket et par gange bragte os tættere på bjergsiden end vi egentlig ønskede, og situationen kun kunne reddes med en fuldvoksen kunstflyvningsmanøvre, udført af instruktøren og ledsaget af Hirokos halvkvalte "Sorry, sorry".

Der var kun få gentagelser af denne slags, fordi jeg konsekvent slog pinden ud af hånden på hende hver gang hun drejede den forkerte vej. Det må forekomme en smule brutalt og særdeles uhøfligt, især overfor en japaner. Men bjergsider er hårde og tilgiver ingen fejl. Men nu flyver hun og kæmper som en indædt jagerpilot i den første fase af turen, hvor "rockpolishing" er en nødvendighed.



Den store "sky-katedral" under opbygning

Rotordansen og stall opad

Snart er vi fri af bjerget og kan besøge den første rotorsky. Her får legen et helt nyt navn. Nu er det "rotordansen" der gælder, og det kan vel nærmest betegnes som kaotisk flyvning. Ufatteligt at flyet kan holde til det – en tak til de tyske flydesignere.

Flyet bliver kastet omkring og hopper og bukker som en nyindfanget vildhest. Varmluften skyder op som kanonkugler i overstørrelse, rammer en vinge og forsøger at dreje flyet om på ryggen. Så gælder det om at krænge ind i boblen og trække G til det sortner for øjnene og flyet staller – opad! Efter en kvart cirkel stopper bevægelsen, og mens vi er midt i spinrecovery bliver vi ramt af den

Snedækkede New Zealandske alper.

Isdannelser på indersiden af hood'en.

næste varmluftbombe nedefra. Hiroko giver et lille skrig fra sig, da pinden bliver slået ud af hånden på hende. Denne gang var det ikke mig, der gjorde det.

"Your controls!" råber hun, men jeg svarer "Go on, you can do it", og hun synker lidt sammen i sædet, som en kat der krummer ryg og kæmper videre. Jeg kan se dampen stige op fra hendes hat og lægge sig som dug på cockpittaget. Vi når undersiden af rotoren og skyder frem mod vinden ud til kanten af skyen, hvor der skulle stå et bredt usynligt forhæng af opadstrømmende luftmasser.

Himmelsurfing

Vi venter. Det føles rigtigt. Vi er i "transition zone" – overgangen fra rotor til bølge: formindsket synk og en smule rystelser. Så sker det igen – vi har oplevet det hver dag, men hver gang føles det lige uvirkeligt. Endnu en ny verden åbner sig. Alt bliver stille, som om billedet er gået i standby, kun variometret pipper sit hjerte ud. Også det bliver slukket. Ingen brug for det længere. Højdemåleren roterer to omgange i minuttet. Lykke og ro. Nu høres kun de små "psst" fra iltsystemet, hver gang vi trækker vejret. En velfortjent pause efter at være blevet gennembanket.

En latter som fra et glad barn stiger op i cockpittet. Lady Skysurfer synger af lykke. At tænke sig at surfe på himmelen med et 20 meter langt bræt på 10 tusinde meter høje bølger. Egentlig en skam at vi ikke kan se dem.

Cockpittet dugger til indvendig, vi åbner friskluftdysen og små iskrystaller hvirvler omkring i det skarpe sollys. Højdemålerens viser drejer med samme hastighed igennem 18.000 fod. Det bliver koldt. Mine opossumsokker holder mine tæer varme, men min blære reagerer på kulden og vil af med indholdet. Jeg er ofte blevet spurgt: "Hvordan gør man?" Svaret er så omfattende, at man kunne fylde en hel afhandling med det. Den bedste løsning, jeg har fundet, er en præfabrikeret plastpose, hvor indholdet går i kemisk reaktion og bliver til en geleagtig masse, som oven i købet udvikler varme til at opvarme de stive fingre på. Og pigerne? Jeg spurgte Hiroko (som før nævnt er læge), og hun afslørede sin hemmelighed: en stærk, vandabsorberende ble, som man bruger til syge mennesker.

Vi kan nu se begge kyster og i 25.000 fod stopper vi stigningen ved at lave den om til hastighed. Desværre er der noget, der hedder VNE (flyets maksimale tilladte hastighed) og som efter min mening er alt for lav til de muligheder moderne svæveflyvning byder på. I disse bølger ville vi sagtens kunne glide med 5-600 km i timen, hvis flyet kunne holde til det.

Vores mål er Mt. Cook, New Zealands højeste og smukkeste bjerg, som stikker som et kæmpestort hvidt telt ud af skyerne. Men for at komme dertil, må vi springe en bølge frem. Det er nerveopslidende at forlade det sikre bølgebånd og flyve imod et imaginært andet, især med en modvind på 80 knob. Man bevæger sig igennem et skrigende synk med 2.500 ft/min og taber al sin kostbare højde - uden at vi kan være sikker på at det går opad igen, når vi når frem til det punkt, vi tror på.

Men også det har vi prøvet før, og så er der jo marker vi kan lande på.

Vi taber 15.000 fod før luften bliver "bedre", synket mindskes og forvandles til stig igen. Mellem Lake Ohau og Lake Pukaki står som regel en god bølge, men i dag sker der noget mere, noget jeg aldrig har set før.

Himlen bliver truende. Den bliver mørk og i løbet af minutter er der overskyet i 25.000 fod. Men himlen bliver til et tag der krummer sig, bøjer sig nedad mod os som gabet fra et monster. Skyerne griber efter os med lange arme, og når vi kommer tættere på, ligner de et vandfald som skyder opad. Vi

stiger med vanvittige 3.000 ft/min (15 m/sek.) på ydersiden af den lodrette væg af skyer. Jeg kan høre en rumlende, gurglende lyd som fra monsterets mave. Det er bølgen! Jeg har hørt folk fortælle om denne lyd, men har aldrig hørt den selv.

Hiroko giver styrepinden til mig. Hun vil fotografere. Og jeg får lyst til at prikke hul på monsteret. Med bankende hjerte styrer jeg lige ind i væggen. Få sekunders blindflyvning, og vi kommer ud på den anden side. Vi er inde. Vi er inde under taget som ligner loftet på en kæmpekatedral. Loftet som genspejler Pukaki-søens turkisgrønne gletschervande. Der er helt stille i katedralen. Ingen turbulens, ingen stig. Solen står lavt udenfor og forgylder den tynde væg af lodrette skyer. Det er så smukt, at vi jubler og laver et loop under katedralens loft.

Jeg kigger på kortet og måler denne enestående domkirke af vanddamp til at være omkring 5 km bred og 30 km lang.

Nu er det Hirokos tur til at lege, og vi flyver ind og ud gennem væggen flere gange, og mens vi er optaget af denne kongelige leg trænger en stemme som fra en anden verden ind i vores hoveder.

"Duo Discus Dieter Dieter (vores registrering er Delta Delta). Are you still here?"

Det er dejlige Roseann. Hun er som en mor for os alle sammen og holder radiokontakt dagen igennem. Nu gør hun opmærksom på, at vi igen er sidste fly i luften, at vinden har vendt og skyerne ved at rulle ind fra øst og at solen officielt går ned om et kvarter. Jeg lover hende at være hjemme om 10 minutter og at hun gerne måtte sætte kaffen over (som betyder kolde øller i køleskabet).

Da vi kun er 70 km hjemmefra, er det ikke svært at holde det lovede, især med en medvind på 80 knob og en groundspeed på 450 km/t.

Vi når ikke at komme ned i tide og må brænde de sidste 12.000 fod af over flyvepladsen med fulde luftbremser. Det giver os lidt tid til at få liv i tæerne igen, før vi rumler henover landingsbanen og lægger vingen i græsset lige foran hangaren.

Dieter Betz er forfatter, fotograf og foredragsholder. Han har været pilot i Maersk Air og er desuden inkarneret svæveflyver.
I Danmark flyver han i Viborg Svæveflyveklub og tilbringer hver vinter på New Zealand som svæveflyve-instruktør.
Kontakt: betz@post.tele.dk
Se mere på www.soaring.co.nz, www.vbsk.dk og www.glideomarama.com

Forfatteren sammen med speciallægen fra Tokio.

Tre stolte piloter efter EM i Nitra: Torsten Mauritsen t.v., Frank Hahn i midten og Ulrik Eilert t.h.

EM i svæveflyvning og en dansk sølvmedalje

Tekst: Claus Elmeros. Fotos af Claus Elmeros, Malin Berggrund, Oluf Mauritsen og Lotte Bank-Nielsen

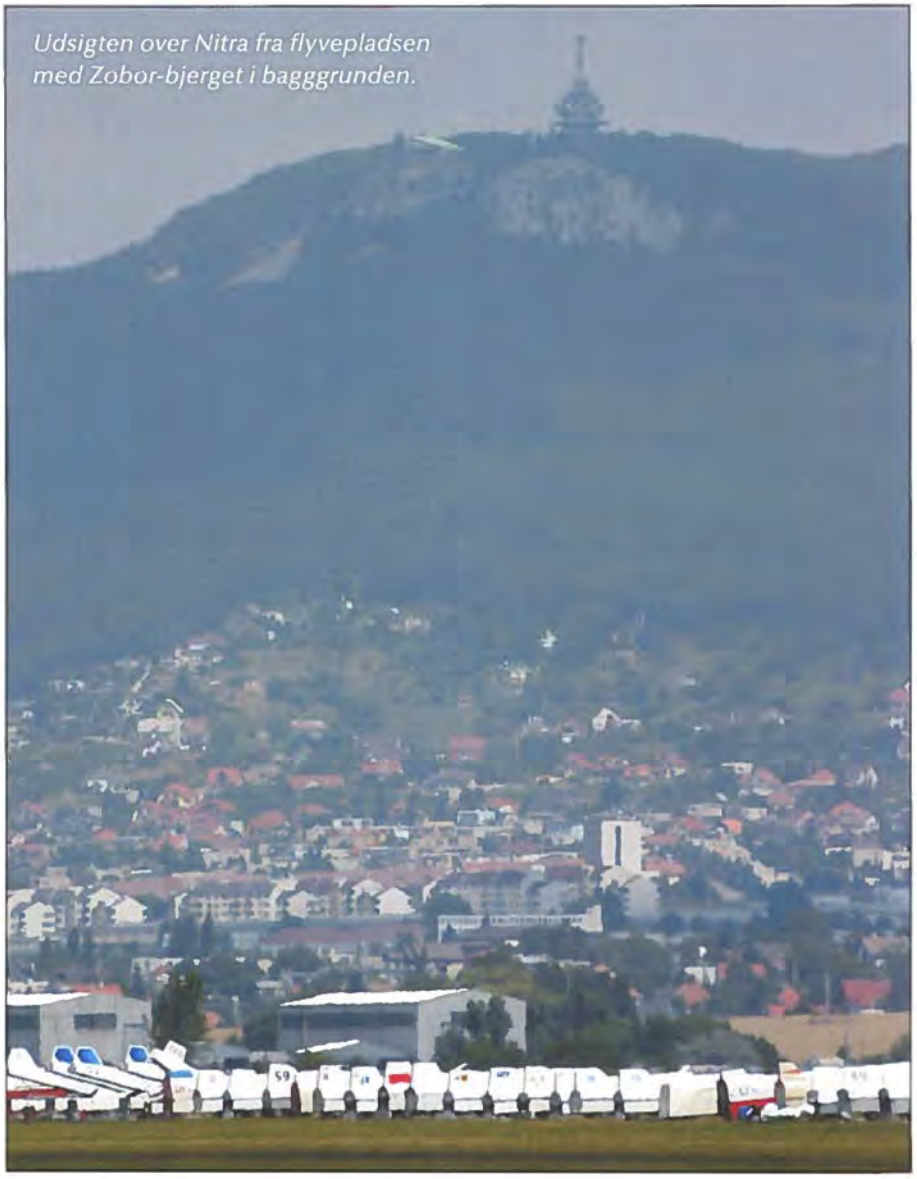
Ved EM i Nitra i Slovakiet vandt Frank Hoelgaard Hahn sølv i klubklassen. Desuden blev det til en fornem femteplads til både Henrik Breidahl i 15-meterklassen som blev afviklet i Finland og Torsten Mauritsen i klubklassen. Ulrik Eilert fik en syvendeplads i 18-meterklassen.

De europæiske mesterskaber i svæveflyvning er i år afviklet i alle fem klasser næsten samtidig i Räyskälä i Finland og Nitra i Slovakiet, men forskudt med en uge.

I Finland fra 4. til 16. juli i åben klasse og 15-meter, hvor de danske deltagere var Steen Elmgård fra Østsjællands Flyveklub og Tom Jørgensen fra Midtsjællands Svæveflyveklub i åben klasse og den forsvarende viceeuropamester Henrik Breidahl i 15-meterklassen.

I Nitra deltog Frank Hahn fra Herning Svæveflyveklub, Torsten Mauritsen fra Midtsjællands Svæveflyveklub og Johnny Friis Andresen fra Vestjysk Svæveflyveklub i klubklassen, Arne Boye-Møller fra Vestjysk Svæveflyveklub og Mogens Hoelgaard fra SG-70 i standardklassen og Ulrik Eilert fra Østsjællands Flyveklub og Knud Møller Andersen i 18-meterklassen.

Holdleder i Nitra var Klaus Vang som koordinerede slagets gang, og i Finland var det Anders Møller Andersen, som holdt 15-meter og de langørede i lang snor – efter opgavernes størrelser at dømme.



Udsigten over Nitra fra flyvepladsen med Zobor-bjerget i baggrunden.

I Finland blev det til en rekord allerede på første konkurrencedag, idet der blev udskrevet en opgave på over 1.000 km i åben klasse. Opgaven var 1011,8 km, og den blev gennemført af 17 af de i alt 23 deltagende piloter, heriblandt Steen Elmgård, hvis beretning kan læses andetsteds i bladet. Vinderen gennemførte med en hastighed på 120 km/t, hvilket svarer til over 8½ times flyvning.

Det er første gang nogensinde, der er skrevet en dagsopgave ud på over 1.000 km i en international konkurrence indenfor svæveflyvning, og det er den længste hidtidige distance der nogensinde er fløjet, hvor den hidtidige rekord var på 840 km ved VM i Australien i 1987. Der findes ikke andre sportsgrene (når vi ser bort fra 24-timers løbet i Le Mans i motorsport), som konkurrerer på dagsopgaver på over 1.000 km ved nationale eller internationale mesterskaber.

Kombinationen af fastlandsklima og lange dage om sommeren giver nogle helt specielle vejrforhold i Finland, og det blev prompte udnyttet af de finske arrangører til denne rekordstore opgave, hvor de i 15 meter fløj 833 km. Den følgende uge bød på flere opgaver med længder på 500-800 km i Finland.

Konkurrencen i Nitra begyndte den 10. juli med en aflysning pga. vejret. Slovakiet var især i begyndelsen af konkurrenceperioden ikke begunstiget med samme fine flyvevejr som i Finland. Da konkurrencen kom i gang den 11. juli blev det med dansk dagssejr i 18-meterklassen til Ulrik Eilert. Samme dag gjorde hans klubkammerat Henrik Breidahl det samme i Finland og tog en dagssejr i 15-meterklassen.

Vejret i Nitra var ikke på Finlandsniveau. Hvor der i Finland fortsat blev fløjet lange distancer med høj hastighed, var der overudvikling og tordenbyger i det slovakiske luftrum. Det gav nogle lidt spændende flyvninger og hjemkomster, men alle fly kom dog sikkert ned hver dag, og der var således flere, der valgte en sikker udelanding. De kraftige vindstød i forbindelse med tordenbygerne foretog dog nogle drastiske ombygninger af flere teltkonstruktioner i campingområdet på flyvepladsen, hvor mange af deltagerne og hjælpere var indlogeret. De fleste af disse "ombygninger" må karakteriseres som temmelig mislykket. De danske telte var dog tilstrækkeligt solidt forankret til slovakisk jord, at de undgik vejrligets forsøg på misdannelser.

Vejret i Slovakiet var i bedring og de danske piloter kom ind i en god gænge, hvor de hver anden dag fik en dagssejr. Arne Boye-Møller tog dagssejren på dag 3 og Frank på femte konkurrencedag. Arne igen på 7. dag og Frank på 8. dag. Det er vist aldrig set før, at et dansk hold indenfor svæveflyvning har fløjet så mange dagssejre hjem i en international konkurrence.

Da konkurrencen kom ind i sin anden uge havde Frank Hahn avanceret ind i medaljerækkerne i det samlede klassement – for nu at bruge et Tour

De danske piloter, der var i Finland (fra venstre mod højre): Steen Elmgård (A), Henrik Breidahl (5A), Tom Jørgensen og Jan Brandt (VL)

Frank Hahn på hjemkomst

Medaljeoverrækkelsen og Frank fik sin sølvmedalje

de France-inspireret sportsudtryk, og det stod klart, at der meget vel kunne blive brug for et rigtigt Dannebrogsflag til sejrsceremonien ved afslutningen i Nitra.

Sådan et flag havde vi ikke med til Nitra, men så må man jo låne. Den kongelige danske ambassade i Slovakiet, som ligger i Bratislava, var her særdeles hjælpsomme i den retning. Efter en opringning til ambassaden, hvor de fik vores (positive) problem forelagt, undersøgte og dernæst rekvirerede ambassaden et Dannebrogsflag i København, som så blev fløjet (med diplomatpost?) til Bratislava, hvor vi kunne hente det helt nye flag på ambassaden. Og ikke nok med det, ambassaden havde også tænkt på, hvordan vi skulle få det tilbage til dem, når det nu var weekend, og ambassaden derfor ikke er åben: Vi fik en frankeret storkuvert med sammen med flaget, så vi kunne sende flaget med slovakisk post tilbage til ambassaden efter sejrsceremonien om lørdagen. Den danske ambassade i Slovakiet skal her have en stor tak for sin store hjælpsomhed. Den var Dansk Svæveflyver Union meget taknemmelig for.

Ved sådanne konkurrencer arrangeres der altid festligheder i form af nationale og/eller internationale aftner, og i Nitra var der ingen undtagelse. Der var en hyggelig slovakisk aften og senere en mangfoldig og festlig international af-

Fem fly i snor!

ten med polsk folkemusik og lækkerier fra flere lande – det blev dog ved overvejelserne om at ringe rundt og se om vi kunne låne en dansk pølsevogn, for også at bidrage med et dansk indslag!

Ved den slovakiske aften fik vi også flyvning at se af nogle af de utallige Blanikker, som stod rundt om på flyvepladsen, helt præcis fem Blanikker i et flyslæb efter en Cmelak, som er en turboprop-drevet overdimensioneret kraftkarl af et slæbefly, som også er velegnet som sprøjtefly – eller også er det omvendt! Som det fremgår af billederne ligger de fem Blanikker jo fint efter hinanden efter slæbeflyet. Det gik jo så fint, at man efterfølgende gentog de succesen med seks Blanikker, hvilket de danske linser desværre ikke fik foreviget i kameraerne.

Når vi er i gang med lidt kuriosa: Under EM i Nitra var Slovakiets sportsinteresserede præsident Rudolf Schuster på besøg, og i 1½ time var det en Nimbus 4DM som var "Slovakian Air Force One". Hvorvidt det var livvagter eller konkurrencedeltagere som flokkedes rundt om ham i termikken kunne vi kun gætte på!

Hjemme igen efter en god konkurrence og en dejlig ferie, er de næste konkurrencer i mellemtiden gået i gang. Kvinderne flyver VM i Tyskland og Juniorerne er i England til VM. Resultaterne af disse konkurrencer kendes ikke i skrivende stund, men mon ikke der er endnu flere fine danske svæveflyvepræstationer på vej! Jeg tror det!

EM Nitra

Den samlede stilling i standardklassen:

1	Pavel Louzecky CZE 6480
2	Andrew John Davis GBR 6066
3	Olivier Darozze FRA 6023
11	Arne Boye-Møller DEN 5480
26	Mogens Hoelgaard DEN 4383

Den samlede stilling i klubklassen:

1	Sebastian Kawa POL 6640
2	Frank Hahn DEN 6438
3	Petr Kountny CZE 6119
5	Thorsten Mauritsen DEN 5876
22	Johnny Friis Andresen DEN 4837

Og hermed blev det til en dansk EM-sølvmedalje til Frank Hahn fra Herning Svæveflyveklub.

Den samlede stilling i 18 meter:

1	Wolfgang Janowitsch AUT 6454
2	Ralf Fischer GER 6298
3	Petr Krejcirik CZE 6124
7	Ulrik Eilert DEN 5823
26	Knud M Andersen DEN 4284

EM Räyskälä

Den samlede stilling i 15 m klasse:

1	Steven Raimond NL 10024
2	Janusz Centka POL 9856
3	Leigh Wells UK 9735
5	Henrik Breidahl DK 9432

Den samlede stilling i Åben klasse:

1	Peter Harvey UK 10968
2	Russell Cheetham UK 10849
3	Gerard Lherm F 10635
15	Steen Elmgaard DK 9044
17	Tom Jørgensen DK 8037

Alle resultater findes på www.egc2005.fi og www.nitra2005.sk/results.php

"Slovakian Air Force One"

1.011 km

Nimbus 4, A, på ankomst efter at have gennemført de 1.011 km opgaven lød på ved første konkurrencedag ved EM i Finland. Foto: ?

EM i Finland blev på mange måder en helt særlig oplevelse, men det faktum, at jeg var med første gang der i international svæveflyvning blev fløjet 1000 km står som noget af det største, jeg nok kommer til at opleve som svæveflyver.

Tekst: Steen Elmgaard.

Det er ikke første gang at der er udskrevet 1.000 km til EM eller VM for den sags skyld, men det er første gang at der er lykkedes at få gennemført opgaven.

Derfor blev der skrevet svæveflyvehistorie, da i alt 17 piloter i åbenklasse, gennemførte den første hastighedsopgave over 1.000 km under en international konkurrence. Vinderen fløj med en gennemsnitshastighed på 118 km/t. Jeg fløj med 110 km/t, det var til en placering som nr. 10 på dagen.

Klar til start i A med over 1.000 km flyvning forude med cockpittet fyldt med madpakker og vand til turen)

Nita eller Rayskala

Da jeg blev udtaget til at flyve EM i 2005 var der to muligheder, enten 18 meter i Nitra eller Finland, hvor jeg kunne flyve 15 meter eller åben klasse. Jeg gik efter at komme til Nitra, da jeg havde hørt fra mange der har fløjet dernede og at de har haft mange gode oplevelser.

Det lykkedes mig dog ikke at finde et egnet 18 meter fly inden Frank (landstræneren) skulle have et bindende svar på hvor jeg skulle deltage. Derfor måtte jeg sige ja til Finland, som udgangspunkt for at flyve i 15 meter klassen, i S1 (Unionens Ventus 2). Men sådan blev det heldigvis ikke.

Klasseskift

I løbet af vinteren tog jeg kontakt til mine to meget gode venner Peter Sommerlade og Jan W. Andersen, som sammen har en Nimbus 4. Umiddelbart troede jeg nok ikke på at jeg kunne få lov at flyve i den, men det lykkedes faktisk. Vi fik lavet en aftale, og jeg skylder både Peter og Jan en stor tak for at give mig muligheden for at kunne flyve åbenklasse. Og ikke mindst en stor tak for de mange gode råd, og den støtte jeg har fået. Tak skal I have!

Jeg fik skiftet klasse og kunne nu se frem til min første konkurrence i åbenklasse, i en Nimbus 4T(A).

Finland

EM skulle flyves i det sydlige Finland, fra Aerocenter Rayskala. Rayskala ligger midt i en finsk skov, hvor pladsen blev bygget under 2. verdenskrig. Den har fire asfaltbaner, så der er er plads nok til de par svæveflyve-, ultralet- og faldskærmsklubber der opererer derfra.

Inden jeg tog af sted havde jeg snakket en del med Jan om vejret og hans erfaringer fra da han fløj EM deroppe i 1996. Derfor var jeg forberedt på, at vejret kunne være rigtigt godt, men også det modsatte. Vi oplevede begge dele i den tid vi var der.

De første par dage regnede det, i trænings- og konkurrenceperioden var det flyvevejr, men to timer efter sidste flyvedag var slut, regnede det så igen!

Åbning med overraskelse

På åbningsdagen havde vi haft det mest fantastiske vejr, og selvom jeg havde valgt ikke at flyve, kunne jeg godt fornemme at det havde været rigtigt godt.

Åbningenceremonien forgik ved 18-tiden, og der var der stadig de flotteste comulus'er på himlen.

Efter de obligatoriske taler tog konkurrcelederen ordet igen. Han indkaldte alle team captains, der skulle kvittere for, at have modtage information om, at den første briefingen var flyttet til kl. 0900, og at vi kunne forvente at opgaven ville være på fire cifre! Først blev der helt stille og så blev der lidt forvirring. Skulle vi flyve 1.000 km? På den første konkurrencedag? Folk forsvandt hurtigt hver til sig. Jeg kiggede en ekstra gang til A, derefter sad vi i lejren og snakkede mens VL holdet, som bestod at Tom Jørgensen og Jan Brandt, fik lavet et batteri mere klar, så de havde strøm nok til den lange tur vi forventede vi skulle ud på dagen efter.

Briefingen

Om morgen kunne man godt mærke at alle var lidt spændt. På briefingen kom det så. 1011 km over seks vendepunkter stod der på dagens task, med første start kl. 1000, så mange fik travlt. Det synes jeg nu altid man har på den første konkurrencedag.

Ude på grid'en tror jeg de fleste var lidt stressede eller var nervøse, og jeg så da også et par hjælpere der fik et fur med på vejen. Jeg skal være den første

til at indrømme, at sommerfuglene også var større end nomalt.

Turen

Kl. 1028 blev jeg slæbt op. De sommerfugle som jeg havde i maven før start forsvandt hurtigt. Især da jeg så, at de første comulus'er var begyndt at poppe. Jeg fik godt fat i en 1½-2 m boble, op til ca. 1800 m., og så ventede jeg bare på at startlinen åbnede.

Der var ikke så meget taktik ved afgangen, det var bare med at komme af sted! På tærskeltiderne så det også bagefter ud som om de andre havde samme opfattelse.

Jeg gik ud på opgaven i 1.700 m højde, kl. 1109. På det første ben fløj jeg ikke så hurtigt, men det var okay. Da stort set hele feltet var gået indenfor ti minutter, var der mange fly på ruten. Vi mødes næsten alle sammen ved første vendepunkt. Tom og Jan i VL var der også, de var tærsklet ud 15-20 min. efter mig. Vi fik vendt i fin stil og fortsatte på det 177 km lange ben nordpå.

Tom fik markeret en god 2½-3 m. lige efter 1. vendepunkt, og vi kom hurtigt i top i ca. 1800 m højde. Turen nordover gik fint. Vejret havde en lille tendens til at overudvikle, men bobleren gav omkring 2-3 m. Det syntes jeg egentlig ikke var så meget, når man skal flyve så langt.

Feltet havde nu delt sig. Der var en gruppe der gik vestpå, mens den anden gik lidt mere østpå. Jeg var med i gruppen der valgte den østlige kurs, og det viste sig, at det var lidt hurtigere end den anden gruppe, der vendte 10 min. efter os.

Kl. 1324 vendte jeg 3. vendepunkt, og så gik ruten ca. 235 km sydpå. Vejret var

Samtlige 17 piloter der gennemførte opgaven samlet til fotografering og diplomoverrækkelse fra en meget stolt konkurrenceleder.

Hjemkomst

blevet lidt bedre, og bobleren var nu begyndt at give 3-4 m i snit, samtidigt med, at skyerne nu var begyndt at stille sig i gader, så det gik hurtigt med at få vendt.

Kl. 1513 vendte jeg det sydlige vendepunkt i ca. 2.100 m og så skulle vi ca. 275 km nordøst på. På vejen begyndte vejret at tørre lidt ud, så der efterhånden kun var 3-4/8, men det var ikke et problem. Jeg var kommet lidt bagefter flokken jeg ellers havde fløjet sammen med, men vendte det sydlige vendepunkt sammen med 2-3 andre fly.

På vej nordøst på kom vi forbi Rayskala, og jeg sagde "Go'daw" til Danish Team på radioen, som jeg havde lovet før start. Nu mangede der "kun" de sidste 500 km. Jeg sendte også en tanke til min lillebror Finn, der i en sms havde givet mig lidt moralsk opbakning før start, med en kommentar om, at 1.000 km ikke var et problem. Det er jo bare to 500 km efter hinanden!

Kl. 1739 vendte jeg det næstsidste vendepunkt i ca. 1.650 m, og så var der bare 250 km tilbage af turen. Skyerne var nu blevet til 1-2/8, og det begyndte at gælde om at holde sig højt. Jeg var nok lidt forsigtig og kom lidt bagefter flokken igen. Nu fløj jeg alene og jeg valgte at tage en sydlig kurs ned til nogle skyer. Her kom jeg op i 2.300m, i en 2-3 m/s boble, derefter jagtede jeg de sidste skyer som begyndte at falde sammen foran mig. De sidste 100 km af turen stod der et par cumulus'er, som begyndte at se lidt trætte ud. I den første boble fik jeg ca. 1½ m, men kom kun op i 1.200 m. Klokken var ved at være 1945, og det var ved at være lukketid, men der manglede jeg også kun 60 km. Jeg ankom til den sidste boble i ca. 700 m og efter lidt roderi for at finde stiget, gav den ca. 1½ m. Jeg tog godt med højde i dagens sidste boble, og så var jeg på slutglid til Rayskala!

Hjemme igen

Jeg landede kl. 2020, efter 10 timer og 5 min flyvning. Det var dejligt at kunne flyve over målstregen og efter landing at mærke den glæde der var hos både piloter og hjælpere over det var lykkes.

Desværre ankom Tom og Jan lidt senere til den boble som jeg fik slutglidshøjde i, og de måtte slå motoren ud efter 957 km.

Dagen derpå

Dagen efter til briefingen fik alle piloter som havde gennemført overrakt et fint diplom på at vi havde fløjet 1.011 km og en flaske champagne, og der blev taget en masse billeder. Jeg tror finnerne var mindst lige så glade, hvis ikke mere, fordi det var dem der skrev historie ved at udskrive den til dato længste opgave ved en international konkurrence. En modig beslutning, men på den helt rigtige dag.

Resten af konkurrencen

Vejret var helt fantastisk i den periode vi var i Finland. Der var 13 mulige konkurrencedage, og vi fløj de 12 af dagene, med en obligatorisk hviledag efter 8 dage. Vi havde en masse god oplevelser, men den første 1.000 km til en international konkurrence fløjet på den første konkurrencedag, vil nok altid stå som det største ved dette EM for mange mennesker, og også for mig.

Paris Air Show 2005 - del 1

Tekst og foto: Knud Larsen

For to år siden havde amerikanerne skåret deres deltagelse ved Paris Air Show ned til minimum grundet den franske holdning til krigen i Irak. Det har åbenbart ændret sig, og der var igen fuld amerikansk deltagelse, hvilket flytter airshowet op på et højere niveau.

Med amerikansk deltagelse igen på fuld styrke var konkurrencen mellem Airbus og Boeing kørende. Det italienske flyvevåben har begyndt anskaffelsen af Boeing 767 tankfly – noget som Airbus synes de burde levere til et europæisk land. Airbus er også sure over at de ikke kan få lov til at (deltage i konkurrencen om at) levere deres A330

Airbus A380 og A340-600 venter mens junior A318 lander.

Boeing 777-200LR Worldliner

tankfly til US Air Force, men det mener Boeing at de skal stå for. Derudover diskuterer de to selskaber om lovlig eller ulovlig statsstøtte/regeringskontrakter – måske ender det hele på World Trade Organisation (WTO) niveau.

Udstillingens stjerne var uden tvivl den nye Airbus A380, der for første gang blev vist frem for offentligheden. Den deltog i den daglige flyveopvisning og imponerede på alle måder. Det bliver interessant at se den indvendigt, når alt testudstyret er væk og kabinen/kabinerne er klar til daglig drift. Vedr. yderligere omtale af A380 henvises til FLYV nr. 4 og nr. 6/2005.

Worldliner

Størrelsesmæssigt kunne amerikanerne ikke slå Airbus A380, men Boeing

Boeing 777-200LR forslag til kabineindretning på business-class med mulighed for at sove.

Når man kommer ind i flyet, starter man i hall'en med bar, storskærm og til højre Internet og telefon kabinet.

medbragte en af prototyperne af deres Boeing 777-200LR Worldliner. Den har en rækkevidde på 17.446 km, hvilket gør det muligt at flyve direkte mellem næsten alle byer i verden med 301 passagerer og gods. Eksempelvis kan de flyve fra Los Angeles til Dubai i et hug.

General Electric leverer motorerne til 777-200LR. GE90 high bypass turbofan motoren kan leveres i flere størrelser til Boeing 777-modellerne.

Prototypen var udstyret med flere forslag til kabineindretning for første klasse, business class og økonomiklasse. I et af de spændende forslag havde man fjernet kabinetterne over sæderne i midten. Det gav meget større rummelighed i kabinen og ved lyseffekter indtryk af at flyve under stjernehimlen. Håndbagagen placeres ved hjælp af små elevatorer i mellemrummet over kabinen og skrogets inderside.

Da der er tale om et meget stort fly giver det også mulighed for at indbygge hvileområder til flyets besætning over passagerkabinen. Derved bliver der plads til 4-7 ekstra sæder til passagerer og flere LD-3 lastecontainere.

Efter afslutningen af Paris Air Show drog Worldliner'en ud på sin World Tour i 61 dage, hvor den fløj over 70.000 nm på 38 flyvninger og besøg i 17 lande.

Den første Worldliner vil blive leveret til Pakistan International Airlines i januar 2006.

Der var stor interesse for Boeing 777-200LR Worldliner

Paris Air Show - del 2

Tekst og foto: Knud Larsen

Grob SP^n Utility Jet

De fleste flyfabrikker, der agter at præsentere nyheder på udstilling, lader gerne rygter cirkulere for at styrke interessen.

Men ikke hos Grob. Fabrikken i Sydtyskland kom med en virkelig nyhed. Grob SP^n, der skal læses som SP opløftet til n'te potens. SP kan betyder flere ting, fx Superior Performance eller Superb Payload etc.

Flyet er Grob's indlæg i den stigende konkurrence på markedet for små jetfly, der benævnes VLJ (= Very Light Jet).

Det var prototypen (der endnu ikke havde fløjet) der var bragt til Le Bourget og samlet. Grob's bestyrelse havde givet grønt lys for projektet i januar 2004, bygningen af prototypen forløb frem til oktober 2004 og i Paris var den monteret med instrumentering og kabine mm.

SP^n er et tomotoret jetfly med motorerne monteret bagpå kroppen med udstødningen under højderoret. Motorerne er Williams FJ44-3A med 2.800 lbs. tryk med FADEC-styring. Instrumenteringen er fra Honeywell med deres integrerede Apex-system, der består af to fladskærme på 15" med Primary Flight Display og to 10" multifunktions skærme til motorinstrumenter, TCAS etc. Det er hensigten at SP^n skal flyves af én pilot.

Christian Grob klipper det røde bånd for den officielle invielse.

Kabinen er indrettet til otte passagerer i to gange club-seating plus evt. en passager i højre forsæde.

Kabinelængden er 5,10 m, højde 1,64 m og bredden 1,52 m. Flyet blev forevist i såkaldt Executive-interiør med læderkabine, dæmpet belysning mm. På under en time kan kabinen ændres til transport af gods eller til ambulancetransport.

Det er Grob's mening at SP^n skal kunne operere fra andet end asfaltbaner (startdistance 914 m), derfor er undersiden af kroppen bygget af særligt modstandsdygtigt materiale, understellet og flaps ligeså. Max. vægt 6.300 kg. Rækkevidden forventes med seks passagerer at være 3.300 km. Pris: 5,8 mio. Euro. Første levering forventes i 2007.

Selve salgsarbejdet foretages af ExecuJet Aviation Group med hovedkontor i Schweiz.

PS. Første flyvning forgik den 20. juli 2005 fra Allgau lufthavn i Sydtyskland.

Cockpittet er ikke helt færdigt.

Højderoret placeret midtpå halefinnen.

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

Dengang, i 1935, turde man godt bruge store ord, når man talte og skrev om flyvning. Alene det at bringe en artikel i FLYV august 1935 med titlen "Flyvningens etiske Værdi" v. Kaptajn Lærum vidner om et kultur-og værdisyn, som var anderledes – og dog.

Fokus på sikkerhed, som har været forstærket ganske kraftigt de sidste to-tre år på baggrund af for mange havarier med fatal udgang, maner til ydmyghed over for de kræfter, vi som piloter faktisk får i hænderne ved at sætte os i et fly, uanset størrelse og kraft, og med denne bevæge os i et element og en dimension, hvor det ikke var hvem-det-nu-er-der-har-ansvaret's mening, at vi skulle bevæge os. Var det det, havde vi nok fået vinger fra fødslen.

Men – skriver man sådan noget i dag, kan det komme til at virke en anelse klamt – eller patetisk, alt efter hvilken årgang, læseren tilhører. Men det kunne man dengang, i 1935. Og indholdet i artiklen er skrevet i en tid, hvor det at bevæge sig i lufthavet ikke var en selvfølge for alle og enhver. Det var beskåret de få og udvalgte. Og det skulle de være klar over. Men det var også en sejr, at det kunne lade sig gøre, og det skulle de også være klar over: "Flyvning og alt hvad der staar i Forbindelse hermed har alle Dage været ensbetydende med Kamp."

Jamen, er det da ikke det endnu? Kamp for at faa lov til at flyve, lande, øve sig, være her? "Først var det en Kamp for overhovedet at komme til at flyve, saa en Kamp mod Mistro og Fordomme, der har holdt sig saa sent som til vore Dage – (1935, har det ændret sig i 2005? er den der ikke endnu? risikerer vi ikke at de dumper ned i vores have, når deres indflyvning er lige hen over jordbærrene? hvorfor skal de larme med deres små maskiner lige når vi skal slå græs? de riges legetøj?)

"Senere blev det en Kamp mod Vind og Vejr" – ja det har i hvert fald ikke ændret sig for en VFR-flyver! – og det der med sikkerheden gælder os alle sammen, svæver eller motor, IFR eller godtvejrsflyvere og det har Kpt. Lærum også nogle meninger om, som i han høj grad giver en stadig gældende etisk dimension: "Flyvningens Væsen er et saadant, at det ikke paa et eneste Punkt taaler Slendrian. Den tvinger derfor mere end nogen anden Gerning sine Udøvere til altid at være paa Højde af sig selv, til altid at have Blikket rettet fremad i disse Ords videste Forstand." Det er forhåbentligt det, der ligger bagved noget af det for os ind i mellem ulidelige bureaukrati, som tvinger os til kontrol, kontrol og atter kontrol for at verden kan være sikker på, at vi er på højde af os selv som piloter. Fremsynethed præger også artiklen, flyvningen skulle blive menneskets frelse fra stress og jag: "Tidens Tempo truer med at gøre Jorden for lille og Menneskene forjagede. Paa dette Omraade træder Flyvningen navnlig hjælpende til og gør Tempo og Fart til en Selvfølgelighed, saa Menneskesindet atter kan finde Hvile. For er der netop ikke Hvile i den Tanke, at Flyvning er Tempo og Fart i højeste Potens?".

Fik han ret, Kpt. Lærum? Jeg er ikke sikker på, at flyvningen har været med til at skabe hvile for alle menneskesind, for nogle er det jo en pine at skulle flyve overhovedet, men for andre er det elementet, hvor man føler sig afslappet og fri. Flyvningen har dog nok været med til at gøre jorden endnu mindre end den var i 1935. Endelig synes Kpt. Lærum, at bagstræveriskhed i hele denne sammenhæng er på kanten af det uetiske, man bruger utiltalende metoder til at bremse et for menneskeheden åbentlyst og udelukkende positivt fremskridt: "Der er endnu mange, der tvivler om Flyvningens Værdi og Berettigelse i det hele taget. Dette er muligvis af ideelle Grunde – thi der findes i Mennesker – i hvert fald nogle – ogsaa nedlagt en medfødt Reaktionisme, der ser som sin Opgave at bevare det bestaaende ud fra den eensidige Betragtningsmaade, at alt er jo dog gaaet hidindtil uden det nye."

Kpt. Lærum har sammen med brevkasseredaktøren gjort fælles front. Denne gang mod Statsbanerne, som tydeligvis efter d'herrers mening repræsenterer dette sidste synspunkt: "P.V. Nielsen, Holstebro spørger: Er der Udsigter til, at der i indeværende Sommer vil blive etableret regelmæssig Luftforbindelse mellem Jylland og København?" Svar: "Desværre ikke en eneste, og saa længe Statsbanerne er fjendtligt stemt over for den indenlandske Lufttrafik bliver der heller ingen!" Så, Nielsen, det bliver toget på sommerferie og dermed ingen mulighed for allerede på rejsen at lade dit menneskesind finde hvile, hvilket flyveren som bekendt kunne have rakt dig en hjælpende hånd til!

p.s.: "Fra den 1. August er 2. Eskadrille (Kaptajn H. Herschend) blevet flyttet fra Kastrup til Flyvertroppernes nye Flyveplads ved Værløse."

KALENDER

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

2-11/9 1st FAI World Sailplane Grand Prix, Saint Auban, Frankrig
9-11/9 Nordisk Svæveflyvemøde, Danmark

2006

10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

"Man skal aldrig give op" skriver brevkasseredaktøren i septemberudgaven af FLYV 1935, og i samme åndedrag beder han alligevel brevskriveren om at gøre det! "Kan FLYV meddele mig, om man herhjemme kan lære at springe med Faldskærm, da jeg gerne vil uddanne mig som Faldskærmsudspringer?"

Chr. Siverts fra Løgstørgade læser tydeligvis ikke FLYV regelmæssigt for i så fald kunne han have gættet sig til brevkasseredaktørens returreplik: "Vi gentager, hvad vi ved tidligere Lejligheder har svaret paa lignende Spørgsmaal. Herhjemme findes ingen Mulighed for at blive uddannet som Faldskærmsudspringer, - og selv om der var, vilde der i de 99 af 100 Tilfælde ikke være en rød Øre at fortjene ved den Levevej. Man skal aldrig give op – men gør det alligevel i dette Tilfælde!"

Hm, og det på trods af, at der i selv samme blad er ikke mindre end to dramatiske beretninger med overskrifterne: "Reddet ved Faldskærmens Hjælp den 19. August" og "Reddet ved Faldskærmens Hjælp den 20. August" - altså to begivenheder, begge mislykkede forsøg på at redde sig ud af et spind, og begge gange redder piloterne (3 styk) livet ved i henh. 300 og 500 meters højde at hoppe ud med faldskærmen. Piloten fra den ene – en rekognosceringsflyvemaskine af typen Fokker CV - havnede i Øresund en kilometer fra land og var ved at komme galt af sted, da han blev viklet ind i linerne, men: "Den tyske Luftkaptajn Kaspar, hans Radiotelegrafist Schneider og hans Flyvemekaniker Fahrenbruch, der lige var kommet fra Oslo og allerede var paa vej ind ad Broen, observerede det skete, løb tilbage til deres Søluftfartøj, fik Motorerne startet og kørte ud til Stedet, hvor Kaptajn Larsen laa i Vandet og var ved at blive indfiltret i Faldskærmslinerne. Radiotelegrafist Schneider kastede resolut Jakken, sprang ud i Vandet og bjergede den danske Flyver. Bravo – Kaspar, Schneider og Fahrenbruch".

De to andre – fra en Tiger-Moth – "naaede velbeholdent Jorden paa Magleby Fælled." Det skal blive spændende at se, om det lykkes at overbevise brevkasseredaktøren om, at det ikke var alle, der sprang faldskærm, som kom af dage ved den sport, og som gik ludfattige og upåagtede gennem livet indtil de omkom ved sporten.

I FLYV hyldede man prisværdigt ytringsfriheden og så stort på, om der var enighed i redaktionen om holdninger til dette og hint inden for luftsporten i 1935. Underholdende for læseren.

Samme Kaptajn Kaspar kunne en uge efter den dramatiske redningsdåd, som han forhåbentligt fik en medalje for, hæfte endnu en medalje på sit mandige skjortebryst. Ud over at være redningsmand blev han nemlig Flyvemillionær! Nej, han blev ikke ansat som kaptajn i et privat luftfartselskab – det var han vist for resten i forvejen – næ, millionen var fløjne kilometer! "Da den tyske Luftkaptajn Kaspar, der har fløjet paa København i en halv Snes Aar, den 28. August passerede Varberg paa Ruten fra Oslo til København, havde han gennemfløjet 1 million Kilometer i Lufttrafik. Da Maskinen landede i Kastrup Lufthavn, var der beredt den nybagte Flyvemillionær en festlig Modtagelse. Den begyndte ved Anløbsbroen, der var pyntet med Guirlander, og fortsatte hos Hammer, hvor Foreningen Danske Flyvere havde indbudt Millionæren og Søluftfartøjets øvrige Besætning til Frokost sammen med danske Flyverkammerater." Idéen er hermed givet videre!

Dansk Svæveflyveunion er nået frem til sin et-års fødselsdag "paa trods af alle Vanskeligheder". Det skal fejres! Der inviteres til "alsidig Underholdning som Film og Dans, saa selv ikke-Svæveflyvere kan faa en Aften ud af det. Unionens Medlemmer med Damer og øvrige Paarørende bedes møde fuldtalligt op". Ikke noget med at krybe udenom sådan en aften på trods af prisen "I Billetprisen, der er 2 kr pr Person, er inkluderet Underholdning og Kaffe". Et års abonnement på FLYV kostede i 1935 6 kr., det årlige kontingent til Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab kostede 10 kr. Omregn selv. Var det dyrt?

August Bang på Vesterbrogade i København annoncerer en bog af G W Ferguson: How to find your Way in the Air. Lyder som en nyttig bog for GA-flyvere før GPS'en. Og faktisk også efter. Fire kroner, kostede den, dobbelt så meget som en billet til et-års fødselsdagsfesten i Dansk Svæveflyverunion. Var DET dyrt?

Læserbrev

Foragtelig adfærd...

Onsdag d. 29 juni var vejret alt for godt til ikke at flyve, så jeg besluttede at flyve en tur til Endelave efter fyraften. Dejlig tur derover. Landede på Jens' plads der – sædvanen tro – var tæt besat med gæstende fly. Aeronca'en blev parkeret ved gården, jeg fandt en cykel og drog mod byen og eftermiddagskaffen.

Da jeg kom tilbage til pladsen, bemærkede jeg, at der var ankommet en C172, mens jeg var borte. Jeg bemærkede også, at der stod et par mennesker oppe ved Aeronca'en, i den anden ende af pladsen. Det var først da jeg kom op til gården, at jeg så, at flyets dør var åben og at to unge mennesker var halvt inde i mit fly...!!

Jeg gik hen og spurgte, hvad de bildte sig ind, hvorefter de så på mig med klare, uskyldige øjne og pudset glorie og sagde, med nordsjællandsk accent: "Vi kigger bare!". Jeg indvendte, at de da havde åbnet døren, hvorefter den unge dame udbrød "Ja, for man kan ikke se så godt ind gennem vinduet!".

De unge mennesker fik at vide, at jeg ikke var tilfreds med deres opførsel. Det affødte en strøm af flade beklagelser, hvorefter de hankede op i kufferten og forføjede sig.

Jeg må indrømme, at jeg har svært ved at finde ord for min indignation og vrede. Tænk, at man nu ikke engang kan lade sit fly stå uden opsyn på Endelave – og tænk, at nogle mennesker er så dårligt opdraget, at de ikke evner at vise selv den mindste respekt for andres ejendom. .... og så flyver de endda selv.

Det er både beskæmmende og foragteligt!

Bent Esbensen (BES)
Esbjerg

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	46141503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Tonny Henriksen	5950 4015	
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg
Tlf. 3990 1710
www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.dk

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

Verdensmester

Efter syv forrygende flyvedage ved kvindernes verdensmesterskab i svæveflyvning kunne Mette Schmeltz Pedersen fra Billund Svæveflyveklub kalde sig verdensmester.

Verdensmesteren fortæller:

Mesterskaberne blev afholdt i Klix nær Dresden i det sydøstlige Tyskland, hvor augustvejret normalt muliggør opgaver op til 750 km. Det næsten stationære lavtryk over Danmark i perioden influerede dog på vejret i resten af Europa og svæveflyvebetingelserne blev noget vanskeligere end normalt i området, hvilket gjorde opgaverne noget kortere (250-300 km) og til tider også temmelig svære at gennemføre.

Det forhindrede dog ikke Mette (ASW 27) i at lave tre dagssejre i 15m klassen og vinde konkurrencen med uhørte 400 points til nr. 2, Yvonne Schwarz (LAK-17) fra Schweiz. Nr. 3 blev Annette Klossok (Ventus 2b) fra Tyskland. Den regerende mester Alena Netusilova (Ventus 2a) fra Tjekkiet blev henvist til 4. pladsen.

I klubklassen var der også dansk deltagelse. Agnete Olesen fra SG-70 deltog i sit første internationale mesterskab og sluttede på en fornem 4. plads, med sin Std. Libelle WL. Vinder blev overbevisende Hana Vokrinkova fra Tjekkiet (Std. Cirrus), efter fulgt af Swaantje Geyer (LS-1) fra Tyskland og Marina Kalaeva (Std. Jantar) fra Rusland.

Standardklassen blev suverænt vundet af Jana Veprekova (LS-8) fra Tjekkiet, der endelig vandt sin første titel efter mange års utaknemlige 2. og 3. pladser, efterfulgt af briterne Gillian Spreckley (LS-8) og Sara Kelman (ASW-28).

Danmark vandt endvidere Nations Cup trofæet, på baggrund af de danske piloters samlede præstation. Med til at understrege præstationen hører

Glade danskere. Verdensmester Mette Schmeltz Pedersen i midten, til højre Agnete Olesen og til venstre Mettes forlovede Johnny R. Jensen.

det, at de to danske piloter timemæssigt var nogle af de mest uerfarne deltagere med blot 1100 flyvetimer hver.

Tyskerne havde endnu engang formået at stille en fantastisk organisation på benene, professionalismen var et eksempel til efterfølgelse. Næste verdensmesterskab afholdes i august 2007 i Bailleau i Frankrig.

Detaljeret artikel om konkurrencen følger i oktober nr.

Guld til faldskærmsspringerne Nils Predstrup og Martin Kristensen

Danmark har vundet sin guldmedalje ved World Games i Tyskland.

Dansk Faldskærms Union har deltaget i det 7. World Games i Duisburg, Tyskland. Åbningen blev foretaget under særdeles spetakulære omstændigheder og i overværelse af De Olympiske Lejes præsident Jacques Rogge. 3000 atleter fra 100 nationer og mere end 30.000 tilskurere.

Faldskærmsspringerne Nils Predstrup og Martin Kristensen vandt i disciplinen freestyle vundet guld foran Frankrig og Japan på 3. pladsen og med Italien og Tyskland som hhv. 4. og 5.

Freestyle kan bedst sammenlignes med gymnastik på gulv bare udført i frit fald fra 3.500 meter højde Springerne har 28 sek. til at udføre et nøje indstuderet artistisk program. Nils Predstrup er performer og Martin Kristensen filmer. Efter at parret er landet afleverer Martin Kristensen optagelsen til et dommerpanel bestående af fem dommere som herefter giver karakter for selve udførelsen men også for kvaliteten af kameraoptagelsen på en skala fra 1 til 10. Konkurrence blev afviklet over fire runder.

Jorden rundt i Piper

Den 8. juli startede familien Morten Wagner på en tur jorden rundt i deres Piper Saratoga II TC OY-JPL. Starten foregik fra Vamdrup flyveplads hvor familie og bekendte var mødt op for at ønske god tur. Familiens oplevelser kan følges på www.flyingfamilytour.dk.

Familien Wagner inden afgang fra Vamdrup. Fra venstre Kristian, Birgitte og Anne, Morten og Jakob. Foto: Mogens Juhl.

Navne

Dødsfald

Gunnar Christiansen

En af de fineste pionerer i dansk svæveflyvning Gunnar Christiansen "Knast" døde den 20. juli 2005 efter kort tids sygdom, 92 år gammel.

Allerede i 1934 var Gunnar med til at starte Silkeborg Flyveklub og var aktiv siden på mange måder.

I 1937 var Gunnar den første, der fløj et svæveplan over stejlhangen ved Lønstrup. I 1938 tog det kun Knast og Jens Eriksen fem måneder at bygge Stamer-Lippisch OY-2 kaldet "Vestenvind". Det var det flotteste fly og rekordplan dengang med "båd" og stræbere af træprofiler. Samme år gennemførte Gunnar en skandinavisk varighedsrekord ved Lønstrup på 7 timer og 59 minutter i dette fly. I 1947 kom rekordflyvningen fra Silkeborg til Sæby i alt 146 km udført i klubbens hjemmebyggede Grunau Baby "Kronjyden" OY-DAX, som nu kan ses ophængt i Billund.

Klubbens første instruktørbevis blev erhvervet af Gunnar i 1939 og han holdt sit certifikat gyldigt til 1990. Allerede ved klubbens 40 års jubilæum blev han æresmedlem. I klubbladet Stig og Synk 1974 refereres følgende: Jubilæumsfesten startede på heden, hvor Gunnar Christiansen og Jens Eriksen for første gang fløj sammen i Lehrmeisteren. Under festen blev Gunnar klubbens 3. æresmedlem for sin store indsats i 40 år. Han fik diplomet og en platte med klubbens første og seneste fly (SH-1).

I alle årene viste Gunnar stor interesse for sin klub og fulgte ivrigt udviklingen og resultaterne inden for svæveflyvningen. Han deltog også ved klubbens 70 års fødselsdag i 2004, hvor han var med i TV2's fine indslag. Gunnar stod for stor

fortællekunst og bidrog meget til klubbens jubilæumsbøger.

Æret være Gunnar Christiansens minde.

Knud Harbo

100 år

Helge Staunstrup

I 1944 var han i nogle år klubbens dynamiske formand og igangsatte bygningen af to skoleglidere S.G. 38 og en Grunau Baby 2A, som var flyveklare til den første svæveflyvelejr på Bøtø i eftersommeren 1945.

Svæveflyvningen havde hans store interesse, for allerede under et ophold i USA i 1923 – 1928 stiftede han bekendtskab med svæveflyvningen og fik der de første starter på glider.

Senere i tilværelsen tog han igen til USA for at prøve lykken, og det blev til en årrække i det fremmede.

Klubbens trivsel har altid stået hans hjerte nær, og ved 50 års jubilæet deltog han med nærvær og festtale.

Fødselsdagen blev fejret under private former på bopælen i Vordingborg.

Eli V.

Chefskifte i FTK

Flyvevåbnet skiftede chef den 1. august. Generalmajor Leif Simonsen (SIM) afgik pga. alder (han blev 60 den 2. juli) og afløstes på posten som chef for FTK, Flyvertaktisk Kommando, af SØL, generalmajor Stig Østergaard Nielsen.

SIM har været chef for FTK siden 1. juli 2000. Han har i sin tid som chef for Flyvevåbnets øverste operative myndighed været drivkraften bag omstillingen fra det tidligere garnisonsflyvevåben til et moderne og fleksibelt "expeditionary" flyvevåben.

SØL kommer fra en stilling i Flyvevåbnets Expeditionary Air Staff. Han har tidligere været chef for flyvestationerne Karup og Værløse. Opgaven for den nye chef bliver at fortsætte udviklingen af et internationalt orienteret flyvevåben, der samtidig løser adskillige nationale opgaver

Det sker i 2005

2-4/9	Oldtimer Airshow, Kirchheim unter Teck, Tyskland (www.oldtimer-hahnweide.de)
3-4/9	Koksijde Int'l Air Show, Belgien
4/9	Italian Air Force Air Show, Rivolto AB, Italien (www.aeronautica.difesa.it)
10-11/9	Battle of Britain 65th Anniversary Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
11/9	Aktiv søndag – besøg den gamle tyske flyveplads, Lemvig Flyveplads
17/9	RNAS Yeovilton Int'l Air Day (Somerset), England (www.yeoviltonairday.co.uk)
24-25/9	Daniel Webster College's Aviation Heritage Festival, Nashua, N.H. (www.dwc.edu)
27-29/9	Helitech 2005, Duxford, England (www.spearhead.co.uk)
16/10	Autumn Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
12-14/10	FAI General Conference, Paris (www.fai.org)
12-13/11	Aviation Nation, Nellis Air Force Base, Las Vegas, NV (www.aviationnation.org)
15-17/11	NBAA Annual Meeting & Convention, New Orleans, LA (www.nbaa.org)
20-24/11	Dubai Airshow, Dubai, United Arab Emirates (www.dubaiairshow.org)

- og i 2006

16-21/5	ILA Berlin Air Show, Berlin (www.berlin-airshow.de)
23-25/6	Aero Expo, Wycombe Air Park, Buckinghamshire, England (www.expo.aero)
17-23/7	Farnborough Int'l Airshow, Farnborough, England (www.farnborough.co.uk)
6/9	Ellerhammers flyvning 100 år

Se også www.airshows.org
Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-FCD	Cessna F 172	1981	2074	1.6.2005	Per Østergaard Jakobsen, Gjerlev	SE-IFL
OY-HGN	Aerospatiale AS 350B	2005	3913	4.5.2005	Air Greenland AS, Nuuk	
OY-NCP	Dornier Do 328-360	2002	3219	5.7.2005	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billiund	N328RS
OY-TLE	Cessna 172RG	1980	172RG0254	1.6.2005	Leo Enggaard, Toftlund	SE-KPK
OY-XUI	Schleicher ASW 20F	1980	20144	27.4.2005	Stefan Kipp, Hedensted +	F-CFLG

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-AJI	Piper PA-34-200	14.7.2005	OY-AJI ApS, Roskilde	Solgt til Tjekkiet
OY-BJL	Cessna F 172N	1.8.2005	Tom Gant, Spanien +	Solgt til Spanien
OY-CIP	ATR72-211	3.8.2005	Cimber Air A/S, Sønderborg	Solgt til Sverige
OY-HRH	Aerospatiale AS 35N2	14.7.2005	Helicopter Leasing Group, Norge	Udlejet til Holland
OY-JET	Cessna 525A	12.7.2005	Weibel Scientific A/S, Allerød	Hav. 15.5.2005, USA
OY-SUA	Mooney M-20K	27.7.2005	Arvid Langeland, Norge	Solgt til Norge
OY-TF	Beech A36	13.7.2005	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde	Solgt til Frankrig
OY-TFE	Beech A36	4.7.2005	Foc Juliet, Århus	Solgt til USA

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AAJR	Cessna 172N	20.7.2005	Interfly, Brescia (Italien)	Flyveklubben Ten-Air FLight
OY-AKT	Cessna F 172H	14.7.2005	Hans Jørgen Hybschmann, Ringsted	Aircraft v/ Tue Friis Hansen
OY-GAC	AA-1 Yankee	14.7.2005	Iver Mathiesen Hansen, Grenå	Sun Air, Billund
OY-JMC	Cessna 525	1.8.2005	Linak A/S, Nordborg	K/S Himmermark Air
OY-SVV	Piper PA-28-181	7.7.2005	Netsoft ApS, Fredensborg	Sun Air, Billund
OY-XAU	Lehrmeister	12.7.2005	Lehrmeistergruppen W5, Esbjerg	Jan og Leif Marstrand Pedersen

Havari i USA

Den 15. maj 2005 kl.1548 lokal tid blev Cessna 525A CitationJet OY-JET stærkt beskadiget, da den ramte vandet under landing på Atlantic City Municipal Airport (Bader Field) i New Jersey. Flyet tilhørte Weibel Scientific, Allerød. Det var på forretningsflyvning og kom fra Burlington, Vermont.

Piloten har privatflyvercertifikat. Han kom lettere til skade, mens de tre passagerer slap uskadt.

National Transport Safety Board, det amerikanske modstykke til havarikommissionen, udsendte i juli en foreløbig havarirapport.

Det oplyses heri, at VMC forhold (Visual Meteorological Conditions) var fremherskende, og at der blev afgivet IFR flyveplan.

Piloten har rapporteret til en inspektør fra FAA, at han udførte "en cirkel" rundt om lufthavnen, observerede vindposen og landede på bane 11 (asfalt, 899 m lang, 30,5 m bred). Under landingsafløbet, ca. to tredjedele nede af banen, "tabte" piloten bremserne og var ude af stand til at standse på den resterende bane. Flyet fortsatte ud over banens startområde og ramte vandet.

Et vidne rapporterer at han så flyet udføre en lav forbiflyvning ned ad bane 29 og så vende tilbage og lande på bane 11. Vidnet siger at flyet blev sat ca. halvvejs nede af banen.

Efter havariet blev flyet undersøgt af en FAA inspektør. Ifølge inspektøren blev bremsesystemet og nødbremsesystemet funktionsafprøvet. Der blev ikke bemærket nogle unøjagtigheder. Anti-skid systemet kunne ikke afprøves pga. saltvandsskader.

Undersøgelsen af nødbremsesystemet afslørede at det ikke havde været benyttet, og nitrogenflaskens trykmåler viste 1.800 psi. Flapvælgeren var i "ground" stilling, men viseren stod på 15 grader. Venstre gashåndtag var i idle cut off, mens det højre var bøjet til højre ved idle stop.

Desuden viser en undersøgelse af banen, at der var dækaftryksmærker, begyndende to tredjedele ned af banen og fortsættende ud over baneenden i græs og jord.

I Atlantic City International Airport, 15 km mod nordvest, var vinden kl. 1558 8 knob og 280 grader.

FAA flyvepladshåndbog for North East U.S. anfører om Atlantic City Municipal: Lufthavnen forbudt for jetfly.

Ifølge landingsdistancekortet for Cessna 525 behøver et fly med en landingsvægt på 11.000 lbs. 2.930 feet (893 m) ved landing i vindstille. Med en rygvind på 10 knob er landingsdistancen 3.500 feet (1.067 m).

Flymarkedet

Sælges

1/6 part i Mooney M20A. Nymalet, hangarplads i Roskilde. Pris kr. 43.000.-

Henv. 2212 6210

Flyv billigt!

Cessna 150 til salg. Årg. 1977, eng. 500 t. SMOH, meget pæn stand. Altid i hangar. Transponder, Intercom, Vor. Pris 195.000.- Dkr. evt. byttehandel med C 172.

Foto / kontakt:
www.fynsflyveklub.dk/sale

Andel sælges OY-AYR

Andel sælges i velflyvende fællesskab omkring AA5 Traveller, årg. 1973. Økonomisk fornuftigt fly med lav tachopris. TT 2600. Motor 675 timer. VFR samt nat-VFR-godkendt. Flyet er stationeret på Maribo flyveplads EKMB. Andelspris kr. 35.000.-

Henv.: Søren Jespersen, 5470 5484 & 2010 3384. sjgj@lystig.dk

Hangar til nedtagning

9 x 11 meter, portåbning 10,5 meter. Pris kr. 35.000.-

Henv. 2249 2122

Mooney Executive 21

IFR inklusiv FMI og GPS. Motor 350 t. SMOH. LDB til 2008. Dkr. 425.000.- E-mail: oy-dfd@mail.dk.
Tlf. 7553 5830 / 2076 1263

Piper Arrow II 1974 1/4 part sælges

OY-POW SMOH: 350 timer. TT: 4800. Propel: 0 - nyt LDB - IFR godkendt. Stationeret i hangar i Ringsted. 1/4 part i hangar medfølger.

Pris kr. 125.000.-
Henv.: 2013 2163

Tampico TB9 sælges

Årg. 1980, flot og velholdt. TT 1770, 50 T SMOH, 50 T prop. Pris kr. 279.000.-

Henv. 2711 2313 / 4068 1929

We bring you up front

Center Air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af Sterling.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

air bp

DMU Dansk Motorflyver Union

Air BP rally 2005

Lørdag d. 10. september på Skive Lufthavn

Ankomst og morgenkaffe fra kl. 8:30
Velkomst og briefing kl. 9:15

Det er gratis at deltage:
Startgebyret er normalt 400,- kr., men betales i år af Air BP.

Navigationsturen foregår i det smukke midtjyske landskab med en touch & go landing på en anden nærliggende flyveplads. Landingskonkurrencen består af alm. motorlandinger, som bedømmes efter rallyreglerne, og det gælder både udelanding og hjemkomst til Skive. Flyvningen afvikles i 2 grupper (formiddag og eftermiddag). Mens den første gruppe flyver løser den anden gruppe opgaverne i flyveplanudregning og flykending samt får tjekket sikkerhedsudstyr. Omvendt eftermiddag.

Præmier til 1.-3. plads: 3000, 2500 og 2000 kr. **Klubpræmie (flest deltagende piloter): 3000 kr.**

Yderligere informationer på www.flyvdmu.dk.
Tilmelding på telefon 20496282 eller 20210123

I LUFTEN MED THYDIREKTE

Luft under vingerne

-med finansieringstilbud fra ThyDirekte

Svævefly, UL-fly, Motorfly til private, firmaer, klubber og foreninger.

Meget fordelagtig finansiering ved udbetaling større end 20%.

Vi giver gerne et tilbud på overtagelse af eksisterende finansiering.

det koster ikke at spørge... men det kan koste at lade være...

Tal med:
Per Rasmussen eller
Jan Flyvholm Nielsen.

THYDirekte

Store Torv · 7700 Thisted
Tlf. 99 19 51 18
www.thydirekte.dk
thydirekte@sparthy.dk

Sekretariatsleder og konsulent til adf -the Association of Danish Aircraft-related Companies

Til foreningen søges en udadvendt og luftfartsvant person, som har lyst til at varetage foreningens interesser samt evt. udføre konsulentvirksomhed til foreningens virksomheder.
Dine opgaver i sekretariatet:

- Bemanding af sekretariat (evt. 1-2 timer om dagen)
- Udarbejde nyhedsbreve
- Repræsentere adf i ECOGAS (europæisk sammenslutning omkring luftfart)
- Vedligeholde og udbygge foreningens hjemmeside (www.adf.dk)
- Etablere indkøbs- og driftsrabatter for foreningens medlemmer

Dine opgaver som konsulent overfor foreningens medlemmer kunne bestå af følgende:

- Yde assistance indenfor CAM/MME/MOE aktiviteter
- Være "Troubleshooter" overfor myndigheder/virksomheder
- Være auditør i forbindelse med medlemsvirksomheders kvalitetsaktiviteter
- Foretage syn og skøn i konkrete sager

Stillingen der tilbydes forventes tidsmæssigt at svare til en halvtidsstilling med evt. supplement fra mulige konsulent opgaver. Foreningen er derfor naturligvis åben og flexibel overfor evt. anden parralelbeskæftigelse.

Du har en bred teknisk forståelse, eventuelt krydret med erfaring indenfor kvalitetssikring og auditering. Du ved hvordan det er at arbejde med regulativer og indordne sig under strenge lovgivningskrav, både nationalt og internationalt. Dit engelske skal være på forhandlingsniveau.

Som person er du en god kommunikator, både i det faglige og sociale miljø, hvor du med diplomati og empati forstår at opnå resultater. Indenfor foreningens formål, agerer du selvstændigt og har gode forhandlingsevner.

Erfaringsmæssigt har du arbejdet med EASA Part 145 og kender til EASA Part M, Part 66 og Part 21, så du kan føre dialog med foreningens medlemmer om relaterede emner og problemstillinger. Du kender til kvalitetsstyringssystemer og har erfaring med problemløsning overfor regulerede myndigheder.

Du har sandsynligvis et netværk indenfor luftfartsbranchen, således du kan stille viden til rådighed for foreningens medlemmer. Modsat skal du søge dialogen med foreningens medlemmer, for at opnå størst mulig konsensus omkring problemstillinger og behov.

Nærmere oplysninger kan indhentes hos formanden for adf, Kai Jensen på telefon 3251 4222.

Ansøgning med personlig dataliste og relevante bilag bedes indsendt senest den 14. september 2005 til

adf
c/o Scanaviation A/S
Amager Landevej 147B
2770 Kastrup
Att.: Kai Jensen

adf

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION

RD EQUIPMENTS

RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

Superflot C172
årg. 1998 sælges

Totaltid: 3908 timer
Motor: Lycoming 1800 timer
Prop.: McCauley 40 timer

OY-JDL (N9514Q) er fuld IFR udstyret med 53 gallons fueltank og kan besigtiges i Roskilde Lufthavn

For yderligere info ring +45 5094 7025

Se også www.starkite.dk

Pris: DKK 720.000

PilotShop på www.kda.dk
Al flyvning begynder her!

LÆR AT FLYVE!
Se også bagsiden eller www.flyv.dk

HMK
HERNING MOTORFLYVEKLUB

PPL Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

Air Danica
Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 – 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

benair

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

Sygos Air

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

.air pilot academy

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

BAC BILLUND AIRCENTER

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

COPENHAGEN airtaxi

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

DANFLY APS

Tilbyder følgende uddannelser:

- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf.: 7454 5480. Fax: 7454 5487

Se vores hjemmeside for nyheder og priser
www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

IKAROS FLYaps

LEARN TO FLY

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

FLYVEVÅBENETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
Mdl · 086053
2750

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

aviation GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Radiobevis

Karlog Air

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

BLUE AIR Pilot Training

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

Flyvevåbnets Bibliotek
392000101287

FLYV

Oktober 2005 10

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in

Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

IKAROS FLY aps

Ikaros tilbyder nu:

JAR GODKENDTE MODULARE UDDANNELSER

- Single Engine Instrument Rating
- Commercial Pilot License
- Multi Engine Class Rating
- Multi Engine Instrument Rating

For priser og uddannelsesforløb se:
www.ikaros.dk

Vi tilbyder igen udlejning og aerobatic skoleflyvning på Bellanca Decathlon

PPL teori og skoling	Dansk og engelsk radiocertifikat
Night Qualification	Difference og familiarisation training
Flyudlejning	PFC på SEP og MEP- land, samt I.R.

☎ 4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

TORBEN LUND SIMONSEN
Forsikringsmægler

Uvildig rådgivning

med speciale inden for:

- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring
- Rejseforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hospitalsforsikring
- Flyforsikring
- Hangar Keepers

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Lufthavnsvej 45
4000 Roskilde
Tlf.: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr. 57 11 21 58
Nordea: 2253 8129 710234

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt, selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 2 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted.
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikovurdering

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

Tlf.: 33 45 03 00
Fax: 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

FLYV

78. årgang nr. 10 · oktober 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementspris:
450 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.03 til 30.6.04: 4.423 ekspl.

Forsiden: VM i svæveflyvning 2005. "Mette Schmetlz Pedersen fra Danmark står øverst på skamlen i 15m klassen efter 6 konkurrencedage. Yvonne Schwarz fra Schweitz blev nr. 2 efterfulgt af Annette Klossok, Tyskland, Alena Netusilova, Tjekkiet og Valentyna Toporova, Ukraine. Foto: H.C.Hollen.

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Artikler:

8 Verdensmesterskaber i Svæveflyvning 2005

14 Præsident og legebarn

18 NM i præcisionsflyvning

22 Danske mesterskaber i svæveflyvning 2005

28 En flyvende landhandel

33 Flyvningens dage

36 Nordiske mesterskaber i kunstflyvning

Rubrikker:

4 Kort Sagt

6 Flyvningens vilkår i Nordsjælland

27 For 70 år siden

39 Navne

40 Organisationsnyt

42 Det sker 2005!

43 Oscar Yankee

44 Historiske vingesus

46 Flymarkedet

Kort Sagt

Sterling Airlines A/S

Myndighederne har godkendt Fons Eignarhaldsfelag hf's køb af Maersk Air A/S's kommercielle aktiviteter og sammenlægningen mellem Maersk Air og Sterling.

Det sammenlagte selskab hedder Sterling Airlines A/S, og vil fremover blive markedsført under brandet Sterling.

Integrationsplan for sammensmeltningen af de to selskaber er udarbejdet. Det forventes at tage ca. 18 måneder at gennemføre den. I den første tid vil fokus være på tilpasning af organisationen, kundeservice og hjemmesiderne.

Sterling er nu det største lavprisflyselskab i Skandinavien og det fjerde største i Europa. Sterling disponerer over en flyflåde på 30 Boeing 737, der transporterer ca. fem millioner passagerer om året. Maersk Air flyene, der netop var blevet nymalet, fortsætter foreløbig i blå farve, men Maersk's syvtakkede hvide stjerne og Maersk Air navnet fjernes inden for de næste måneder.

Det nye selskab flytter hovedkontor nogle få hundrede meter til Maersk Airs tidligere bygninger.

Som resultat af fusionen blev det nødvendigt at fyre 230 medarbejdere, 180 fra administrative stillinger og 50 mekanikere. Ingen piloter eller kabinepersonale blev fyret.

Der blev ikke plads til Maersk Air personale i den nye direktion, der ser sådan ud:

Almar Örn Hilmarsson (32 år) tiltrådte som CEO, da det islandske investeringsselskab Fons Eignarhaldsfelag købte Sterling tidligere på året. Almar Örn bliver på posten som CEO, President i det ny Sterling.

Knud K. Pedersen (64 år) bliver Chief Operational Officer i det ny Sterling med overordnet ansvar for drift, herunder flight operations og teknisk drift. Knud K. Pedersen har været ansat i Sterling siden 1967, senest som teknisk direktør.

Niels Brix (32 år) er tiltrådt som VP, HR, Communications & Legal Affairs. Niels Brix er uddannet cand. jur. og har tidligere arbejdet som advokat og HR chef. I det ny Sterling får han ansvaret for HR, legal affairs og kommunikation, herunder kontakt til pressen.

Stefan Vilner (38 år) har siden oktober 2001 været kommerciel direktør i Sterling. Han fortsætter i det ny Sterling som VP, Commercial med det samlede ansvar for salg og marketing.

Michael T. Hansen (32 år) VP, Business Development & IT får ansvaret for den forsatte vækst i forretningsudvikling samt IT. Michael T. Hansen har været ansat i Sterling siden 1997.

Brian Jørgensen (38 år) VP, Business Control har været ansat i Sterling som Chief Controller siden marts 2001. I det nye selskab vil han som overordnet leder af en stabsfunktion have ansvaret for al controlling.

Fra agurkebedet!

Jørgen Reese, der tidligere har skrevet om H.C. Andersen her i bladet, slutter H.C. Andersen-året med dette lille indlæg:

Det er ganske vist - måske telepati med tilbagevirkende effekt fra et tidligere århundrede - tilsat lidt clairvoyance - eller - fik tegneren Jens Julius Hansen ved Horsens Folkeblad virkelig indblik i en hidtil velbevaret hemmelighed - en sensation af verdensomspændende interesse ?

Eller har H.C.Andersen blot drevet gæk med os, da han i 1852 udgav sin historie "Om Aartusinder" og samtidig prøvefløj sin private dampdrage - godt 50 år før brdr. Wright kom i luften ? Han har i hvert fald "glemt" at notere noget om denne begivenhed i sine dagbøger !

Læs resten af historien om H.C. Andersen, teknik og videnskab på www.hca2005.dk under "features".Nyt RC-center

Fortsættes side 6

Udført af Jens Julius Hansen.

VI BYGGER MERE END EN FLYVEMASKINE.
Vi bygger
fællesskab.
NORTHROP GRUMMAN | BAE SYSTEMS | PRATT & WHITNEY | GE AIRCRAFT ENGINES
LOCKHEED MARTIN

Nyt RC-center

Den 3. september åbnede et nyt RC-center i Greve sydvest for København med plads til radiostyrede biler, både og fly. Indvielsen formede sig som et brag af en opvisning med alt hvad der findes af radiostyrede modeller, skriver avisen Sydkysten.

Formand for det nye center er Lars Kildholt, der også er formand for RC-unionen. Det er næsten for godt til at være sandt, da først borgmesteren og dernæst et stort flertal i byrådet var positivt stemt over for centret, sagde Lars Kildholt.

Arealet er 63.000 m2 indeholdende et stort bilbaneanlæg med tre forskellige baner, en kunstig sø til de radiostyrede både, en stor flyveplads til radiostyrede fly og fælles klubhusfaciliteter.

Airbus nr. 4000

Den 9. september leverede Airbus fabrikken fly nr. 4000 til en kunde. Det var Lufthansa der under festlige former i Toulouse modtog en Airbus A330-300.

Lufthansa modtog deres første Airbus i 1976 – det var en A300 og selskabet har for tiden 80 Airbus i tjeneste.

Gripen i Tjekkiet

Med leveringen af to tosædede Gripen (39 D) afsluttede Gripen International ordren fra Tjekkiet.

De i alt 14 fly er leaset af det tjekkiske flyvevåben frem til år 2015. Piloter og teknikere fra Tjekkiet er blevet trænet af det svenske flyvevåben de seneste 14 måneder, for piloternes vedkommende bla. hos F7 i Såtenäs.

Cessna nr. 6000

Efter pausen på 10 år genoptog Cessna i 1996 bygningen af Cessna med stempelmotor i en ny fabrik i Independence, Kansas.

Den 30. august fejredes overdragelsen af fly nr. 6000 til en kunde. Det blev en Cessna 172S udstyret med Garmin G1000 instrumentering. Kunden var Dana Atkinson i Sugar Land, Texas, hvor han driver et Cessna Pilot Center. Det var hans 11. Cessna i flyflåden.

Cessna har i sit 78 år lange liv leveret over 150.000 etmotoret fly med stempelmotor.

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Flyvningens vilkår i Nordsjælland

Hvordan går det så med at bevare mulighederne for at fritidsflyve i Nordsjælland?

Af Søren Pedersen

Siden en lille skare af piloter i Freerslev i forsommeren, tog initiativ til at samle interesserede lidelsesfæller, er der faktisk sket en hel del.

Baggrunden for initiativet var, at Allerød Flyveplads i løbet af få år stod foran lukning, og at der iblandt samme initiativtagere var en ide om at etablerer en Airpark – på dansk: en "Flyby"

Et eksempel på en sådan "flyby" er Siljan i Sverige (www.siljanairpark.se).

Der blev ret hurtigt dannet en arbejdsgruppe, hvis formål det skulle være, at arbejde for at få gennemført de ideer, der bla. kom frem på det "stiftende " møde på Farum Marina.

Første opgave var at lave den skrivelse, der bla. i FLYV nr. 7 fortalte om gruppens ide og mål.

Det har været dejligt at se, over 1.400 positive tilbagemeldinger på skrivelsen – men desværre har vi ikke haft ressourcer til at svarer hver enkelt, - desværre!

Anden opgave var at undersøge mulighederne for at "redde" Allerød Flyveplads fra lukning.

Ideerne var mange, og en prioriteringsrækkefølge på mulige alternativer blev udarbejdet.

At søge at redde Allerød Flyveplads, - evt. som en FlyBy.

At søge den vestlige del af Værløses bane bevaret til fritidsflyvning.

At undersøge mulighederne for at Nordsjællands Flyveklub i Gørløse kunne være en løsning.

At lade Allerød Flyveplads 8.000 operationer "spredes" ud over de andre eksisterende pladser i regionen.

Tredje delopgave var at arbejde via pressen, - på en positiv måde, som ambassadører for flyvning.

Hvis en flyveplads blev negativt omtalt eller sat under pres skulle vi arbejde aktivt for, at hjælpe flyvepladsen imod negativ og unfair omtale.

Fjerde delopgave var at indgå i en dialog med de politiske beslutningstagere, med det formål at få sat privatflyvningens vilkår på dagsordenen.

Eksempelvis i forbindelse med Regionplan 2005 i Hovedstadens Udviklingsråd's regi, samt via Miljøministeriet og Folketingets Trafikudvalg.

Femte og sidste opgave var at undersøge om det var muligt, at etablerer en slags "velgørenhedsflyvninger" i lokalområdet, - f.eks. med naboer, syge børn, børnehjemsbørn eller andre – der oprigtigt skulle have en positiv oplevelse med flyvning, men som også kunne hjælpe os med at gøre fritidsflyvning lidt mere populær i befolkningen end den er i dag.

Første del af opgaven blev gjort færdig i løbet af meget kort tid, - ikke mindst i kraft af velvillig bistand fra KZ & Veteranflyveklubben, der var stærkt medvirkende til at få råbt op om vores sag ved det årlige rally i Stauning

Desuden hjalp www.pilots.dk os ved at viderebringe vores budskab til interesserede der mest kikker på Internettet – tak for dét !

Vores flyer blev desuden omdelt ved Flyvevåbnets Åbent Hus i Karup – og ikke mindst har mange fulgt vores ønske om at sætte skrivelsen op i flyveklubber og andre steder hvor flyverfolk nu en gang mødes.

Et samarbejde med AOPA blev også etableret, hvilket bevirkede, at en fælles prioriteringsliste blev udarbejdet.

Anden del af vores opgave viste sig hurtigt at være en blindgyde.

Typehusvirksomheden Lind & Risør der havde købt flyvepladsen af den tidligere ejer, var dog så langt med planerne for området, at det snart stod klart, at dette ikke var en farbar vej, - men så var der jo de andre alternativer.

KDA's deltagelse i Friluftsrådets udarbejdelse af HUR's Regionplan 2005 muliggjorde, at vi fik indsigt i regionplanforslaget.

Forslaget fortalte om, at Allerød Kommune søgte Allerød Flyveplads nedlagt, - og en hurtig kontakt til HUR bekræftede da også kun, at HUR og Allerød Kommune i denne sag prioriterede byudviklingen højere end fritidsflyvningen.

En officiel protest blev afsendt og hurtigt fulgt op af en redegørelse, der i detaljer fortalte HUR om fritidsflyvningens vilkår i Nordsjælland.

Miljøministeriet blev kontaktet med henblik på at få etableret et møde med Miljøminister Conni Hedegaard med det formål at gøre hende bekendt med flyvningens vilkår i regionen, herunder naturligvis specielt manglen på offentligt tilgængelige flyvepladser.

Sidst men ikke mindst blev samtlige 11 medlemmer af Hovedstadens Udviklingsråd kontaktet umiddelbart før førstebehandlingen af Regionplan 2005, med det formål at bringe vores sag helt frem i forreste række i deres erindring – så kunne vi ikke gøre det ret meget bedre...

Resultatet: Ifølge HUR's ledelse blev det ved førstebehandlingen af Regionplan 2005 foreslået, at "Fritidsflyvning i fremtiden skal foregå fra Værløses banes vestlige ende og fra Grønholt Flyveplads ved Hillerød"

En efterfølgende forespørgsel hos HUR har bekræftet, at man med ordet fritidsflyvning på Værløse naturligvis også mener motorflyvning.

HUR er med andre ord indstillet på at overføre Værløses vestlige del af banen fra Zone A, hvor absolut ingen støjende fritidsanlæg kan placeres, til Zone C hvor støjende fritidsanlæg godt kan placeres.

Spørgsmålet er lige nu, om de ærede medlemmer af HUR vedtager ideen, - vi kan kun håbe...

Vores henvendelse til Miljøministeriet er mellemtiden oversendt til Skov- og Naturstyrelsen, der vil se nærmere på sagen...

Midt på sommeren tog vi et møde med Nordsjællands Flyveklub i Gørløse med det formål at præsenterer vores problem og ideer for dem.

Nordsjællands Flyveklub vender tilbage, når de internt har drøftet mulighederne for at være en del af løsningen.

Tredje del af vores opgave, at arbejde aktivt i pressen i flyvningens interesse, er også iværksat.

Freerslev Flyveplads der har søgt om en udvidelse af sit operationsantal fra 400 til 800, har været under hårdt pres i kraft af en lokalpolitikers manglende kendskab til flyvning.

Sammenholdt med en nabohøringen, iværksat af Hillerød Kommune, og en temmelig vildledende omtale i lokalpressen indkom ret mange indsigelser imod "Freerslev Lufthavn"

KDA har hjulpet ejeren med at gennemgå og kommenterer indsigelserne, med det formål at få rettet konkrete fejl og misforståelser, samt få de mest følelsesladede udbrud sat lidt i relief.

Sagen kører fortsat, men vi håber stadig på et positivt udfald...

Fjerde del af vores opdrag, - at påvirke politikerne på alle niveauer, er en fortløbende proces, og foregår stadig...

Femte del, - velgørenhedsflyvninger, er også under vejs. Hvis vi tænker lidt tilbage på dengang vi selv var nogen halvstore knægte, der om søndagen cyklede ud til den nærmeste flyveplads, hang lidt ind over hegnet, kikkede på KZIII'ere og andre gamle flyvemaskiner – var det mon ikke dengang, vi selv blev ramt af den bacille der kaldes flyvning? – dét tror jeg i alt fald gælder for rigtigt mange...

Spørger man så sig selv: "Hvornår har jeg selv sidst, taget ham knægten henne ved hegnet med op en tur?" – måske har du aldrig gjort det? – men du skulle nu tage og prøve. Start evt. med dine egne børn eller børnebørn – bare én eller to stykker, og tag så en af legekammeraterne med en lille tur.

Ud over bare at give et ungt menneske en kæmpe oplevelse, gør du også dig selv en stor tjeneste, du sikre flyvningen en ambassadør for fremtiden. Unge mennesker der får sådan en oplevelse kan simpelthen ikke holde det for dem selv – alle de kommer i nærheden af skal høre om det!

Verdensmesterskaber i svæveflyvning 2005

Tekst: Mette Schmeltz Pedersen

verdensmester

Foto: H.C. Hollen

Et verdensmesterskab kun for kvinder. 50 kvindelige piloter samlet på én og samme flyveplads med det formål at bekrige hinanden! Det lyder ikke umiddelbart rart, vel? Forestil jer ansigtstrækkene på de to udvalgte mænd, der blev spurgt, om de ville med som hjælpere og holdkaptajn i deres ferie...

Alle fordomme blev gjort til skamme. Af alle de svæveflyvekonkurrencer jeg har deltaget i og hjulpet til ved, står dette VM i Klix nok som den med det højeste sociale aktivitetsniveau, den venligste atmosfære og de bedst knyttede kontakter. Og modstanden, den var skam også verdensklasse.

Internationale konkurrencer med kvindeklasser

Konkurrencer med en klasse kun for kvinder har en lang tradition i Østeuropa. Siden starten af 60'erne har der været afholdt Svæveflyvekonkurrence for Socialistiske Lande, og en dameklasse blev indført fra 1966. Der var dog interesse for klassen fra andre verdensdele og fra 1973 er der hvert andet år blevet afholdt en generel international konkurrence i IGC-regi.

"Agnete Olesen deltog i sit første internationale mesterskab og sluttede på en flot 4. plads".

Danmark har to gange tidligere haft en deltager, i 1973 og 1975, hvor Signe Skafte-Møller var med. Begge fandt sted i Leszno i Polen og netop disse to konkurrencer var interessante, idet alle deltagere fløj i samme flytype og alle fly var stillet til rådighed af organisationen; i 1973 var det Pirat'er og i 1975 var det Cobra'er. Topresultaterne var domineret af østeuropæer, dels fordi de havde anderledes træningsvilkår og dels fordi de var så talrige. Efterhånden fik Vesttyskland og Frankrig dog opbygget et godt hold og der kom også flere og flere deltagere fra Vesten, f.eks. fra England, Belgien og Sverige.

Det var længe ønsket at gøre det til et regulært mesterskab, men magtfulde kræfter inden for IGC arbejdede imod dette. I 1979 blev det accepteret at gøre det til et officielt europamesterskab med to klasser (standard og 15 m), der i 1995 blev udvidet med klubklassen og endelig i 2001, efter udskiftning i IGC-staben, til et verdensmesterskab med

"Mette deltog for første gang efter oprykning til seniorrækkerne i et internationalt mesterskab og kvitterede med en sejr".

alle tre klasser. Der har været afholdt i alt 11 europamesterskaber og tre verdensmesterskaber til dato.

Dominerende lande

Ved europamesterskaberne har det i høj grad været tyskerne (tidligere Vesttyskland) der har siddet på toppen, de stiller altid med fuldt hold i alle klasser. Polakkerne har også altid været godt med, men har haft en periode, hvor de led under ikke at kunne skaffe det materiel, der var nødvendigt til 15 m klassen. Indførslen af klubklassen gav helt sikkert de tidligere østeuropæiske lande mulighed for at være med i toppen igen, og på det sidste har de også kunne skaffe det nødvendige materiel til standard og 15 m klassen.

Englænderne har op gennem 90'erne opbygget et hold centreret omkring en håndfuld piloter, der som regel leverer gode resultater.

Værd at fremhæve er også Tjekkiet, der ligesom de andre socialistiske lande optrænede mange gode kvindelige piloter. Det interessante ved dette land er dog, at disse piger har kæmpet sig på ind på "herre"-landsholdet i en grad, der ikke er set i andre lande. Ved EM i Litauen i 2004 var tre af deres ni pladser besat af kvinder (Alena Netusilova og Jana Treslova i 15 m samt Jana Veprekova i 18 m). Deres udtagelse skal ses i lyset af at Tjekkiet råder over rigtig mange gode piloter, ikke bare et par håndfulde.

Derudover er det interessant, at der på damesiden er deltagelse af lande, der ikke gør væsen af sig til FAI-mesterskaberne, f.eks. Bulgarien, Ukraine, Letland og i 2003 også fra Argentina. Til gengæld har Danmark ikke deltaget siden 1975 og de sidste 20 år har Frankrig, Holland, Sverige og andre store svæveflyvenationer kun sporadisk haft deltagere.

Franskmændene er lidt på den... de skal nemlig organisere det næste VM, men har p.t. ikke selv kvalificerede deltagere. Derfor har der i år været afholdt fransk mesterskab med det formål at screene for potentielle emner, der skal gennemgå intensiv træning på St. Auban op til næste VM.

Holdet

Som nævnt var det i år endeligt lykkedes at få stillet et dansk hold på benene. Piloterne var Agnete Olesen, SG-70 og undertegnede, Mette Schmeltz Pedersen, Billund Svæveflyveklub. Med som hjælpere var henholdsvis Hans Christian Hollen og Johnny Jensen, der også fungerede som holdkaptajn, begge fra Billund.

På grund af mangel på fortilfælde er der ikke nogen objektive udtagelseskriterier, men Agnete Olesen blev udtaget for sit resultat ved for-VM i Klix, og jeg selv blev udtaget på baggrund af mine resultater ved de danske og franske mesterskaber sidste år.

Agnete fløj i klubklassen i sin Std. Libelle, der sidste vinter er blevet opgraderet med winglets og ny gel-coat på vingerne. Jeg fløj i familiens ASW-27b i 15 m klassen.

Området

Konkurrencen fandt sted fra flyvepladsen Klix, ca. 50 km øst for Dresden i Tyskland. Konkurrenceområdet var lagt i alle retninger får flyvepladsen, men vi fandt ud af i løbet af de første par konkurrencedage at opgaverne altid gik mod nord og nordvest, altså i retning Berlin. Det var stort set den samme trekantsopgave hver eneste dag, med få variationer i parametrene med-mod-uret, areal-eller-almindelig-opgave samt hvor-langt-nordpå.

Terrænet i dette område er dejligt fladt, med kæmpestore marker, der for de flestes vedkommende blev høstet umiddelbart inden konkurrencen. Nord for pladsen var der dog også meget store områder med minedrift, og halvvejs mod Berlin løber floden Spree med alle sine bifloder, der tilsammen udgør et stort sumpområde.

På det udleverede kort så der umiddelbart ud til at være meget, besværligt

"Klix set fra vest. Pladsen er omgivet af høstede marker i alle retninger"

"Agnete kommer hjem fra opgave i sin Std. Libelle"

luftrum, men med de opgaver vi fløj, kom vi sjældent i nærheden af det. Det mest kritiske var grænsen til Polen, som vi var nødt til at flyve tæt på et par gange. Om vi måtte flyve i Polen eller ej blev besluttet på dagsbasis, det samme gjaldt Tjekkiet, men den grænse kom vi aldrig i nærheden af.

Forberedelse

På hjemmebane var tyskerne favoritter, både i deres egne og andres øjne. Klix har ofte arrangeret konkurrencer og har været centrum for holdets træning de sidste to år, så de tyske piloter kendte området ret godt. Tjekkerne har også gjort deres forarbejde ved at flyve flere af konkurrencerne der. I 2004 blev der afholdt et for-VM, hvor ca. halvdelen af mesterskabspiloterne havde deltaget, herunder også Agnete.

Deltagerne i Klix havde bestemt noget ballast. Det danske hold havde nogle af de mest uerfarne piloter med blot 1.100 timer hver. Langt de fleste havde mere end 2.500 timer og en håndfuld mere end 5.000.

Derfor var odds'ene ikke umiddelbart i min favør. Til gengæld kom jeg med en hel del (!) selvtillid med en 6. plads ved DM, en 4. plads ved Viking-Glide/for-VM og to dagssejre derfra også. Så måtte vi se hvad det kunne bringe, for jeg havde ingen anelse om, hvordan mit niveau var i forhold til de andre.

Træningsdagene

Vi startede med fem forrygende træningsdage. Det var vanvittigt varmt, og det var uudholdeligt at være på jorden, så det var bare med at komme i luften. Alle dage var der sammenklapninger mod nord, mens vi kunne flyve i god termik mod syd og øst, over bjergene ind til Tjekkiet.

Johnny og HC ankom fredag i en Cessna, efter de havde afsluttet Sun-Air Cup om torsdagen, og lørdag var vi klar til åbningsceremoni. Det foregik i den nærliggende by Bautzen, først i et friluftsteater med diverse taler og præsentation af piloterne, samt en smagsprøve på teatrets nyeste, meget underholdende opførelse, efterfulgt af rundvisning i den gamle del af byen og en officiel velkomst på Amtsgården.

"Mette passerer ankomstlinien i sin ASW 27b"

Konkurrencedagene

Aldrig før har jeg fløjet så taktisk som i Klix, men hvor var det dog sjovt at prøve. Jeg lagde ud med en dagssejr, havde dagen efter en skrækkelig nedtur og faldt til en 4. plads, men var herefter placeret i top-3 hver dag, herunder to dagssejre mere. I klubklassen var der den første dag kun en enkelt der kom hjem, og Agnete lå placeret midt i feltet. I løbet af de næste par dage blev hun mere og mere fortrolig med området og kravlede stødt opad i det samlede klassement.

De første par dage sørgede et højtryk nordpå for at holde fronter ude af området og på trods af variationer af sammenklapninger, udkagninger og overudvikling, fandt vi i den danske lejr vejret ganske godt. Interessant var det at stort set alle andre end englænderne og os klagede over, at det var ringe og på grænsen til at være konkurrencevejr. Særligt australierne kunne slet ikke finde rytmen, når basen kun var i 1.300 m og boblerne kun gav 2 m/s hver gang.

Specielt var det sjovt at drive gæk med svejtseren Yvonne Schwarz. Yvonne var den eneste jeg havde fløjet mod før og dengang var vi nogenlunde lige. Siden har hun dog deltaget ved EM i Litauen, og jeg var derfor ikke helt sikker på, om ikke hun havde taget et kvantespring i sin udvikling.

Vi delte frekvens med svejtserne og på det danske hold opdagede vi, at vores skolepenge ikke har været helt spildte. Vi blev nemlig flydende i svitserdyt i løbet af ganske få dage, men det lod vi selvfølgelig ikke svejtserne vide. De forsøgte derfor at narre os med falske meddelelser på engelsk, men det var bare ikke meget værd, når vi også kunne forstå den efterfølgende rigtige meddelelse på svitserdyt. Ikke at vi rigtigt kunne bruge det til noget, der var ingen svejtsere i klubklassen, men sidst i konkurrencen var det da meget rart at vide, hvor på ruten Yvonne befandt sig og hvor stresset hun var. Hendes stemme steg som regel en oktav eller to, når vi mødte hinanden.

Vejrskift

Da vi nåede over halvvejs i konkurrencen skiftede vejret fra godt til fan-

"Vinder i klubklassen blev Hana Vokrinkova, Tjekkiet efterfulgt af Swaantje Geyer, Tyskland, Marina Kalaeva, Rusland, Agnete Olesen, Danmark og Sandra Malzacher, Tyskland"

"Vinder i standard klassen blev endelig Jana Veprekova, Tjekkiet, der et utal af gange er sluttet på utaknemlige 2. og 3. pladser. Nr. 2 blev Gillian Spreckly efterfulgt af Sarah Kelman, begge fra England, Joanna Biederman, Polen og Cornelia Schaich, Tyskland"

tastisk dårligt. Et lavtryk over Danmark blev ved med at sende tunge skyer ned over Tyskland, og dagene skiftede mellem at være tvivlsomme og umulige. Det blev det ved med resten af perioden. Flere dage blev konkurrencen aflyst, efter at vi havde ventet et par timer på feltet, andre dage blev vi bedt om slet ikke at samle.

En enkelt dag var det kun klubklassen, der blev sendt af sted på en kort opgave. Det var en rigtig tricky dag, for vejret så ud til bare at blive ringere og ringere. Derfor var der nogle, der tog en tidlig afgang med det resultat, at de stod på en mark bare syv kilometer ude. Det var dyrt, specielt for den regerende mester, tyske Christine Grote. Andre, heriblandt Agnete havde mere is i maven, og ventede til at vejret begyndte at bygge op igen, og de fik fløjet en ganske hæderlig opgave.

Udelanding i Polen

Et par dage efter var det 15m's tur til at flyve i tåbeligt vejr. Denne gang stod der en heftig squall-line mod vest, der på radar så ud til at ramme vores opgaveområde. Set fra flyvepladsen så det dog længe ud til at være ganske godt svæveflyvevejr, så startlinien blev åbnet. Sammen med ca. halvdelen af feltet kæmpede jeg for overhovedet at holde mig flyvende, men efter ca. en time så tingene bedre ud, og linien var jo åbnet, så af sted det skulle vi.

Torden-fronten var dog rykket meget tættere på, og hele første ben mod nord skulle flyves på forsiden af denne. De fleste gik lige på kurs og endte med at lave udelandinger efter kort tid, for det var meget mørkt og der var ingen stig tæt på fronten.

Jeg kunne se en mulighed for at holde den gående, hvis man forblev helt ude i solskinnet og derfra prøve at nå nord om linien, der så ud til at slutte omkring vendepunktet. Valentyna Toporova fra Ukraine og Yvonne så samme mulighed og sammen fik vi kæmpet os fremad, selv om vi blev blæst ind i Polen, ja næsten helt ud af konkurrenceområdet. Det var ikke længere en mulighed at vende om og flyve hjemad, for det ville betyde en udelanding på forsiden af linien, der efterhånden havde udviklet sig så voldsomt, at vi vurderede risikoen til at være for stor.

"Mette Schmeltz Pedersen fra Danmark står øverst på skamlen i 15m klassen efter 6 konkurrencedage. Yvonne Schwarz fra Schweitz blev nr. 2 efterfulgt af Annette Klossok, Tyskland, Alena Netusilova, Tjekkiet og Valentyna Toporova, Ukraine"

"High-visibility markings, der virker! Markeringerne på svejtseren Yvonne Schwarz' fly kunne ses på lang afstand. Det primære formål er at forbedre flyvesikkerheden, men for mig havde det den herlige sideeffekt at jeg kunne holde øje med min største konkurrent på 15 kms afstand"

For at gøre en lang historie kort, så nåede vi om på nordsiden, og forsøgte at kæmpe os tilbage til Tyskland (hvilket ville gøre hjemhentningen en hel del lettere end i Polen) ved hjælp af skygader, hvor basen efterhånden faldt til 400 m. Vi nåede ikke ind i Tyskland, selv om jeg ellers var sikker på at den flod, vi var fløjet over, udgjorde grænsen. Jeg må jo nok indrømme, at efter at have fløjet ca. 20 km i mellem 300 og 400 m i konstant udelandingsberedskab, havde navigationen ikke rigtigt fået prioritet.

Men hentet det blev vi, om end det var temmelig besværligt for Valentyna, fordi samarbejdet mellem Polen og de tidligere sovjetiske stater ikke er helt oppe at køre endnu. De kan ikke opnå visum til Polen, og selv om der var lavet noget midlertidigt til piloterne, havde det ikke været muligt at lave en ordning for hjælperne. Johnny, HC og jeg blev selvfølgelig og ventede til også hendes fly var i traileren, men det blev sent. Vi var ikke hjemme før kl. 1, Valentyna kl. 3 efter noget bøvl ved grænseovergangen og for alt dette besvær fik vi .... 0 points. Dagen var ikke gyldig, vi var nået længst med 97 km.

Sidstedagen

Puha, den mest nervepirrende dag i den danske lejrs historie. Jeg førte med 258 points til Yvonne, 385 points til nr. 3, tyske Annette Klossok og jeg skulle lave noget virkelig dumt for at tabe dette. Netop risikoen for at lave noget rigtigt dumt og ikke bare en lidt dårlig præstation tog næsten pusten fra mig. Hvad nu hvis jeg var den eneste, der landede ude den dag? Eksamensangst prægede formiddagen. Johnny, HC og min far, der var kommet ned for at se afslutningen, forsøgte at se ud som om, at alt var helt normalt, men ind imellem faldt facaderne og det var tydeligt, at de

"Hele holdet stillede selvfølgelig i "uniformen" ved alle lejligheder. Til venstre holdkaptajn Johnny Jensen ved siden af Hans Christian Hollen, dedikeret Libelle-hjælper og den primære ophavsmand til de næsten 400 digitale billeder, vi har med hjem dernedefra".

var lige så nervøse.

Som nogle af de andre dage var det forudsagt, at der kun ville være et kort vindue at flyve i midt på eftermiddagen, og det gjaldt om ikke at komme for sent af sted. Stort set alle andre dage havde det dog ikke holdt stik; når først det klarede op, kom det dårlige vejr ikke ind før hen ad mod aften.

Defensiv taktik

Min taktik var naturligvis at flyve defensivt, bare holde mig til de andre, så hvis de nåede hjem, gjorde jeg også. Det var rigtigt svært at komme i top lige efter starten, der gik næsten en hel time før termikken havde udviklet sig til noget fornuftigt. De andre så ikke ud til at ville tage af sted, jeg tror de lå og lurede på hinanden. De var ret ligeglade med mig, for de kunne ikke selv gøre noget for at hente mit forspring, men der var bestemt mulighed for en af de andre medaljer.

Jeg lå og ventede og ventede med de andre, men tog på et tidspunkt en beslutning om at nu skulle det altså være nu. Tro på tankeoverføring eller lad være, pludselig gik alle fly på én gang foran mig. Hver gang de andre tog den chance, de var nødt til at tage for at prøve at avancere, bakkede jeg af og tog en sikrere vej. Men de må virkeligt have været under pres, for min vej viste sig gang på gang at være den mest effektive. Vejret havde i og for sig udviklet sig rigtigt godt, med en god skygade lige på kurs på andet ben og indtil flere 3 m/s bobler. På slutglidet overhalede jeg den sidste af dem, og kunne lande på pladsen som dagsvinder på konkurrencens sidste dag.

Det viste sig at tjekkerne og Yvonne havde lavet en meget tidlig start, men tjekkerne var vendt om et stykke ude, uden at Yvonne havde set det. Hun fløj derfor resten af opgaven alene og det var bestemt ikke gået godt. Hun var meget bekymret efter landing og fik da også en bundplacering på dagen, men holdt sin samlede andenplads.

Spænding i klubklassen

Spændingen var ikke mindre i klubklassen. Agnetes målsætning var at slutte i top-5 og før sidstedagen lå hun på en 6. plads. Afslutningen blev tæt. Der var ikke nogen, der bukkede under for presset og lavede noget virkeligt dumt, men Agnete var mere tændt end de andre og fik hentet de nødvendige points.

I klubklassen er det svært at få et overblik over hvor hurtigt de enkelte har fløjet, når man står ved ankomstlinien på grund af handicapfaktorerne. Pointberegningssystemet dernede var lidt trælsk, de havde valgt ikke at bruge SeeYou, og den regnede forfra igen og igen. Først lignede det en 4. plads, så en 5. plads, så en 4. plads og så en 5. plads. Først ved afslutningsfesten kom de endelige resultater; Agnete havde taget 4. pladsen med 1 point foran nr. 5.

Anerkendelser

Det var jo helt fantastisk at vinde et verdensmesterskab. At tænke sig, hvis man drejer en globus og sætter fingeren ned et vilkårligt sted, så er man også mester der... Midt i al glæden og forløsningen glemmer man næsten de næsten 15 års træning, der er gået forud og den intensive forberedelse, der har været i gang siden oktober sidste år.

I foråret blev Agnete og jeg enige om, at vi måtte gøre noget ekstraordinært, hvis vi skulle overgå konkurrenternes træningsindsats. Det blev til en kontakt med psykolog Henning Jensen, der absolut ingenting vidste om svæveflyvning, da vi startede. Han kunne hjælpe med at få styr på hele den mentale forberedelse og den psykiske kontrol, der er nødvendig under flyvningerne. Det er ikke sidste gang, vi har arbejdet sammen med Henning!

Et godt resultat bliver heller ikke til, hvis ikke der er god opbakning hjemmefra og uden assistance af gode hjælpere går det heller ikke, at vinde et mesterskab er et teamwork mellem alle holdets medlemmer. Tak til HC og Johnny for deres hjælp, og til de der kunne tænke sig at være med næste gang, forlyder det, at de må finde sig deres egne piloter, for HC og Johnny har booket Agnete og mig igen.

At være hjælper er et stort arbejde, særligt kan det taget hårdt på én, at man skal underholde de andre hjælpere i baren om natten, men den stemning og de oplevelser der er at hente ved internationale konkurrencer, er det hele værd.

Økonomisk er det ikke sådan lige til at finansiere dette eventyr. Der er jo aldrig nogen penge at vinde, så man kan jo diskutere fornuften i at bruge så meget tid på sporten. Heraf kan man konkludere, at vi alle må være lidt småtosset, for vi gør det alligevel og ville ikke bytte det for noget.

I denne forbindelse skal jeg ikke undlade at nævne mine sponsorer JEMI International og Air Service International, samt DanGlide, der har støttet Agnete.

Hvor er det dejligt, når nogen tror på ens talent i en sportsgren, der ikke har sendetid på tv og som kan se, at der er andre mennesker i verden, der er værd at arbejde med end de, der kan spille fodbold og håndbold. Husk deres navne, venligst.....

"Dette sad naturligvis på et tysk fly!"

Præsident og legebarn

Af B. Aalbæk-Nielsen

Michael Ahlefeldt omtaler til tider sig selv som "et stort legebarn". Og få har vel bedre muligheder for leg end han, hvis han i en stille stund, når publikum har forladt museet, tager plads som her i cockpittet på jetjager. Chancen er der i hvert fald for fantastiske oplevelser i fantasiens verden.

Det største stævne for ballonfolket, som nogen sinde har fundet sted her i landet, blev afviklet midt i august. Det skete med godset Egeskov på Midtfyn som base, og det blev dermed KDA's præsident, Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille, der kom til at fungere som vært for stævnet.

Det er nu godt et år siden, at Michael Ahlefeldt påtog sig hvervet som præsident for Kongelig Dansk Aeroklub, og med ballonstævnet som anledning har FLYVs udsendte bedt den ellers stærkt optagne vært om en samtale, hvor vi tager udgangspunkt netop i hvervet som præsident.

Også Søværnets Flyvetjeneste er repræsenteret med en Alouette helikopter.

Hvordan ser du dit hverv som præsident for KDA? Er det udelukkende et æreshverv, eller rummer det muligheder for at øve indflydelse på forhold inden for dansk flyvning?

Først og fremmest kan man måske egentlig undre sig over, at nogen i det hele taget har ønsket at pege på mig som præsident, for jeg flyver jo ikke engang selv, svarer Michael Ahlefeldt. Jeg har dog min egen landingsbane. Men da man spurgte mig, om jeg ville påtage mig hvervet, så prøvede jeg naturligvis - inden jeg sagde ja tak - at finde ud af, hvad der lå bag det, at der blev peget på mig.

Derved har jeg fået at vide, at det har noget at gøre med den måde, hvorpå jeg formidler flyvningen og kendskabet til flyvningens historie her på Egeskov. Dette med selv at flyve er så måske no-

get, jeg kan lære senere hen.

Men netop ballonsporten, som har fået en vis tilknytning til Egeskov, har styrket mit tilhørsforhold til flyvningen generelt. Og ud fra den betragtning kunne jeg godt se en motivation for at pege på mig til præsidenthvervet som en person uden for kredsen af flyvere - en, som nok har nogle andre indgangsvinkler til flyvningen end lige det at flyve flyvemaskinerne. Derfor sagde jeg ja til hvervet, og jeg er blevet meget glad for det.

Med hensyn til dit spørgsmål om at øve indflydelse vil jeg sige, at jeg er jo ikke sat som præsident for at prøve at øve en politisk indflydelse eller for at gå ind og prøve på påvirke de tanker og planer for nutid og fremtid, som man har i Aeroklubben. Hvad jeg kan gøre, er bl.a. at gå ud og repræsentere Klubben i nogle internationale sammenhænge - og forhåbentlig gøre det på en god måde. Men jeg er da generelt meget optaget af at følge med i, hvad der sker i og omkring Klubben og dens aktiviteter, og derfor læser jeg med stor interesse referaterne i forbindelse med bestyrelsesmøder og andre arrangementer. Og så kommer jeg da også med mit besyv, hvor jeg føler, at det kan være nødvendigt. Jeg har ikke noget ansvar for drift og økonomi, men jeg føler, at der er et moralsk ansvar, som jeg absolut tager seriøst.

Derfor ballonsport

Dit eget personlige engagement i flyvningen har altså ikke mindst knyttet sig til ballonsporten. Hvorfor netop den?

Jeg er så priviligeret, at jeg bor på Midtfyn. Det tager mig en time og femogtredive minutter at komme ad landevejen til Rådhuspladsen i København. Og det tager mig en time og femogtredive minutter til Rådhuspladsen i Aarhus og to timer til Aalborg. Alene det gør, at det er frygtelig svært at finde en undskyldning for at have en flyvemaskine her på Egeskov. Men derfor kan man jo godt interessere sig for flyvningen. Og det har jeg så først og fremmest gjort gennem ballonsporten - takket være en række tilfældigheder, sådan som det jo så ofte sker.

Michael Ahlefeldt ved udstillingens hurtigste fly, en Lockheed F-104 Starfighter.

Det er nu en halv snes år siden, at jeg blev spurgt fra Ballon-unionen om de måtte komme ned og lave et lille stævne på Egeskov. De var ikke ret mange balloner, og jeg sagde selvfølgelig ja, for jeg syntes, at de var virkelig flinke, de her mennesker - og det er jo det, man efterhånden opdager med flyvningen, at det er både flinke og sjove folk, som er vante til at tænke alternativt og gøre nogle ting, som andre mennesker ikke gør.

De kom altså til stævnet, og det er siden blevet til mange flere. På et tidspunkt blev jeg spurgt, om jeg havde lyst til at komme og hjælpe til ved et danmarksmesterskab som ganske almindelig "slave". Det sagde jeg også ja til, og alt i alt har det ført til, at jeg har lært en masse herlige mennesker at kende.

På et tidspunkt gik vi så i gang med at udvikle hvad der er kommet til at hedde "Egeskov-stævnet", og som bliver afholdt hvert andet år. Der har været op til en snes balloner til disse stævner, der varer en uge, og hvor hovedformålet er at have det rart med nogle sjove og nogle skøre konkurrencer. Og i øvrigt så ved samtlige ballonskippere i Danmark, at de til hver en tid kan komme og starte og lande her på mine marker.

Mange af de folk, der flyver balloner, flyver også rigtige flyvemaskiner, og det er alt fra de meget store over F-16 til de små, lette fly, og derfor kommer man gennem ballonflyvningen også i nærkontakt med alle andre former for flyvning. Og så skal det føjes til, at stort set alle former for mekanik er jo altså min helt store interesse. Det er ikke mindst derfor, at der står eller hænger 8-10 flyvemaskiner i Egeskovs veteranmuseum.

Store dimensioner

Alt dette har naturligvis givet mange gode flyveoplevelser, og vi spørger Michael Ahlefeldt, om han kan pege på den bedste af dem alle.

Der bliver ikke tøvet længe, før svaret er ja. Men så bliver der føjet til, at den er måske nok - som så meget andet i Michael Ahlefeldts tilværelse - temmelig utraditionel.

Jeg fik muligheden for at tage med nogle af mine venner til Singapore for at hente en stor Airbus 300 og flyve den tom hjem, efter at den havde været til et af de store eftersyn. Meningen var, at vi skulle være i Singapore i to dage; men da vi kom derned, var flyet stadigvæk totalt skilt ad, så vi måtte blive dernede i ti dage.

Det gav mig en enestående lejlighed til virkelig at få set sådan et stort fly indefra i alle detaljer. Under en rundvisning i flyet sagde min guide, at det her er så brændstoftankene. Jeg kiggede mig rundt og spurgte: "Hvor er de?" Svaret var: "Jamen, du står i en af dem!" Så meget var flyet skildt ad. Og så føjer Michael Ahlefeldt til, at det var i det hele taget en fantastisk chance og en stor fornøjelse at få mulighed for at stille alle de dumme spørgsmål, som man jo gør, når man nu engang er et stort legebarn.

Flyudstillingen rummer både ældre og nyere fly, modeller og motorer foruden alle de mange andre spændende ting, som intet har med flyvning at gøre. Det er næppe for meget sagt, at der er noget for enhver.

Siden har han så i øvrigt haft lejlighed til at "flyve" både en Airbus og en F-16 i simulator, og som han siger: "Det er jo simpelt hen som at prøve en playstation gange tre tusinde at få lov til at flyve sådan en".

Museet

Egeskov og fly har hørt uløseligt sammen gennem mange år, og også i den forbindelse har rigtig mange mennesker med en eller anden tilknytning til flyvningen - eller blot med en stor interesse for den - haft deres gang på godset. Dette har bl.a. at gøre med den måde, veteranmuseet er bygget op på, siger Michael Ahlefeldt. Det har gennem årene gjort, at en hel masse frivillige er kommet og har slået deres folder her og hjulpet til med at restaurere og vedligeholde flyene og med at bygge museet op. Og sådan er det i øvrigt stadig. Det betyder, at det er folk, der virkelig har kendskab til flyene og forstand på flyvning, der skaber udstillingerne, og det er selvfølgelig den bedst tænkelige indgang, man kan have til det.

Det er også i museumssammenhæng, at den første forbindelse mellem Egeskov og KDA blev skabt, og det skete allerede kort tid efter, at Aeroklubben i 1962 stiftede en flyvehistorisk sektion, der senere blev til Flyvehistorisk Forening. Der var dengang allerede startet et veteranmuseum på Egeskov med bl.a. et islæt af flyvemaskiner, men noget af det, der for alvor satte skub i samarbejdet mellem museet og KDA, var, da KDA til sit 60 års jubilæum i 1969 fra Sverige fik foræret en J-29 "Flyvende tønde". Den kom flyvende til det store jubilæumsarrangement på Flyvestation Karup og næste dag til Beldringe, hvor vingerne blev afmonteret, inden flyet blev bugseret til Egeskov, hvor det hurtigt blev en virkelig attraktion.

Året efter fulgte et SAAB B-17 styrtbombefly, der var den type, som blev anvendt af Den danske Brigades flystyrke i Sverige under besættelsen. Også dette fly var en gave til KDA, og det havde gennem mange år en hædersplads på Egeskov.

I dag er det fortsat sådan, at en del af de fly, der kan ses på Egeskov, er museets egne. Andre er til låns fra Danmarks Tekniske Museum, som via Danmarks Flyvemuseum har overtaget dem fra KDA. Endelig er der så en del fly, der er udlånt gennem Flyvevåbnets Historiske Samling. Dette er en sammensætning af museets flyudstilling, som utvivlsomt vil blive opretholdt, men Michael Ahlefeldt lægger vægt på, at der stadig sker en vis udskiftning, så det fortsat kan være interessant og spændende at komme på museet og se, hvad man nu kan præsentere.

I den forbindelse kan det nævnes, at der allerede er givet tilsagn om, at der til sin tid vil komme en S-61 redningshelikopter til Egeskov, når denne type engang ad åre endeligt bliver udfaset. Og på Egeskov glæder man sig til også at kunne vise og fortælle historien om den helikoptertype, der i sin tjenestetid i det danske flyvevåben har reddet ikke færre end 8.000 mennesker.

Blandt de mange virkelig velholdte fly er også denne Draken.

På finale til bane 18.

NM i præcisionsflyvning

Fortalt og fotograferet af Dagmar Theilgaard

Jarlsberg Fritidssenter, Jarlsberg Flyplass, Tønsberg, Norge er et sted med både en spændende fortid og fremtid. Interesserede kan læse en masse på www.jfs.no.

Flyvepladsen ligger i Torps kontrolzone med kun 4 km ind til Tønsberg by - Norges ældste by, der ligger meget smukt i et sund ved Oslofjordens vestside. Fortiden går helt tilbage til 1936, har som så meget andet i Norge være eksproprieret af tyskerne under krigen, og i eftertidskrigen fungeret som blandet civil og militær flyveplads og i 1957 var Jarlsberg en af Norges mest trafikerede flyveplads!

Herefter går det ned ad bakke, bygninger og anlæg forfalder, mange hobbytiltag forsøges, pladsen lukkes, nye tiltag osv. - som det kendes fra mange andre flyvepladser.

I dag ser det ud til at gå støt op ad bakke - som center for fritidsflyvning.

Det var sådan, vi oplevede Jarlsberg Flyveplads i sommer den 1-3. juli, da vi deltog i nordisk mesterskab i præcisionsflyvning. Flyveklubben er i fuld gang med at renovere lokaler i forbindelse med en hangar, og vi kunne se, at ambitionsniveauet er højt. Da det er selvgjort fritidsarbejde tager det jo sin tid, og vi forstod nok ikke helt, hvorfor de så ikke var startet med det vigtigste - bad og toilet. Vi var henvist til et afsides beliggende lille skur med spand.

Flyvepladsen er privat, banen en 800 m lang og 18 m bred asfaltbane. Indkvartering kunne ske på Flykaffeen Gjestegård i 10 minutters gåafstand eller - mere komfortabelt - på Hotel Rica i Tønsberg. Jeg var særdeles glad for at have valgt det sidste, da det viste sig at byen var særdeles nydelig og med en brygge med rigtigt mange og velbesøgte barer og restauranter, hvor menneskelivet fortsatte hele den lyse nat. Da vi jo skulle flyve, måtte vi til dels være tilskuere og forlade "livet" før det var brændt ud.

Området vi skulle flyve i er blandet fjeld-, skov-, landbrugs- og byområder fra Tønsberg i syd til Oslo - Drammen i nord og Kongsberg i vest, men absolut mest skov og fjeld. Højden varierer fra 0 til 2.000 fod.

Kurt Gabs, Kjeld Hjorth og jeg ankom i smukt og stille vejr onsdag aften, så vi havde torsdag og noget af fredagen til at se på landskabet. Lago Laumark-Møller pakkede og startede sin KZ-III'er OY-

Lago Laumark-Møller i sin KZ III.

DEB i Vamdrup torsdag formiddag. KZ-III'eren vakte en del opsigt på pladsen, og det norske landskab gav Lago mange udfordringer sammen med den. Senere torsdag ankom også Hans Birkholm, og holdet var samlet.

Jeg har tidligere fløjet NM i Norge og har ikke de store problemer med at navigere, men jeg finder det meget svært at passe tiden på en navigationstur med de få sekunders margin, vi har, når man meget ofte skal ændre flyvehøjde pga. de store højdeforskelle. Så det blev ikke mit NM. Vi flyver nu med GPS-loggere, som erstatter poster på jorden. Det er fint nok, men det giver os ingen "helle", hvert vendepunkt bliver nu registreret. Det er stadig sådan, at de hemmelige tidskontroller på ruten er bestemt på forhånd, så man kan være heldig at lave et lille gratis svinkeærinde. Der er genindført en korridor, som jeg to gange kom lige udenfor, og det skaffede mig 2 x 200 strafpoints. Det er selvfølgelig min egen fejl, at jeg ikke var opmærksom på de regler, så det kan jeg jo kun klandre mig selv for.

Nå, det var fantastisk smukt at flyve i Norge, vejret var pragtfuldt, så oplevelsen skulle sådan set være i hus. Men har man et konkurrencegen i kroppen, der det altid svært at lide nederlag ...

Èn succes havde vi da - Kurt Gabs vandt landingskonkurrencen med kun 20 strafpoints. På en delt 2. plads havde

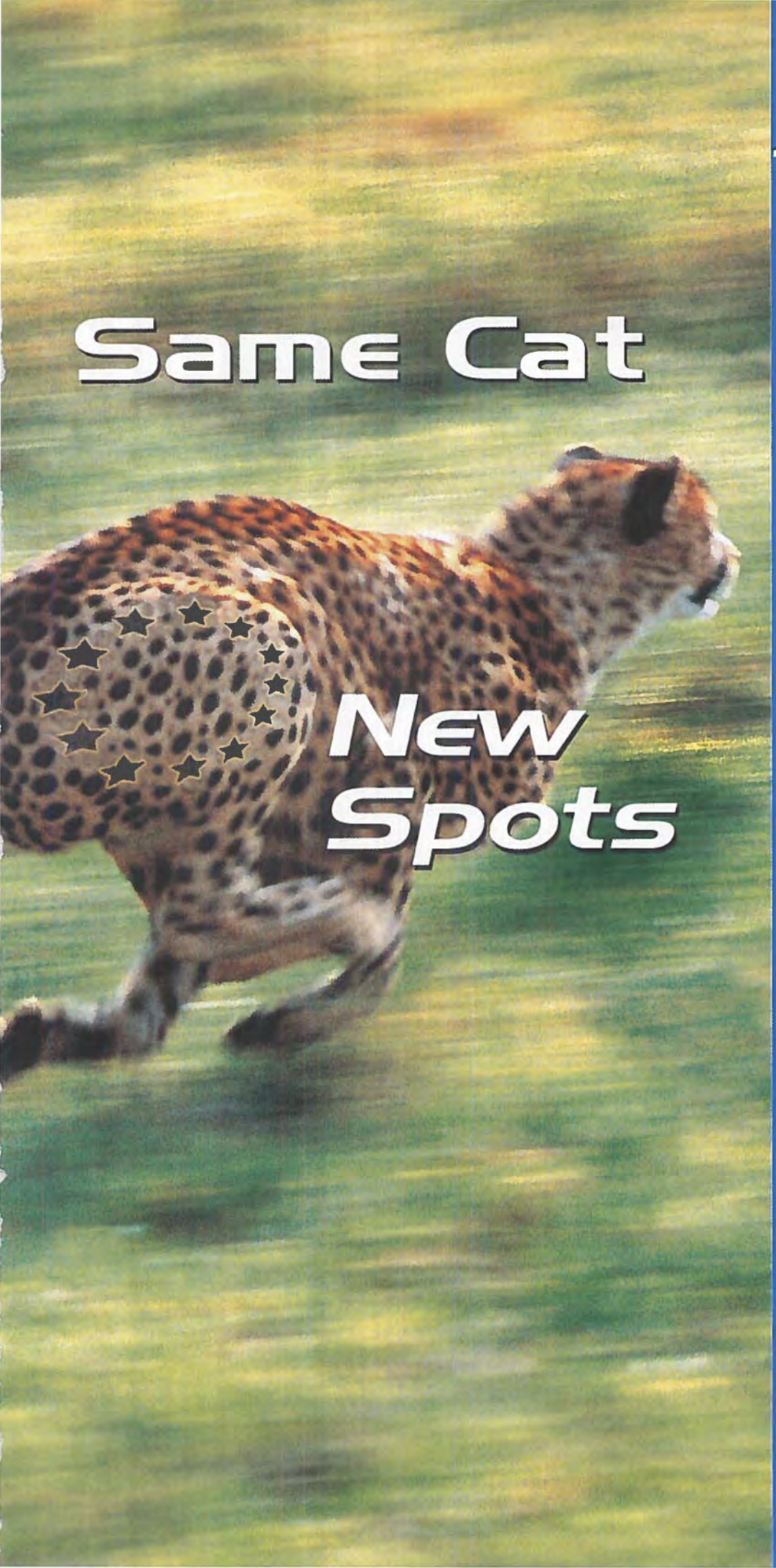
Hangaren under udvidelse.

vi Hans Birkholm med 22 strafpoints. Spændende til det sidste.

Så Kurt kunne rejse hjem med Prins Henriks pokal for 5. gang til et nordisk mesterskab, og det har ingen andre før gjort. Kun en anden har haft den i alt tre gange. Så et stort til lykke til Kurt Gabs.

Samlet nordisk mester blev Hakon Fossø fra Norge efterfulgt af fire svenskere. På 6. pladsen havde vi vor gode og kendte norske ven, Bobbo Hjulstad, og så kom Kurt, Hans og Kjeld på de følgende pladser. Sidstepladsen tog jeg ...., men jeg var jo også i fint selskab med nordens elite, så det var vel ikke så skidt endda!

Kurt Gabs fotograferet "hjemme" i Haderslev med Prins Henriks pokal.



JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

Mette passerer ankomstlinien i AG.
Foto: Marlin Berggrund.

Danske mesterskaber i svæveflyvning 2005

Tekst: Mette Schmeltz Petersen

Foto: Ole Munk Riberholt

43 piloter med deres tro væbnere havde endnu engang sat hinanden stævne på Arnborg i maj måned til de danske mesterskaber i standard, 15m klasse og som en undtagelse, på grund af en travl konkurrencekalender denne sommer, også klubklassen.

Himlen så ikke altid lige konkurrencevenlig ud og der var til tider god tid til at være social på startstedet.

Og der var kamp til stregen om de få præmier der var udloddet: Tre pladser til FAI-VM i Sverige 2006 og to pladser til klubklasse VM i Frankrig 2006.

Efterfølgende beretning er mere eller mindre mine personlige oplevelser fra konkurrencen. Jeg deltog for anden gang i 15m klassen, i ASW-27, sammen med min bedre halvdel, Johnny R. Jensen, ligeledes i ASW-27.

Vi kunne jo godt se på deltagerlisten, at vores erfaringsniveau ikke helt kunne matche mange af de andres. Der var både tidligere verdensmestre, medaljetagere fra verdens- og europamesterskaber samt en masse andre respektindgydende navne.

Så vi måtte jo hellere slå os sammen, og det kom der et overraskende godt makkerskab ud af. Overraskende, ikke på grund af vores civile stand, hvilket i øvrigt medførte en del morsomme kommentarer fra andre piloter, der ikke kunne forestille sig, at de selv kunne arbejde sammen med deres ægtefælle i konkurrence, men overraskende fordi vi var uhyggelig enige om beslutningerne, på trods af at vi aldrig før har praktiseret at flyve sammen ... Nå-ja, de fleste beslutninger - der var lige noget med afgangstidspunkterne, men det bliver vist udpenslet nok i den følgende tekst.

Den hårde start...

Træningsdagene lovede ikke godt. Varmfronter, regn, varmesektorer, alt i den dur lige fra lørdag til onsdag. Tirsdag var dog flyvbar til den svimlende højde af 2.300 fod.

I svæveflyenes håndbøger vil fabrikkerne ikke anbefale vandballast, hvis der ikke forventes stig over 1.5 m/s, det kan ikke betale sig. De skulle bare vide skulle de. Danske svæveflyvere hælder nu på alligevel, og resultatet er nu ganske godt. Filosofier om hvor meget der skal i, bliver vendt dagligt.

På konkurrencens første dag blev vi sendt i luften i meget tvivlsomt vejr. En okklusion skulle passere området midt på eftermiddagen, hvorfor man troede dagen var afskrevet, men da cumulusserne begyndte at dannes ved middagstid, så det ud til at blive flyvevejr alligevel. Flere piloter valgte ikke at samle flyet, fordi de ikke troede på at det ville blive til noget.

Det blev også temmelig kritisk da cu'erne drev østover, efterladende os i tørtermik under okklusionens cirrusskyer. Der blev noget travlt hos ovennævnte piloter, da det blev annonceret, at startlinien ville åbne inden for 15 minutter. Standardklassen blev rent faktisk sendt ud på opgaven, mens 15m og klub blev aflyst inden startlinien åbnede. Nok godt det samme, standardklassen havde en virkelig hård dag, hvor mange landede ude og mange var meget lavt flere gange.

Den barske fortsættelse...

Fredag så det meget bedre ud, og ambitionerne var store først på dagen, 410 km. Så kom bygerne og så fik vi alle kolde fødder. Opgaven blev skrevet ned til en 230 km hastighedsopgave, først øst på til Hovedgård, et hop mod nord til Skanderborg, lidt syd på til Tamdrup (Horsens), så vest på til Kibæk, så østpå igen til Brædstrup og hjem... hvem der bare var nået så langt.

Turen øst på gik vældigt, temmelig hurtigt faktisk. Johnny og jeg gik lidt senere end de andre og havde hentet de fleste ved Skanderborg. En mindre taktisk fejl fra min side gjorde, at vi tabte lidt til dem igen mod Tamdrup, men det viste sig at være uden betydning, for herefter holdt skyerne legestue med os.

De lignede sig selv; store vandballoner, der normalt stiger godt på forkanten, men nej. Den første virkede ikke, den anden virkede ikke, den tredje, der krævede et ret langt glid, virkede ikke og pludseligt befandt vi os alle lige over udelandingshøjde nær Tørring. Festen sluttede her for mig og de fleste andre, men et par stykker, heriblandt Johnny, fik fat i svag termik og fik kæmpet sig 15-20 km længere frem. Det to 1½ time for dem, og alle landede ude alligevel.

Og så var der lige Henrik Breidahl. Henrik nåede hele vejen til Kibæk, mutters alene, og næsten til Brædstrup. Bravo. Det gav ham næsten 40% points mere end nr. 2.

Bronzemedaljetager i 15m klassen, Ulrik Sørensen, med døtrene Linea og Louisa.

Konkurrencechefen var så stolt af os: "37 udelandinger og ingen skrammer. Bliv ved med det ..... jeg mener, altså ikke med at lande ude....men bliv ved med at lade være med at lave skrammer....Det fik jeg vist ikke sagt helt rigtigt, gjorde jeg?"

Den knap så hårde fortsættelse...

De næste par dage kom temmelig instabil luft ind over området. Om lørdagen fik vi ganske godt flyvevejr, men søndag, mandag og tirsdag blev aflyst på grund af heftig byge aktivitet, lav base og kraftig vind.

Lørdag blev der udskrevet en tre timers areal-opgave, først mod Videbæk, så Skanderborg, Hobro, Østbirk og hjem. Starten var blevet udsat et par gange på grund af bygerne, men hen på eftermiddagen tørrede det ud og blev godt med gode skygader. Taktikken omkring afgangstidspunkt var baseret på, hvor hurtigt man forventede at bygerne, der drev øst over, ville være væk, også fra Skanderborg.

Men det gik langsomt ..... på et tidspunkt turde vi ikke vente mere, da vi også risikerede, at det tørrede fuldstændigt ud mod første sektor. De første skygader gik fantastisk, men på vej øst på stod bygen præcis over Skanderborg og havde suget området bag sig tørt fra omkring Ikast. Vi skulle ind på 20 km fra Skanderborg. Hele flokken gik i K-6'er mode, og vi gled på bedste glid mod den nordvestlige del af sektoren, sådan omkring Silkeborg-Laven, hvor der var solskin og vi kunne nå videre til nogle cumulusser. Det var det sidste bøvl, vi havde med bygerne. Herfra var det ganske godt maj-vejr, 2-2,5 m/s i boblerne og en formidabel skygade hjem fra Østbirk, hvor vi kunne flyve rigtigt stærkt.

Den morsomme onsdag...

Onsdag kunne vi komme på vingerne igen. Stakkels Karup. Vi tror, at det var en practical joke mellem ham, der havde morgenvagten og hende, der sad der først på eftermiddagen. Opgaven var lagt igennem området Karup Vest, som de normalt gerne tildeler, men ikke denne onsdag. Der skulle individuelle opkald til, men derudover skulle vi nok få lov til at flyve der.

På vej mod Linde vest for Holstebro modtog hun 43 opkald, der alle skulle

Johnny Jensen og hjælper Brian Rasmussen fra Billund Svæveflyveklub lægger sidste hånd på forberedelserne før briefing.

rapportere Holstebro plus et par stykker mere, der fløj med uden for konkurrencen. Derefter 43+ opkald, der var på vej tilbage igen og endnu 43+ opkald om fly, der forlod området. Det var næsten ikke til at bære for hende, at vi kunne informere om, at det var meningen, at vi alle samme skulle tilbage igen en times tid efter for at vende en sektor omkring Idom kirke.....og til sidst blev området åbnet. Ham, der på sin morgenvagt havde lavet denne aftale med vores konkurrencechef har nok moret sig kosteligt, men vi siger tak for fleksibiliteten ... og på gensyn .... igen.

Lige så hurtigt det var gået op mod første sektor, skybase i 1.500 m, lige så svært blev det at vende anden sektor, der var en 20 km radius omkring Skjern. Luften var tørret fuldstændigt ud, og vi havde alle sammen et meget langt glid fra de gode skyer, der nærmest lignede en søbrisefront med kurs østover, ind i sektoren og få et enkelt logger-plot og derefter direkte tilbage til skyerne godt og vel 60 grader af kursen.

På dette glid havde luften været fuldstændigt stille, og det var en lettelse at fange en boble over Høgild Plantage i små 300 m. Andre må have været endnu mere lettet, for Johnny-Mette holdet var ikke de laveste.

De placerede i klubklassen: Thorsten Mauritsen, Jens Binderup og Agnete Olesen.

De placerede i standardklassen: Uffe Edslev, Arne Boye Møller (begge med næste generation med på podiet) og Erik Døssing

På trods af at det var gået godt, havde vi dog vores bange anelser, for sektor nr. 4 var nemlig den samme som nr. 2, Skjern 20 km. Det tog dog så forholdsvis lang tid at vende sektor 3 nordpå, at der var kommet liv i den stille luft mod vest, og der var ikke flere problemer på dagen.

Den sidste sektor lå mod sydøst, og den blev brugt til at glide højden af over et langt slutglid og få tiden til at passe. Dette skete i kølvandet af en kæmpe cumulunimbus, der havde suget kilokalorier til sig syd for vores rute, og hvor vi nu kom ind over var der snehvidt af hagl og mod syd glimtede lynene i mørket, for mørkt var der syd for Billund. Fantastisk syn, når bare man ikke skal igennem det. Hvis man nogensinde skulle glemme, hvorfor det er at man dyrker flyvning og luftsport, ja så er svaret her.

Den mærkværdige torsdag...

Torsdag fik vi endeligt flyvevejr og ikke bare vejr, vi kunne flyve i. Det blev starten på en længere periode med smukt vejr. Standardklassen kom først af sted på en 430 km, vi andre nøjedes med 360 km hastighedsopgave: Tamdrup (Horsens) – Arden – Østbirk – Langå – Laven og hjem.

Når man skal passere lavlandet mellem Hobro og Arden for at vende Arden og flyve samme vej tilbage uden at kunne drage fordel af Rold skov, er der kun en eneste regel: Lad være med at komme for lavt!

Selv om jeg har skrevet dette på skoletavlen 100 gange med skønskrift har jeg tilsyneladende ikke forstået budskabet endnu, for faktum er at jeg som så mange gange før blev hægtet af feltet her og også af Johnny, der ellers kæmpede længe for at få mig med up-front igen.

Når så man bliver alene, må man jo gøre noget anderledes for at hente det tabte, og jeg har fundet min metode. Det er noget med bare blive ved med at satse, indtil man ser de andre igen. Det blev sådan cirka omkring Østbirk, hvor jeg mødte feltet blot 5 km nord for vendepunktet, altså var jeg kun 10 km bagefter og det havde jeg hentet allerede 10 minutter senere ved Laven.

Nu skulle de bare ha' skulle de, men de snød og gik en anden vej end mig..... fandt 3-4 m/s boble til 1.700m og kunne derfra glide til Langå, hvor der var næsten smørluft og tilbage til skyerne ved Laven.

Det kunne jeg så ikke, for jeg var fløjet min egen vej, øv. Sammen med et par andre stykker kæmpede jeg mig tilbage fra Langå i konstant udelandingshøjde og kom lige akkurat i sidste øjeblik til den sidste sky syd for Silkeborg. Den forsvandt før jeg opnåede min slutglidshøjde, selv med McCready 0,1, og jeg måtte starte et kamikazeglid mod Arnborg. Da jeg startede 35 km ude sagde computeren -50m, det gjorde den stadig på 25 km og på 15 km. Spændende. Ved Fasterholt, hvor det var ved at være sidste chance, var der endelig lidt liv i luften og jeg fik de sidste par meter og lidt til. Den gik hjem.

Den trælse fredag...

Fredag stod den på Cat's Craddle eller pilotvalgt hastighedsopgave, som den vist officielt hedder. Egentlig skulle vi

have fløjet en almindelig opgave, men vejret udviklede sig i helt andre retninger end meteorologen havde forudsagt, og konkurrencechefen var sikker på at uanset i hvilken retning han lagde opgaven ville det være den forkerte. Vi fik 3 timer.

Til at starte med var det noget grumset, men det tørrede fint ud og vi fik rigtigt godt flyvevejr fra Ølgod i vest til højderyggen i øst og nogen var også nord for Karup. Dagen blev vundet med 118 km/t og det var definitivt ikke af mig! 15 minutters parkeringsbøde er der ikke tid til, når alle andre flyver, hvor vejret er godt. Det var noget med Hinge sø, der gik skævt ....

Den heldige lørdag...

Men... der findes ikke det uheld, som lidt held ikke kan råde bod på. Lørdagens opgave var en 350 km rundt om Karup TMA: Holstebro – Års – Tjele – Arden – Tamdrup. Også denne dag skulle vi passere lavlandet mellem Hobro og Arden, men det var ikke længere nok at gøre det én gang t-r, nej denne gang skulle vi gøre det 1½ gang, jubii.

Meteorologen, der denne morgen var ingen ringere end Søren Brodersen fra DMI, havde forudsagt kraftig instabilitet, der ville resultere i en gigantisk søbrisefront midt over og på langs af Jylland og smørluft alle andre steder end her.

Rent taktisk var den store bekymring at en for tidlig start ville resultere i, at man kom for tidligt til termikken på østsiden af fronten, og en for sen afgang ville gøre dagen for kort til den lange opgave.

Johnny og jeg var sikre på, at uanset hvilken vi valgte, ville det modsatte være det bedste, så vi overvejede, om vi skulle prøve en helt ny form for teamflyvning: Én skulle gå tidligt og én skulle gå sent, således ville én af os i det mindste gøre det rigtige.

Men vi gik sammen og havde den mest fantastiske tur nordpå. Over Salling blev det rigtigt svært, en cb'er var bygget op over Viborg by og sugede luften vest for tør for termik. Et langt glid over vandet, der lå i skygge og så kulsort ud, op mod Himmerland, hvor store towering Cu stod klar med regn, men også med 2 m/s stig under sig. Straks efter vendepunktet var det med at skifte gear nedad. Der var få cumulus i området, men luften blev meget, meget tørrer.

Alt dette foregik i kæmpe gaggler, og det blev det ved med .... lige på nær mig, jeg havde præsteret at miste al min højde og kom alt for lavt tilbage til skyerne på højde med Viborg. Johnny så ud som om, han forsvandt op i himlen, hver gang vi kom til en sky, mit variometer var tavst. Da vi passerede øst om Karup var højde forskellen mindst 400 m, og jeg synes Jorden kom temmelig tæt på nogen gange, men jeg rykkede med fremad, hver gang han gik videre, hvilket var min eneste mulighed for at fortsætte parløbet.

Ved Silkeborg blev termikken meget bedre igen, den forudsagte søbriseeffekt havde holdt sig i Himmerland og længere syd på var der skygader, sorte og flade i bunden, på nær omkring vendepunktet, hvor der lige skulle glides ca. 15 km ud og tilbage igen til skyerne.

Jeg blev højst overrasket over, at jeg på slutgliddet under føromtalte skygade indhentede det meste af feltet. Hvad lavede de dog her? Tja, det måtte de da selv om, jeg skulle bare hjemad i en fart.

Sådan er svæveflyvning så forunderlig. Bedst som man tror at ens præstation er helt forfærdelig, ja, så er der en anden, der også dummer sig

Dagens sidste byge blev fanget lige over Skarrild, 7 km hjemmefra, men lidt vand på vingerne betyder ikke alverden med 220 km/t. Men hvad kunne dog ikke have været Johnny's resultat, hvis ikke han havde ventet på mig ....

Den fantastiske søndag ...

Konkurrencens bedste vejr diskedes der op med på sidstedagen. Man havde forudsagt 5.000 fod, men der blev næsten 7.000. Opgaven var en 380 km i zigzag omkring Arnborg, så vi alle kunne nå hjem i god tid til præmieoverrækkelsen: Holstebro – Ølgod – Frisenborg - Give – Nr. Felding – Skarrild.

Endnu engang var der på Johnny-Mette holdet lidt diskussion om, hvorvidt en tidlig eller sen afgang ville være det bedste, eftersom en udtørring truede mod vest. Det lykkedes mig at holde os tilbage i ca. en halv time, og den første del af turen var ikke så imponerende. På vej mod Ølgod var det dog som om, at vi kom ind i en anden og mere svæveflyvevenlig luftmasse, der dækkede resten af midt-Jylland, og bobler under 3 m/s blev kasseret straks. Nøj, det var sjovt.

Men udtørringen kom. På vej mod Nr. Felding lå den sidste cumulus omkring Herning og herfra så det helt blåt ud. Det viste sig dog, at der var lidt halvlunkent tørtermik derude op til 2.500 fod. Det sænkede uundgåeligt gennemsnitshastigheden en hel del.

Vi havde hentet det meste af flokken, så rent taktisk var det bare et spørgsmål om at holde fast i dem de sidste 70 km. De, der vandt dagen vendte Nr. Felding og kunne derefter hoppe fra gaggle til gaggle næsten hele vejen hjem uden at bruge for meget tid på at finde og centrere bobler. Smart.

Vi andre var alt for forsigtige og tog al den højde, vi kunne få, hvilket forsinkede os ca. 10 minutter.

Næst efter egen lykke er der dog ikke noget som andres ulykke, og det opløftende ved situationen var, at de fly Johnny og jeg stadig fløj sammen med var standardklassefly ..... og de skulle hele vejen til Hoven, før de kunne ånde lettet op, mens vi bare skulle hjem over Skarrild. De nåede det faktisk, om end de var lidt trætte bagefter.

Afslutning

Det samlede resultat var en 4. plads til Johnny og en 6. plads til mig, slet ikke så ringe endda i sammenligning med de forventninger vi kom med.

DM i maj måned er en barsk oplevelse. Altså ikke barsk i forhold til at krydse Arktis på ryggen af en isbjørn, men barsk i forhold til familiens ønsker om at tilbringe ferien på Mallorca i stedet for. Det blæser, regner og stormer, men vi vil jo ikke undvære det, vil vi vel? Man skal ikke være skør for at være med, men det hjælper, hvis man er lidt småtosset.

Det bliver stadig sværere og sværere at finde folk til konkurrenceledelsen; i år havde Poul Hørup accepteret at være konkurrencechef igen, tak for det, ja i øvrigt tak til alle medlemmer af konkurrenceledelsen, slæbepiloter og hjælpere, der bruger deres ferie i blæsevejr på Arnborg for at hjælpe os andre småtosser.

De placerede i 15 m klassen: Ulrik Eilert, Henrik Breidahl og Ulrik Sørensen. Foto: Niels Juul.

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

Pr. 1. oktober 1935 findes der i Danmark 23 civile flyvemaskiner med *"gyldigt Certifikat"*. Fireogtres maskiner er blevet indregistreret siden ordningen med at indregistrere civile fly trådte i kraft i 1920, men kun 23 er altså stadig flyvende, heraf kun 7, som *"udelukkende anvendes af ejermanden til privat Brug og 5 er Trafikflyvemaskiner tilhørende DDL"*. Dengang registrerede man – naturligvis – registreringsbogstaverne, men udover type, dato for udstedelse af certifikat, ejer og hjemsted ja så kan man også se hvilken motor flyet havde. Pudsigt. Gad vide hvornår det forsvandt?

Dengang kunne man også læse Efterretning for Luftfarende i FLYV. Der var plads til dem, der er tre i oktobernummeret: *"Opstilling af Landingsprojektører i Kastrup Lufthavn; Skydeøvelser ved Middelgrundsfortet; Luftfyr og Hjælpelandingspladser ved Rødbyhavn og Fed."* Tænk, hvis man kunne slippe for det enerverende opdateringsarbejde i AIP'en, men så skulle nuværende FLYV's sideantal nok udvides betragteligt.

En tidligere militærflyver, ingeniør og automobilforhandler, Cai Caspersen, starter et *"Luftrejsebureau, som sælger Flyvebilletter til samtlige Luftruter Verden over og er til Tjeneste med alle Oplysninger vedrørende Lufttrafik."*. Caspersen ville kunne hente mange af disse oplysninger, som en potentiel rejsende sikkert gerne ville have svar på men næppe stiller til Flyverejsebureauet, i en underholdende artikel om en Flyverejse i samme nummer af FLYV: *"Spredte Notater fra en Flyvetur i Europa...I Administrationsbygningens Ventesal bliver Passagerer med Bagage og Familie, Tilskuere og Chauffører stuvet sammen som Sild i en Tønde. Nogle maser sig straks frem til Skranken, faar afleveret Billet og Pas, hvorpaa de trækker sig baglæns ud af Mylderet, for maaske at finde en ledig Bordkant at sidde paa; - der kan endnu naas en Cigaret inden der bliver kaldt ud til Maskinen. Pludselig hører man sit Navn blive raabt op, og man maa igen mase sig frem til Skranken – Bagagen skal ogsaa med – og op paa Vægten; man udspørges om mange forskellige Ting, afleverer sit Fotografiapparat o.s.v. – stille undrende sig over, at 1' Klasses Passagerer paa Vej til Europas Hovedstæder uden Protest finder sig i saadanne Forhold, som ikke ville blive tolereret andre Steder(...)Endelig aabnes Døren til Flyvepladsen, og med saa stor Anstand som muligt paabegyndes et Kapløb for at faa en af de bedste Pladser. For sent opdager man, at disse allerede er besat fra Malmø, og man lader sig ligegyldig dale ned paa den nærmeste Stol, haabende at Vingerne ikke tager hele Udsigten(...)Det nævnte Kapløb burde være undgaaet ved Udstedelse af nummererede Pladsbilletter, saaledes som disse anvendes f. Eks. i Lyntogene(...)Medens Landgangen tages, undersøges de af Ekspeditionspersonalet udleverede Sager: en Fartplan med lidt Reklame, en lille Del af den tidligere afleverede Billet, hvoraf Vægten saavel af Bagagen som af en selv (jeg trøster mig med, at jeg normalt ikke bliver vejet med saa meget Tøj paa), desuden er der en lille Pose med Vat, men uden Tyggegummi – og her er Tobaksrygning endda forbudt – (men det siges at Tyggegummi er vanskeligt at fjerne fra Gulve og Møbler(...)Lige siden vi nærmede os Skyerne har der været lidt Søgang i Luften, men endnu er der ingen, der har haft brug for de særlige Poser, som kun findes i Flyvemaskiner, mærket: Nach Gebrauch nicht aus dem Flugzeug werfen, sondern schliessen und af dem Boden stellen"*

Nu er brevkasseredaktøren så sur! Uvist hvorfor, forespørgslen er da uskyldig, men den afføder alligevel en svada uden sidestykke: *"En Læser spørger under Mærket "Svar paa Alt" om følgende:*

1. *Hvordan kommer man til Hærens Flyvevæsen?*
2. *Hvilke Forkundskaber kræves?*
3. *Hvad koster det?*
4. *Kan der faas Understøttelse for ubemidlede*

Relevante og tilsyneladende fornuftige spørgsmål. Men se så her, hvad hr. Brevkasseredaktør kan: *"Da det af Deres Spørgsmaal ikke fremgaar, hvad det er, De vil søge inden for Hærens Flyvevæsen, er det noget vanskeligt at give Dem Svar. Er det som Flyver, Observatør, Flyvemekaniker, Tegner, Kontormand, Lærling, eller hvad er det? Før vi faar det at vide er det umuligt at besvare de to første Spørgsmaal. Hvad de to sidste Spørgsmaal angaar, kan vi meddele, at ligegyldigt hvad De søger koster det intet, og dermed bortfalder ogsaa det fjerde Spørgsmaal: Understøttelse for ubemidlede"*. SLUT! Et kvalificeret gæt er, at "Svar på Alt" vil være flyver – altså, hvor svært kan det være??

FLYV
- langt bedre

Fra min junglebog:

En flyvende landhandel

Tekst og foto: Dieter Betz

Indflyvning til Lethem.

Passagererne er på vej til flyet, der holder klar til afgang foran os. En lille dreng forsøger fortvivlet at indfange den and, der er sluppet fra ham og jagten går tværs over platformen. Snart er der flere af passagererne, der deltager. Den stakkels and opgiver flugten og må med op i flyet.

Det føles som om vi smelter i vores stole i den ulidelige varme, mens vi venter på at den eneste fungerende batterivogn skal starte os op.

I den anden ende af lufthavnen står en Maersk-blå Boeing 737. Den flyver for Guyana Airways, som også er min arbejdsgiver, om end under helt andre betingelser.

Mine danske kollegaer i den moderne jet sidder i deres cockpit med airconditioning og duften af nylavet kaffe. De skal til Barbados. Vi skal den modsatte vej - en tur til den brasilianske savanne.

I dag er vi heldige: med kun én times forsinkelse kommer vi af sted og snart ligger Timehris hede betonbane bag os. Vores tungtlæssede fly - en Hawker Siddeley 748 - slæber sig op mod de første skyer.

Vor ven Charlie

I 2.000 fods højde hilser vi på "Charlie", der nu er kommet frem gennem en sprække i instrumentbrættet lige under radaren. Han skal ud på sin sædvanlige inspektionsrunde i cockpittet, for at checke krummerne efter den foregående besætnings madpakker.

Charlie er blevet en slags talisman. Han er simpelthen verdens heldigste kakerlak. Vi nænner ikke at slå ham ihjel. Han er blevet fast inventar i cockpittet gennem de sidste uger og er snedig nok til at gemme sig, når flyet står på jorden, så mekanikerne aldrig får fat i ham - og det ville de ellers gerne, fordi Charlie spiser også andet end brødkrummer.

Andenpiloten tager madpakken frem, og jeg får en slurk te af en whiskyflaske (der kan ikke fås termokander i landet). Jeg tænker med vemod på vores stewardesser hjemme i Danmark, der kommer med skoldhed kaffe så snart hjulene har sluppet banen. Men ingen pamperservice her.

En sveddryppende neger står i cockpitdøren og beder om en cigaret. Det er vores loadmaster. Han sørger for at lasten ikke flytter sig i turbulensen af de cumulusskyer som er begyndt at tårne sig op.

Flyet dufter af blandet landhandel. I dag er det mel, ris, sukker, øl og kiks, der skal flyves til Lethem, et sted i savannen, tæt ved den brasilianske grænse. Stedet er opkaldt efter en englænder fra kolonitiden.

Dieter Betz har arbejdet 18 måneder som bushpilot i Guyanas jungle i Sydamerika.
Han er fhv. pilot i Maersk Air og arbejder nu som forfatter, fotograf og foredragsholder.
Er medlem af Eventyrernes klub siden 1992.

Ukendte højder

Under os breder regnskoven sig lige så langt øjet kan række. Kun store floder som spejler himlen, bryder de tusinde nuancer af grøn. Her findes klodens ældste landskaber. Vulkaner som for længst er smuldret bort og kun har efterladt den hårde kraterkerne, står tilbage med lodrette vægge og flade toppe som store søjler i et uberørt landskab. Herude er der ingen spor af mennesker: ingen veje, jernbaner eller broer, for slet ikke at tale om højspændingsledninger eller bare en beskeden telefonledning. Al transport sker med fly – og dem er der ikke mange af.

"Guyana" betyder - de mange floders land - og aldrig har jeg set så mange vandfald, der er nogle af de smukkeste og højeste i verden.

Vi spejder efter det første checkpoint: en meget iøjnefaldende krumning i Essequibo floden, men cumulus skyerne står allerede for tæt. Vi ser ingenting og er dermed tilbage i "the good old days", hvor man fløj efter ur og kompas.

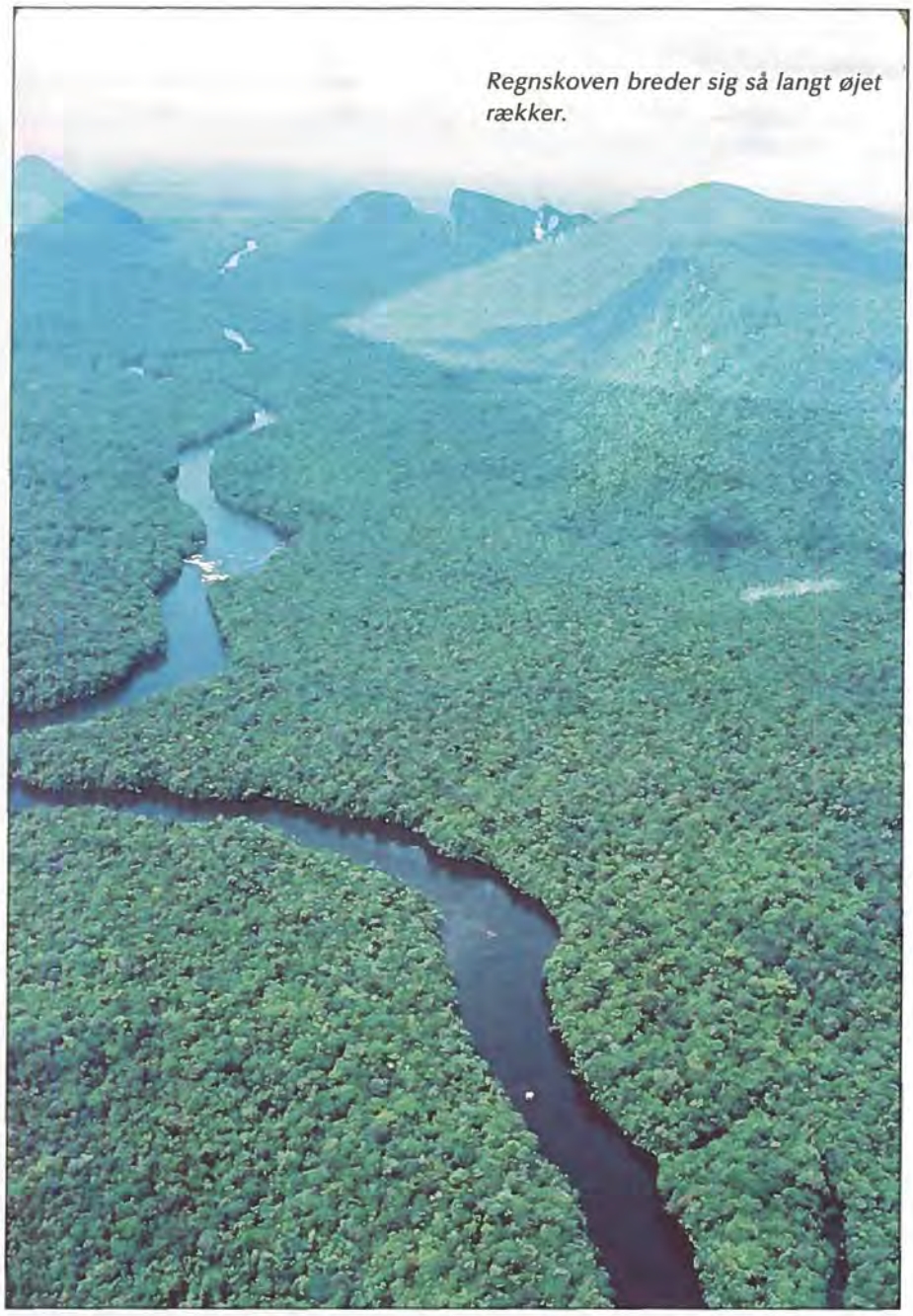
Om lidt vil vi miste radioforbindelsen og så har vi det hele for os selv. Der står et par enkelte radiofyr i landet, men de virker ikke.

På vores rute står der en anmærkning i kortet om, at terrænhøjden er antaget til ikke at overstige 5.000 fod. Højderne i Guyana har aldrig været målt og alle forsøg på at kortlægge landet fra fra fly måtte opgives på grund af vejret. 80 procent af landet ligger uberørt hen - endnu. Men der ligger store skatte gemt under det grønne tæppe: uran, guld, diamanter, bauxit og olie. Hvis man har en gammel dieselmotor, en vandpumpe og lidt kontanter, kan man - med lidt held - hurtig blive en holden mand. De ædle stene og metaller ligger på bunden af floderne og skal bare suges op. Så let er det...

Vi har nået vores flyvehøjde på 10.000 fod. Under os gemmer sig små bopladser og nogle af dem har en tynd rød streg i nærheden, landingsbanen. Disse sand- og lerbaner kan kun bruges halvdelen af tiden, da Guyana har to regntider. Oftest er disse landsbyer med sære navne som Kamarang, Kurupung, Imbaimadai isoleret fra omverdenen i flere uger.

Forbindelsen er afbrudt

Andenpiloten siger noget, mens han ryster opgivende på hovedet. Radioforbindelsen er afbrudt. Kortbølgestationen har heller ikke fungeret i lang tid. Hvis man går tabt herude mellem træerne, er der ikke megen hjælp at hente - og der er lang vej hjem.



Regnskoven breder sig så langt øjet rækker.

Chancen for at blive fundet efter en nødlanding er ringe. En af mine kollegaer fik motorproblemer og klarede sig med hostende motor at "humpe" ud til kysten, hvor han nødlandede på lavt vand. Det tog ham et par uger at nå hjem, og det var kun takket være hjælp fra indianere og guldgravere i området, at han klarede det så hurtig.

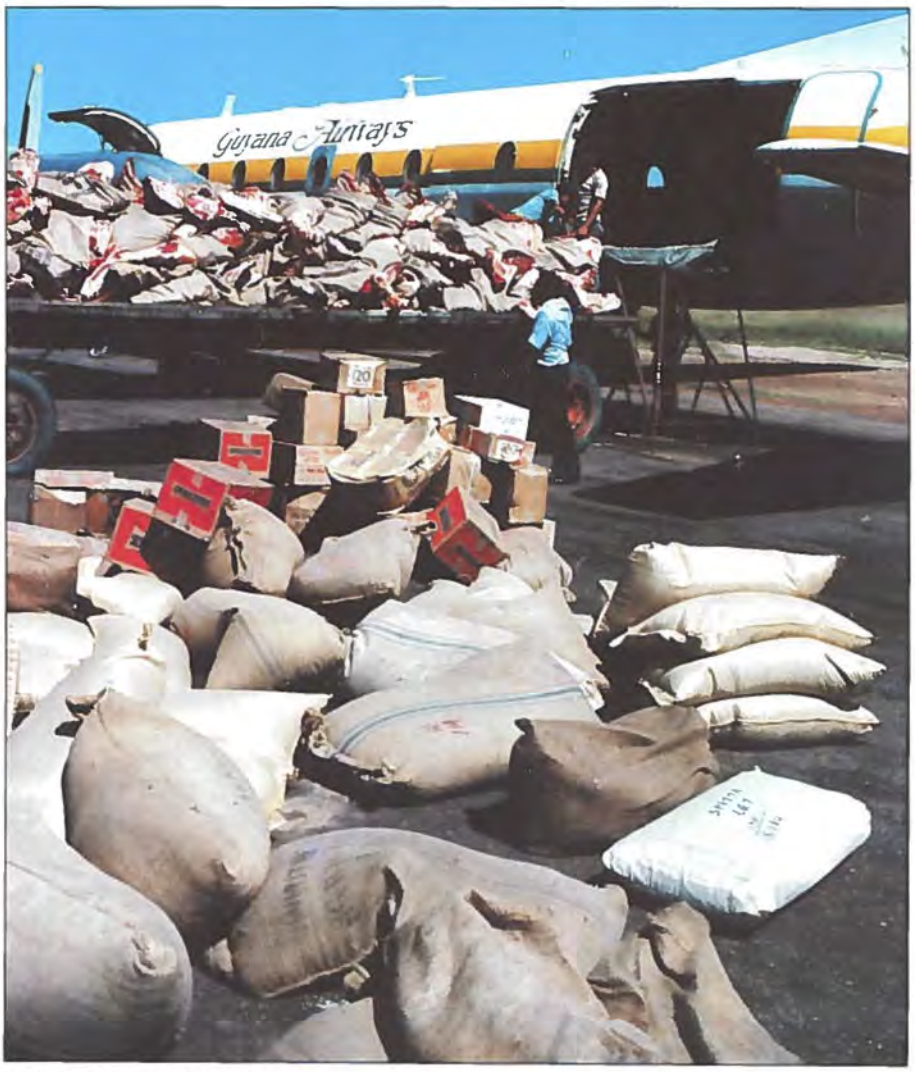
Flere fly er sporløst forsvundet. Men som vores chefpilot siger - man kan jo altid smide flyet i en flod. Dem er der mange af. Og en Hawker kan holde sig flydende ret længe. I tørketiden er der desuden ret store sandbanker, man kan lande på. Det er der et amerikansk fragtfly, som har benyttet sig af. Det ligger der endnu.

Formel 1 over savannen

Da vi passerer bjergene, bliver det skyfrit og foran os breder sig den uendelige savanne. En lysegrøn slette med tynde, hvide stier trampet af heste og kvæg.

På vej ned ryger vi igennem en flok "negrocops", der flyver termik. Det er hvide storke med sorte hoveder. Fuglene er så store, at de ligner små flyvemaskiner, og de flyver lige som os uden overvågning og kontrol fra jorden. Flyvningen er fri her i landet, og den flade savanne er alt for fristende for et par

Folk myldrer ud til flyet, som kommer en gang om ugen.



En flyvende landhandel.

unge piloter. Min sorte makker ser på mig og blotter sine hvide tænder med et smørret grin.

"Skal vi se på blomster, Cap?"

Han kender mit svar og skubber rattet frem. Vi går ned i en højde, hvor vi begynder at ride på groundeffekten. Jeg har altid ønsket mig at kunne stå på jorden og se på det selv. Det må være et rimeligt flot syn, når denne forholdsvis store flyvemaskine kommer drønende i buskhøjde imens den trækker en støvsky efter sig.

Jeg kaster et hurtigt blik bagud i kabinen. William ligger udstrakt på nogle rissække og ryger en cigaret. Han rækker en tommelfinger i vejret. Han er vant til det her "kidstuff" som han kalder det. Han gider ikke at sidde i den eneste stol i kabinen helt bagerst. Jeg har flere gange meget høfligt gjort ham opmærksom på at han burde være spændt fast. Men han siger, hvis dette her skulle gå galt, kunne det alligevel ikke nytte noget at være fastspændt. Han foretrækker at ligge behageligt ovenpå varerne og holde fast i nettet, hvis det blev nødvendigt.

Vi flyver en stor flad bue over savannen, indtil vi kan se vores egen støvsky. Den står som en lys og gennemsigtig, langsomt roterende pølse, som trækker

En sjælden gang mødes vi i luften.

sig tværs igennem det store landskab. I den stille luft står den i lang tid som endnu et vidnesbyrd for menneskets underlige trang til spænding og til at opleve det usædvanlige.

Det er nu engang en utrolig oplevelse at bevæge sig henover jordens overflade med en hastighed, som er højere end den hurtigste Formel 1 racerbil.

Det brænder altid et eller andet sted i savannen - vores eneste information om vindens retning og styrke, når vi skal lande i Lethem. Også her er radiostationen for længst holdt op med at virke. Der er ikke penge til at reparere. Derfor er det altid en overraskelse når vi kommer - ingen ved præcis hvornår. Og når vi kommer buldrende i få meters højde udefra savannen, er overraskelsen total.

Vilde heste på banen

Men vi kan ikke bare lande - først må vi en tur henover banen i meget lav højde for at jage alt væk, hvad der kunne tænke sig at opholde sig der: mennesker, heste, køer, hunde, gribbe og andre væsner for hvem det kunne være yderst uheldigt at blive ramt af et landende fly.

Efter et low pass er banen klar og vi lander på den flimrende asfalt som

Friskt kød i kabinen.

bugter sig som Tivolis rutschebane. Da vi når over landingsbanens første bakketop, mødes vi af et meget flot, men uønsket syn - tre vilde heste i fuld galop hen imod os.

De næste fem sekunder husker jeg som fra en slow motion optagelse. Flyet har stadig al for høj fart til at vi kan nå at bremse inden vi rammer hestene, som tilsyneladende er lige så overrasket som os. En hest forsøger at dreje af mod venstre motor, den anden mod højre og den tredje vender så brat, at den styrter og ruller rundt i sandet lige udenfor banen, mens de to andre smutter inde under vingerne lige uden for propellernes kødhakkende rækkevidde.

Hestene stod stadig i chok da vi rullede forbi dem på vej til parkeringen.

Bagefter måtte vi ud med lufthavnens traktor for at jage dem væk, så langt væk at de ikke ville genere os igen.

Oksekød og dieselolie

Den lave lufthavnsbygning, der er på størrelse med et dansk parcelhus, myldrer med folk, der kun er kommet for at se på flyet og alle de herligheder vi har med. Det sker jo kun én gang om ugen. Indhegningen, som består af en enkelt pigtråd, der for længst er trådt ned, kan ikke holde folk tilbage. Det vrimler med mennesker omkring flyet. Alle kender hinanden og skal hilse på og høre sidste nyt fra byen.

Udenfor i den brændende, dræbende sol står fragten til hjemturen - tre tons nyslagtet oksekød. Det er pakket ind i blodige rissække som kun delvis dækker kødet og tiltrækker alskens flyvende insekter. Himlen er sort af gribbe, der venter på affald fra slagtepladsen. Stanken breder sig i den flimrende hede.

De lokale lastefolk, som er indianerdrenge i pænt tøj og sorte sko, arbejder hurtigt og effektiv og snart er vi oppe i de køligere højder igen.

Nogen råber fra kabinen gennem støjen. Jeg vender mig om. William, vores sorte loadmaster og steward i en og samme person står bag mig med flyets økse i hånden. Den drypper af blod. I den anden hånd holder han en stor luns kød.

"Want some meat, Cap?"

Han har stået i kabinen og parteret en bagfjerding, som er hans andel til hjemmeforbruget – en del af lønnen.

Under indflyvningen til Timehri regner det. Jeg tænder for vinduesviskeren i et banalt håb om at den virker. Den vrider sig lidt i gummilisten, men flytter sig ikke. Det er alt hvad den kan præstere - og det er ikke så lidt, fordi styrmandens visker mangler helt. Det er nu ikke noget der kommer som en overraskelse. Vi låner simpelthen flydele af hinandens maskiner - regeringen bevilger ingen penge til reservedele. Først når flyene står på jorden og ikke kan flyve mere, kan der – måske – skæres noget af budgettet et andet sted.

Vi åbner stormvinduet. Et brøl fra en anden verden sluger alle andre lyde da luftstrømmen rammer åbningen. Med et øje skulende gennem det trekantede hul og det andet på fartmåleren styrer vi flyet ned mod banen. Det er som at køre bil sidelæns. Regnen er tyk, men luften fører vandet forbi vinduet - det er først under landingen den pisker lige ned på mine bukser - altid en god anledning til nogle åndsrige bemærkninger fra mekanikerens side.

Før vi skramler hjem i det nedslidte "rugbrød", som kaldes crewtransport, lige et blik på morgendagens program: dieselolie til Lethem - første flyvning ved solopgang -

VIGTIGT! står der med røde bogstaver. Jo det haster vel som altid. Hospitalets el-værk er løbet tør. Strøm og vand er afbrudt.

I dag købmandsvarer og slagterbutik - i morgen tønder med dieselolie. Og dagen efter passagerer til Barbados. Alt i samme fly.

Godt vi ikke må flyve i junglen om natten - for i aften står den på rom og coke med masser af is i.

Kaiteur vandfaldet, 365 m frit fald.

Flyvningens dage

Tekst og foto: Knud Larsen

Den sjældne Messerschmitt Me108 Taifun sponseres af Lufthansa.

Hvert andet år afholder Dansk Veteranflysamling og Roskilde Flyveklub en flyveweek-end med navnet Flyvningens Dage.

Og der var noget for enhver smag – militærfly, modelfly, faldskærmsspring, veteranfly, svævefly, formationsflyvning og kunstflyvning i verdensklasse. For børnene var der hoppeborge, tombolaer med bamse som gevinst, ishuse osv. Og is- og ølsalg var der brug for i det solrige og varme augustvejr med 28 grader om søndagen.

Iflg. arrangørerne var der ca. 12.500 besøgende. Der deltog 50 fly i stævnet. Den annoncerede Grumman F8F Bearcat var desværre forhindret i at komme på grund af en front over England.

Der var masser af lejlighed til at komme ud at flyve. DC-3 Vennerne var der med OY-BPB og deres venneforeninger i Norge og Sverige kom også med hver deres DC-3. Derudover stillede Danish Air Transport med en ATR72, SAS med en De Havilland Dash 8-400 og det lokale Ikaros Fly fløj med Cessna 177 og 206. 726 gæster var på rundflyvning.

Der var lodtrækning på adgangsbilletterne med flotte gevinster, bla. rundflyvning i Messerschmitt Me 108, billetter til Sterling, Easyjet og Cimber Air o.m.a.

Topindslaget var kunstflyvning udført af englænderen Mark Jefferies i en Extra 300.

Arrangørerne var så tilfredse med resultatet at de er klar igen 18-19. august 2007.

Se flere billeder de næste to sider

Exxon Mobil Aviation Lubricants og Air Alpha havde en stor fælles stand.

Det var ikke kun flyvemaskiner man kunne kigge på – og der var også noget for børnene.

Et herligt gensyn med Douglas DC-3, her den danske og den norske i fin formation.

Saab B17 er nyrestaureret og har deltaget i en række airshow rundt om i Europa i år. En imponerende opvisning af så stort et fly.

Kongelig Dansk Aeroklubs generalsekretær Anders Madsen fløj en flot opvisning i sit L-13 Blanik svævefly OY-NIX.

Ud over Extra 300'eren blev der også fløjet med røg af Ali J. Öztürk i sin modificerede Acromach – fint show som han har vist over det meste af Europa i år.

Fem af de otte flyvende danske de Havilland DHC-1 Chipmunk.

Copenhagen Air Taxi havde en meget fin stand med flere fly. Her er den flyvende del af familien Larsen - fra venstre Jimmy Arly Larsen, Jeanni Kimmer Larsen og fader Kenneth Arly Larsen foran et af deres fly.

Nordiske mesterskaber i kunstflyvning

Tekst: Kirsten Rungholm

- Endelig flyvevejr, der holdes øje med konkurrenterne i luften

I år var det Danmarks tur til at arrangere og således også afholde de nordiske mesterskaber i kunstflyvning. Valget faldt på Sindal Flyveplads (og tiden på 11.-14. august), og forberedelserne til mesterskaberne gik i gang allerede da der var snestorm i Danmark.

For at stable et sådant mesterskab på benene skal der tages højde for mangt og meget og en grundig forberedelse er en forudsætning for et godt resultat. Der skal f.eks. søges tilladelser hos SLV, udsendes invitationer og modtages tilmeldinger og laves lister over deltagere, sørges for overnatning til piloter og dommere, laves budget over hele stævnet, skaffes håndradioer en masse, sørges for information/PR før, under og efter stævnet, sørges for mad og drikke til alle under stævnet, laves briefinger til piloter, sørges for præmier, trykkes t-shirt, startgebyr skal kræves ind, der skal sørges for, at olie og brændstof skal være tilgængelig.

Listen er i virkeligheden meget længere, men med en god fordeling af opgaver på flere af os involverede personer, så er det bestemt overkommeligt og også sjovt arbejde. Vi havde rigtig god hjælp og meget velvillig indstilling fra både lufthavnen, flyveklubben og flyværkstedet i Sindal og de har en meget stor andel i, at stævnet forløb godt og blev sikkert afviklet.

"Træk lidt flere G her, linjen er ikke helt lige, lidt for stejl linje, den skal være 45 grader, så rul om på ryggen og hold den der, pas på du ikke kommer for langt væk, ro på, husk at lav en defineret linje mellem hver figur, træk op til lodret nu, træk hårdt og find den lodrette linje hurtigt, lidt venstre ben nu, hold den, hold den lidt endnu, pinden lidt frem nu, farten skal helt ned, og så højre ben i og træk den rundt i et stall turn og find den lodrette linje ned igen".

26 tilmeldte

Der var tilmeldt i alt 26 piloter fra Sverige, Norge, Finland og Danmark. Senere skulle det vise sig at knap så mange piloter kom til start. 3 piloter fra Finland nåede ikke frem; pga. dårligt vejr i Sverige kunne de ikke flyve af sted hjemmefra. Flere svenske piloter måtte også opgive at deltage da flyet de skulle konkurrere i fik tekniske problemer efter ankomsten til Sindal.

- Der ses videoklip på PCéren

Træning før konkurrencen

Allerede først på ugen ankom de første piloter til Sindal for at træne et par dage op til konkurrencen. Der var flot vejr med høj blå himmel, perfekt til kunstflyvning og der blev trænet fra morgen til aften. Vi hjalp hinanden med at få pudset vores flyveprogram af og en hjælper på jorden gav over radioen hjælp og coaching til piloten der fløj sit kunstflyvnings program i luften.

Onsdag aften var alle piloter ankommet og den første briefing blev afholdt af Contest Director iført vikingehjelm. Alle informationer omkring selve afholdelsen af konkurrencen blev givet, og der blev trukket lod om startrækkefølge. Den engelske chefdommer opfordrede kraftigt til, at man havde en god margin til sin minimumshøjde. Han ville ikke tøve med at diskvalificere deltagere der så ud til, ikke at overholde sin minimumshøjde. Det skulle senere vise sig, at han holdt ord.

Dårligt vejr – andre aktiviteter blev iværksat

En kort briefing igen torsdag morgen, det var skyet vejr og skyerne hang for lavt. Konkurrencen blev udsat, først omkring middag begyndte vi at flyve. Vejret var dog marginalt hele dagen og kun omkring otte piloter kom i luften. Den sidste pilot måtte opgive at fuldføre sit program pga.for lave skyer.

Fredag morgen var skyerne igen lave, og det regnede. Det skulle vise sig at være ret stabilt vejr hele dagen med lave skyer og regnvejr, så ingen flyvning den dag. Om formiddagen tog vi i stedet for en lille turnering i Kongespil eller Cubb som det også hedder, det var hyggeligt tidsfordriv. Om eftermiddagen tog vi på en fælles udflugt til en hjemmebygger i området. Vi så hans hjemmebyggede RV6 i hangaren og én han var i gang med at bygge og hans lille landingsbane. Absolut et meget fint besøg, og vi blev alle beværtet med kaffe og sandwich med kort varsel, meget flot.

Trods det, at ingen havde været i luften den dag, var stemningen god. Vi samledes om aftenen omkring grillen på campingpladsen, hvor mange af os boede i campinghytter. Der blev fortalt gamle flyverhistorier og opfrisket minder fra tidligere konkurrencer. Mange af deltagerne er de samme år efter år og selv om det måske er ét år siden man sidst var i kontakt med hinanden til sidste nordiske mesterskaber, ja, så starter man bare samtalen hvor man slap for et år siden – helt naturligt !

Endelig godt vejr – konkurrencestart

Nu havde vi kun én dag – lørdag - tilbage til konkurrencen. Heldigvis stod vi op lørdag morgen til en høj blå himmel, og vi satte konkurrencen i gang straks

- Lille udsnit af de deltagende fly

Koncentration på dommerlinjen, der spilles kongespil mens vi venter på bedre vejr

efter en 10 min. briefing.

Vi var alle oppe på mærkerne og mere end klar til at gå i luften når vi fik tegn fra starteren, der stod på forpladsen i gul trøje. Alle dommere sad klar på dommerlinjen med øjnene rettet mod flyet i luften, og vi fløj vores program det bedste vi kunne. Under konkurrencen er det selvfølgelig helt uden hjælp fra radioen. Alle kom i luften mindst to gang den dag og nogle kom i luften tre gange. Hen ad eftermiddagen kom der igen nogle skyer, men det lykkedes at få afviklet hele konkurrencen inden aften.

Regler og point

I nordiske mesterskaber konkurreres der i tre sværhedsgrader, nemlig Sportsman, Intermediate og Advanced. Sportsman er tradiotionelt en populær klasse med mange deltagere. Er man lidt mere øvet rykker man op i Intermediate og de dygtige stiller op i Advanced. Alle tre klasser har hver sin minimumshøjde som er henholdsvis 1.500 fod, 1.200 fod og 800 fod.

Flere piloter fik deres ene flyvning "nullet" pga. for lav flyve højde. Dette vil sige, at man kommer så langt bagud på point, at man reelt er ude af konkurrencen. Meget ærgerligt, specielt hvis man har fløjet et meget flot program, lige bortset fra den "lille detalje" at holde minimumshøjden. Og så gælder det heller ikke, at man påstår at ens højdemåler ikke på noget tidspunkt viste at man fløj for lavt. Det er nemlig ikke ens højdemåler der gælder, men derimod dommerens øjemål!

At have fokus på minimumshøjden er en rigtig god holdning at have fra dommernes side. Højden er meget vigtig for at holde sikkerheden i konkurrencen på et højt niveau. Der er ikke sket uheld i en kunstflyvningskonkurrence afholdt under IAC regler noget sted i verden siden IAC blev stiftet i 1960 (IAC : International Aerobatics Club, verdensomspændende organisation for al slags kunstflyvning).

Man får point for hver enkelt figur man flyver i sit program. For den absolut perfekt fløjet figur gives 10 point, det er en sjælden karakter at få. For hver lille fejl eller unøjagtighed trækkes der fra med et point per fejl. Således får man fem point for en gennemsnitlig og middelmådig fløjet figur. 7-8 point får man for en flot og udmærket fløjet figur. Alle point tælles sammen og giver grundlag for en samlet karakter udtrykt i %. Får man f.eks. 70 % totalt for sit program har man altså scoret gennemsnitlig syv point i hver fløjet figur.

"Samling omkring Pitts" : -den lille Pitts tiltrækker opmærksomhed

Resultatliste for Nordiske Mesterskaber i Kunstflyvning i Sindal, august 2005

Sportsman

1. Peter Simonsen, Finland, Eagle 75,04 %
2. Daniel Ryfa, Sverige, Pitts 73,91 %
3. Jørgen Davidson, Sverige, Yak 52 65,07 %
4. Kirsten Rungholm, Danmark, Yak 52 64,95 %
5. Robert Svedjehammar, Sverige, Bellanca 62,94 %
6. Nils Jönsson, Sverige, Bellanca 60,41 %
7. Kent Mattson, Sverige, Bellanca 56,57 %
8. Pekka Niemi, Finland, Eagle 31,85 %
9. Wolfram Meyer, Sverige, Bellanca 28,61 %
10. Hilde Elkeland, Norge, Cap 10 24,40 %

Intermediate

1. Tapio Pitkanen, Finland, Eagle 75,70 %
2. Kimmo Virtanen, Finland, Eagle 64,18 %
3. Steinar Ostby, Norge, Cap10 60,43 %
4. John Lande, Norge, Cap 10 54,49 %
5. Poul Erik Nielsen, Danmark, Eagle 34,66 %

Advanced

1. Gabor Varga, Sverige, Yak 55 75,77 %
2. Lars Najbjerg, Danmark, Giles 202 69,57 %
3. Lennart Harju, Sverige, Yak 55 65,06 %

Konkurrencen blev fuldført og fin afslutningsmiddag

På den lokale kro holdt vi lørdag aften "closingdinner" med præmieoverrækkelse og fin underholdning i bedste vikingestil. Alle var lettede over, at det trods to dage med dårligt vejr til sidst lykkedes at afholde en god konkurrence. Det ville næste ikke have været til at bære med hele tre regnvejrsdage.

Vi nåede knapt at sige farvel søndag morgen til vores nordiske flyverkammerater, alle havde travlt

med at få startet op, så man kunne nå hjem i ordentlig tid, mens vejret endnu var godt.

En god konkurrence var tilendebragt, og vi har haft mange hyggelige timer i selskab med vores nordiske flyver venner.

Vi glæder os allerede nu til at se dem igen næste år til NM i Sverige.

Navne

Flyveulykken ved Karup

Dansk Veteranflysamlings Harvard IIB OY-IIB (ex Flyvevåbnet nr. 309) havarerede den 18. juni på Flyvestation Karup under træning til næste dags "Åbent hus". Begge ombordværende omkom.

Pilot var Arne Moesgaard (MOS), der havde fløjet Republic F-84G Thunderjet og North American F-86D Sabre i Flyvevåbnet og derefter var trafikflyver i Sterling Airways på Douglas DC-6B, Boeing 727, Douglas DC-8 og Boeing 757.

Med i flyet var seniorsergent Ib Hyttel Jensen, 52 år. Han begyndte i Flyvevåbnet i 1969, var en årrække klarmelder på F-35 Draken og blev derefter koordinator af flyvedligeholdelsen på Flyvevåbnets Flyveskole, Karup. Han havde privatflyvercertifikat (deponeret).

Døde

Direktør D. F. Valbjørn

Dansk erhvervsflyvnings nestor, direktør D.F. Valbjørn, døde den 1. maj. Han blev 92 år.

Valbjørn havde beskæftiget sig med næsten alle former for erhvervsflyvning, bl.a. rundflyvning i Kastrup og flymægling på Grønland. I 1961 oprettede han Aerokort, det første danske firma der fremstillede kort, baseret på luftfotografering. Det blev overtaget af Kampsax i 1991.

I 1959 tog han initiativ til genopprettelse af Erhvervsflyvningens Sammenslutning og var formand til 1972.

Oberstløjtnant F.W. Bistrup

Oberstløjtnant Fritz Bistrup er død. Han blev 88 år. Bistrup begyndte på Søofficersskolen i 1933. I 1946 lærte han at flyve som elev på det første Avnø-hold efter krigen. Han fik en alsidig karriere, bl.a. var han med som Catalina-pilot på Pearyland-ekspeditionerne til Østgrønland. Senere blev han stabschef ved Grønlandskommandoen og chef for Flyvestation Torshavn. Han sluttede som chef for Flyvevåbnets konstabelskole

100 år

I omtalen af Helge Staunstrups 100 års dag i september nr. var de første linjer desværre faldet ud.

Indledningen skulle have været således:

"Fhv. urmager Carl Helge Staunstrup fyldte den 10. august 100 år.

Han var en af pionererne der i april 1943 var initiativtager til at stifte Birkerød Flyveklub (nu Nordsjællands Flyveklub).

I 1944 var ....."

Udnævnelse SAS

Ny basechef for flight deck i CPH.

Klaus Høeg har været ansat i SAS siden 1985 og har gennem de sidste 20 år fløjet DC-8, B-767, MD-80, F-28, DC-9 og nu A321. Han har været kaptajn siden 1993 og har arbejdet som instruktør på flere af typerne.

Klaus Høeg har siddet i SAS pilot rekrutteringsgruppe, har gået på SAS management kursus for piloter og har senest været chefpilot på DC-9 i 4 ½ år.

Før sin karriere i SAS var Klaus Høeg i 14 år karriereofficer i Flyvevåbnet og fløj sideløbende diverse jagerfly, flest år på Draken i Eskadrille 729 på Flyvestation Karup. Han har desuden arbejdet tre år i staben i Flyvertaktisk Kommando.

Klaus Høeg er 53 år og gift med Hanne, med hvem han har to børn på 10 og 15 år. Han tiltrådte sit nye job den 20. juni.

Han efterfølger Per Schrøder, som har valgt at koncentrere sig om sit job som kaptajn på MD80.

FLYGTEORI SKOLAN

Flygteoriskolan i Barkarby AB
Box 6095
S-175 06 JÄRFÄLLA/STOCKHOLM
SVERIGE
Tlf +46 – (0)8 – 36 68 24
Fax +46 – (0)8 – 36 68 27
Internet: www.flygteoriskolan.se
E-mail: info@flygteoriskolan.se

- **Flygteoriskolan tilbyder teoriundervisning til ATPL, IR og PPL på fly**
- **Nyt fra 2006: ATPL(A) distance learning! Kursstart Januar, pris SEK 35 000:-**
- **Desuden helikopteruddannelse CPL, IR og PPL**
- **SU-berettiget uddannelse, vi formidler kontakt til bolig**

Head of Training: Ulf Gelberg

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	46141503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9829 3636	Internationalt
Vagn Jensen (næstfmd.)	8644 1133	Uddannelse
Tonny Henriksen	5950 4015	
Jens Feldborg	3250 7898	Teknik & Luftrum
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Feldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg
Tlf. 3990 1710
www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.net

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA i august

8. august. Forsikring
Møde med forsikringsselskab med henblik på at afdække muligheder for at bedre forsikringsforhold for motorfly i KDA-regi.

10. august. Flyvepladser
Møde i Initiativ-gruppen for bevarelse af flyvepladser i Nordsjælland, Allerød Flyveplads. Deltagelse af Søren Pedersen, KDA-amtmiljørepræsentant samt generalsekretæren.

11.-14. august. Kunstflyvning
Nordisk Mesterskab i kunstflyvning i Sindal Lufthavn.

16. august.Bestyrelse
Bestyrelsesmøde i KDA Service på Egeskov Slot.

16. august. Bestyrelse
Bestyrelsesmøde i KDA på Egeskov Slot.

16.-21. august. Ballon
DM, SM og NM i Ballonflyvning, Egeskov Slot.

27.-28. august. Flysik
FLYSIK-træf på Sindal Lufthavn.

KALENDER

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

2006
Svæveflyvning

10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

FAI 100 år

Af Aksel C. Nielsen, formand for KDA
FAI-vicepresident 1992-
Medlem af World Air Games Coordinating Committee 1994-2000

Medlem af FAI PR-Committee 1996-2000.

Et sportslicens og en sporting code er velkendt indenfor luftsportskonkurrencer. Deres opståen er formentlig ukendt for de fleste. Organisationen der står bag begge dele – Fédération Aéronautique Internationale – kan i år fejre 100 års jubilæum.

Adskillige vil mene, at alderen også har præget organisationen i mange år. Hvilket nok ikke har været langt fra sandheden. Men det har ændret sig.

Fra at være en organisation, der fra begyndelsen koncentrerede sig om at måle, hvor lang tid en genstand kunne opholde sig i luften, til at være en verdensomspændende organisation med 95 medlemslande, er der sket meget.

For de franske brødre Montgolfier lykkedes det i 1783, at løfte sig fra jorden i en ballon og fra dette tidspunkt tog den aeronautiske udvikling sin egentlige begyndelse, idet det er accepteret, at dette var den første "luftfærd".

Udviklingen fortsatte indenfor den aeronautiske sfære, idet det lykkedes for franskmanden Jaques Garmerin i 1797 at demonstrere en landing med faldskærm.

Omkring århundredskiftet 1900 var udviklingen af balloner gået fra at være udelukkende dikteret af videnskabelige formål til også at have en sportslig dimension. Dette førte til, at repræsentanter for Frankrig, Belgien, Tyskland, England, USA, Spanien, Italien og Schweiz den 14. oktober 1905 mødtes i Paris, hvor man stiftede organisationen Fédération Aéronautique Internationale. Formålet var at skabe en international organisation, der skulle samle interesserne for udvikling af det aeronautiske samt opstille regler for sportslige aktiviteter.

De første nationale kontingenter blev i øvrigt fastsat efter, hvor meget gas hvert land årligt forbrugte til gasballoner, der indtil dette tidspunkt udgjorde den væsentligste luftsportsaktivitet.

Kontingentfastsættelsen har i øvrigt, ikke mindst i den seneste snes år, været udsat for ændringsforslag, idet kriterierne efterhånden var så uigennemsigtige, at ingen forstod dem. Kontingentet beregnes i dag på grundlag af antallet af "airsports persons", hvilket ikke er helt så enkelt, idet begrebet kan variere fra land til land.. KDAs årlige kontingent er steget til ca kr 50.000 beregnet ud fra et antal "Airsports persons" på under 5.000. Det giver os 5 stemmer.

Med brødrene Wrights flyvning i 1903 øgedes aktiviteterne i FAI-regi. Det besluttedes at opstille egentlige rekordregler, samtidig med at man i 1907 påbegyndte udstedelsen af et flyvecertifikat. Dette kunne dog ikke opnås medmindre man først havde fløjet ballon, for derved at have fået tilstrækkelig aeronautisk erfaring! Dette kunne der nok også være behov for, idet det eksempelvis i en indberetning fra Belgien fra 1911 fremgik, at der over 3 år havde været 100 dødsulykker. Et højt antal målt med datidens aktivitet.

Udviklingen nåede også til Danmark, hvilket førte til, at der den 20. januar 1909 stiftedes en forening: Det danske aeronautiske Selskab, fra 1925 var navnet Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, og fra 1950 ændredes det til Kongelig Dansk Aeroklub, som måske igen står foran en nævneændring, der i højere grad er dækkende for de aktiviteter og interesser KDA varetager i dag.

Danmark var i 1929 vært for FAIs General Conference, som KDA har lagt billet ind på at ville afholde igen ifm. 100 års jubilæet i 2009. Problemet er her, at der er yderligere 3 nationer, der kan fejre 100 års jubilæum, nemlig Norge, Portugal og Luxemburg.

Organisatorisk blev FAI ledet af et Council, der var ansvarlig overfor General Conference, der afholdtes årligt. Den daglige drift blev varetaget af en præsident og et antal øvrige valgte medlemmer, der udgjorde "bestyrelsen". Council bestod af ca 30 medlemmer, der alle havde titel af FAI-vicepræsidenter.

Udviklingen op gennem 20- og 30erne gjorde at aktiviteterne øgedes indenfor både det kommercielle og det sportslige. Begge verdenskrige havde bidraget til nogle teknologiske kvantespring, der på den positive side også kom det sportslige til gode.

Interessen for den konkurrencemæssige del af luftsportsaktiviteter førte til, at den Internationale Olympiske Komite på sit møde i Helsingfors i 1936 besluttede at tage svæveflyvning på det olympiske program i 1940. Typen "Olympia" blev udviklet specielt til deltagelse i OL 1940 i Helsingfors. Desværre blev dette OL som bekendt aflyst. Dog var svæveflyvning fortsat på programmet for OL i London i 1948.

Der blev imidlertid ingen deltagelse fra svæveflyvningens side, idet man ikke ønskede at godkende IOCs amatørdefinition og heller ikke ønskede at fortsætte med "Olympia"-konceptet. Samme holdning fra svæveflyvningens side blev gjort gældende i forbindelse med OL 1952 i Helsingfors, hvor svæveflyvning fortsat var på det olympiske program. Man ønskede bl.a. fortsat dispensationer fra IOCs amatørbegreb, hvilket ikke kunne efterkommes.

Efter 2. verdenskrig udvikledes nye luftsportsaktiviteter, der efterhånden blev godkendt af FAI som selvstændige discipliner. Disse er i dag hver især organiseret i "Air Sport Commissions". Efter flere tilløb i mellemkrigsårene blev faldskærmssport efterhånden godkendt i 1949, herefter fulgte aerobatic/motorfly i 1965, hanggliding i 1974, ultralight i 1982 og paragliding i 1985. De "gamle" discipliner: ballon, svæveflyvning, motorflyvning og modelflyvning var godkendt tidligere.

Karakteristisk for medlemsudviklingen indenfor disse er, at den stort set er stagneret indenfor alles vedkommende. Tilgang af nye medlemmer er sket via de yngre sportsgrene, hvilket væsentligt har bidraget til at sætte fokus på FAI, som international paraplyorganisation. Dette gælder både indenfor organisation og PR-virksomhed.

Gennem de senere år har der været et generelt ønske blandt de yngre FAI-medlemmer om at modernisere FAI. Dette resulterede i, at FAIs organisation ændredes i 2000, hvorefter Council opløstes og erstattedes af "FAI-Board", der består af syv medlemmer, incl. en præsident.

Det besluttedes samtidig at afsætte økonomiske ressourcer til professionelle eksperter. Dette har givet mærkbare resultater indenfor ledelse og markedsføring. FAI har i dag en Strategic Plan, der er et professionelt arbejdsredskab for både General Conference og FAI-Board. Rundt i hjørnerne af FAIs organisation findes dog fortsat levn fra en svunden fortid.

FAI er i dag recognized IOC-member og medlem af GAISF, der består af ikke-olympiske organisationer.

Med tilgangen af nye luftssportsgrene modnedes ideen om et "Luftsportens OL". Dette udmyntedes i beslutningen om at afholde "World Air Games", hvilket fandt sted i 1997 med Tyrkiet som arrangør. I 2001 afvikledes det andet WAG med Spanien som arrangør. Et af formålene med WAG var at tiltrække international opmærksomhed på linie med de traditionelle sportsgrene. Begge forsøg lykkedes ikke i det omfang man ønskede sig. Man ønsker at fortsætte med WAG, men i en anden form.

Ved indgangen til det næste århundrede, fremstår FAI som en international organisation, der er i bevægelse, hvilket markant er accelereret i perioden 1995-2000. Dette giver gode forhåbninger om, at FAI kan imødekomme de forventninger der er til en international organisation. Dog forudsætter det, at der blandt medlemmerne er vilje til stille de nødvendige ressourcer til rådighed. Et forhold der også gør sig gældende på det nationale plan.

Det sker i 2005

Det sker i 2005

1-9/10	Albuquerque Int'l Ballon Fiesta, New Mexico, USA (www.aibf.org)
16/10	Autumn Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
12-14/10	FAI General Conference, Paris (www.fai.org)
15-16/10	Old Rhinebeck Last WW1 Air Show, Rhinebeck, NY (www.oldrhinebeck.org)
18-23/10	Seoul International Airshow, Seoul (www.seoulairshow.com)
22-23/10	Edwards AFB Open House and Airshow, Californien (www.edwards.af.mil)
12-13/11	Aviation Nation, Nellis Air Force Base, Las Vegas, NV (www.aviationnation.org)
9-11/11	NBAA Annual Meeting & Convention, Orlando, FL (www.nbaa.org)
20-24/11	Dubai Airshow, Dubai, United Arab Emirates (www.dubaiairshow.org)
3/12	Planes of Fame, Chino, Californien (www.planesoffame.org)
6-11/12	LIMA 05, Langkawi, Malaysia (www.lima.ca)

- og i 2006

14-16/4	Warbirds over Wanaka, New Zealand (www.warbirdsoverwanaka.com)
16-21/5	ILA Berlin Air Show, Berlin (www.berlin-airshow.de)
23-25/6	Aero Expo, Wycombe Air Park, Buckinghamshire, England (www.expo.aero)
17-23/7	Farnborough Int'l Airshow, Farnborough, England (www.farnborough.co.uk)
6/9	Ellerhammers flyvning 100 år
12/11	100 års dagen for første godkendte flyvning i Europa (Santos Dumont)

- og i 2007

18-24/6	Paris Air Show, Le Bourget, Frankrig (www.paris-air-show.com)
18-19/8	Flyvningens Dage, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)

Se også www.airshows.org

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Al flyvning begynder her!

PilotShop på www.kda.dk

Al flyvning begynder her!

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-HIN	Robinson R44	2005	10835	8.8.2005	Helena Helicopter Service ApS, Sønderborg	SE-IFL
OY-NCC	Dornier 328-100	1997	3083	23.8.2005	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	D-CIAC
OY-NCO	Dornier 328-300	2002	3210	18.8.2005	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	N238HJ
OY-SRH	Beoing 767-204	1989	24457	27.7.2005	Star Air A/S, Dragør	N457GE

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-DZD	Piper PA-28-140	19.8.2005	Aircraft v/ Tue Friis-Hansen, Hvidovre	Solgt til Spanien
OY-GMC	Cessna 550 Citation II	22.8.2005	OREST-Immorent LEasing GmbH, Wien	Solgt til USA
OY-PHB	Piper PA-34-220T Seneca V	8.6.2005	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt til Italien
OY-PHG	Piper PA-32R-301T Saratoga II TC	26.7.2005	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt til Frankrig
OY-RTG	ATR72-202	11.8.2005	Cimber Air A/S, Sønderborg	Solgt til Irland
OY-SVW	BAe Jetstream 4102	7.6.2005	Sun-Air Scandinavia A/S, Billund	Solgt til England
OY-USD	Boeing 757-24A	8.8.2005	Star Air A/S, Dragør	Returneret til ejer i USA
OY-XTI	Ventus CT	23.8.2005	Jørgen Ib, Assens	Solgt til Tyskland

Ejerskifte

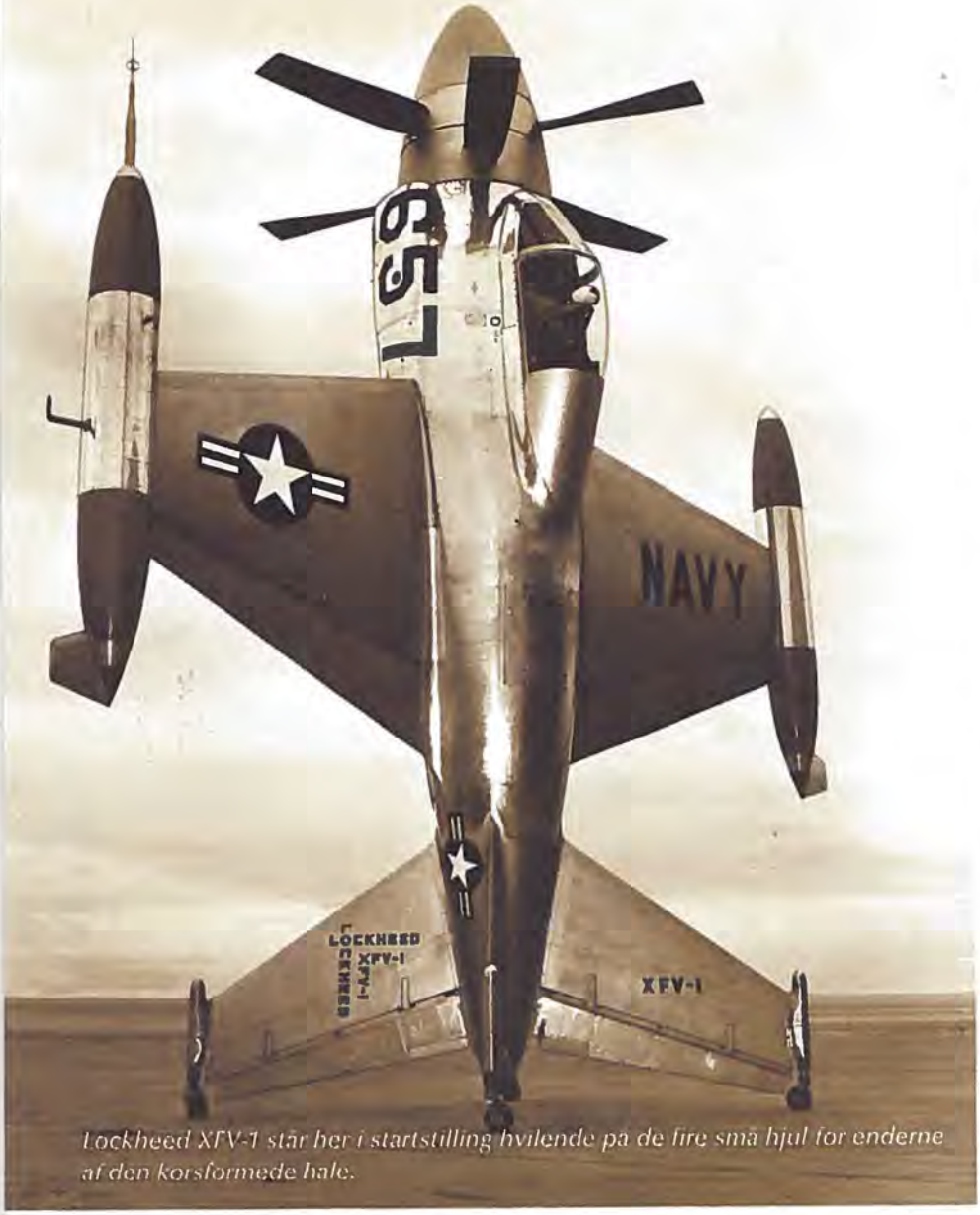
OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-ATM	KZ VII	19.8.2005	Aviator, Aalborg Svæveflyverklub	Flyvematerielkommandoen
OY-AVG	Piper J4A Cub	18.8.2005	Egon Møller, Tarm	Erik Krogh-Rasmussen, Åbenrå
OY-BJO	Piper PA-28RT-201T Turbo Arrow IV	19.8.2005	Jan Tøpholm, Holte	Harlot Gruppen
OY-BLB	Piper PA-28-151 Cherokee Warrior	25.8.2005	Roskilde Flyveklub	Aviation Lease & Finance A/S
OY-BTE	Piper PA-28-161 Cherokee Warrior	24.8.2005	Dansk Flyservice v/ Anders Jesper Hansen, Svinø	Ole Brinckmeyer, Allerød
OY-CBP	Beech 200 Super	1.7.2005	Aviation Lease & Finance A/S under konkurs, Roskilde	Muninn Aviation ApS
OY-DCV	Piper PA-22-108 Colt	19.8.2005	Peter Zier Jørgensen, Ebeltoft	Søren Kjær, Århus
OY-PHD	Piper PA-46-500TP Malibu Meridian	19.8.2005	Selco A/S, Roskilde	Air Alpha Aircraft Sales, Odense
OY-VXG	Rolladen LS1-f	19.8.2005	Mike Sørensen, Silkeborg +	Klaus Høegh-Hagensen

Rettelse vedr. FLYV nr. 7.2005: OY-DZB er ejet af Poul Horsdal, Støvring og ikke som anført.

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.



Lockheed XFV-1 står her i startstilling hvilende på de fire små hjul for enderne af den korsformede hale.

Historiske Vingesus

Lockheed XFV-1 Salmon

Af Wilhelm Willersted

I menneskets drøm om at flyve som fuglen har formentlig også altid været ønsket om at kunne starte og lande lodret (på engelsk Vertical Take Off and Landing) som de fleste af vore fjerklædte medskabninger jo kan – med undtagelse måske af svaner og lignende sværvægtere.

Men det har som bekendt flykonstruktionsmæssigt ikke været så nemt at realisere in natura.

Det var først da man begyndte at manipulere med at vende jetdyser, at man fik muligheden for at stikke lodret til vejrs og ditto igen vende tilbage til Moder Jord. Det må indrømmes, at det med at kunne starte og bevæge sig op og ned i lufthavet som en elevator har helikopterne pr. definition altid kunnet, men VTOL-funktionen for et traditionelt vinget fly var en ganske anden og mere vanskelig sag.

Under Anden Verdenskrig eksperimenterede tyske flyingeniører også med lodretstartende fly. Focke-Wulf havde blandt andet som superhemmeligt projekt et kampfly med tre roterende vinger og en firedelt, korsformet hale. Maskinen som nok var en kombination af en helikopter og et almindeligt fly kom som mange af de fikse ideer ikke videre end til tegnebrædtet.

Amerikanerne gjorde efter Verdenskrigen noget for at realisere VTOL-tanken.

Den amerikanske flåde inviterede således i 1950 Convair og Lockheed til at give deres bud på en VTOL-jager, der ikke alene skulle starte fra landjorden, men som også kunne gebærde sig fra hangarskibe og mindre eskortefartøjer til havs.

Convair Pogo har været omtalt i FLYV for et par år siden på de flyhistoriske sider, men her er lidt om Lockheeds VTOL-bud.

Det var den berømte chefdesigner Clarence L. "Kelly" Johnson fra Lockheeds ligeså legendariske Skunk-works i Californien, som kastede sig over opgaven. Måske har Mr. Johnson haft mulighed for at kigge nærmere på Focke-Wulfs føromtalte hemmelige VTOL-jager, for hans og Lockheeds XFV-1 har visse ligheder med det droppede tyske projekt, især det korsformede haleparti.

Lockheed XFV-1 står lodret på den firedelte hale, men vingerne er ikke tredelte, men helt "normale", det vil nu sige, at de forbløffende ligner vingerne på en Starfighter, men det er jo også et af "Kelly's" børn (og man må jo godt stjæle fra sig selv).

XFV-1 blev udstyret med en Allison YT-40 propelturbine med korte, modroterende trebladede propeller.

Der blev arbejdet intenst på at udvikle netop denne YT-40 motor, der oprindeligt var på 5.500 hk, men som skulle forbedres til at kunne yde mere end godt 7.100 hk.

Det kan derfor konstateres, at XFV-1 ikke havde en motorinstallation, der var kraftig nok til at tillade effektiv lodret start – eller landing.

Mens man ventede på at få den stærkere motor installeret gennemførte Lockheeds testpilot Herman Salmon med tilnavnet "Fish" (salmon er jo navnet på en laks) flyvningerne med XFV-1.

Data:
Lockheed XFV-1 Salmon

Motor:
En Allison T-40 turboprop
på 5.500 hk

Spændvidde:	8,63 m
Længde lodret:	11,23 m
Højde vandret:	3,35 m
Vingeareal:	22,85 m2
Maks.fart:	805 km/t
Tomvægt:	5.261 kg
Fuldvægt:	7.358 kg

Til at bugsere rundt med XFV-1 på jorden anvendte Lockheed denne transportvogn.

Efter i en årrække at have været udstillet i San Diego i Californien er Lockheed XFV-1 nu at finde på US Navy museet i Pensacola i Florida.

Man monterede eksperimantalflyet på et vandret hovedhjulsunderstel under kroppen og benyttede to af de projekterede fire halehjul til støtte agter.

Således udstyret udførte Mr. Salmon VTOL-flyets førsteflyvning lige ud-adlandevejen (eller –startbanen) den 23. marts 1954.

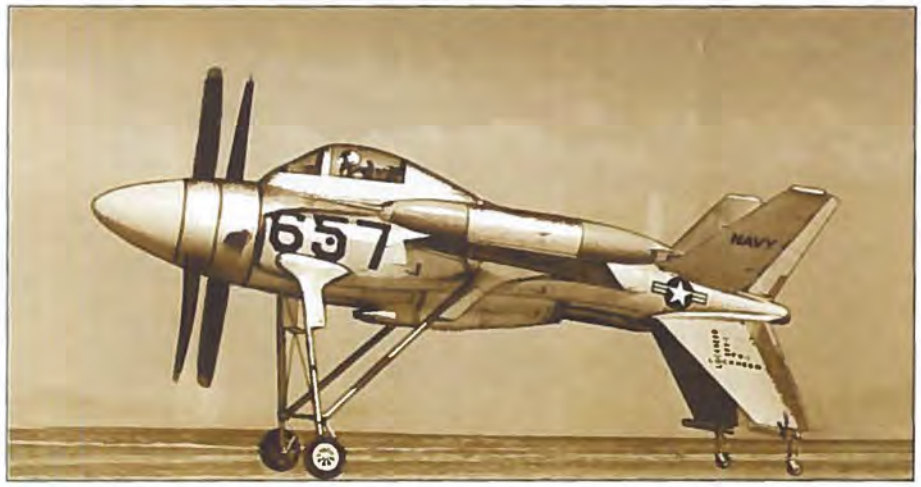
I de kommende dage gennemførtes en række testflyvninger, hvor piloten i bekvem og sikker højde kunne udføre de ønskede lodrette flyvninger lige op og ned. Hans sæde i cockpittet kunne vippes 45 grader efter behov, men det har til trods for det formentlig ikke været særligt nemt at sno sig i hyttefadet.

Lockheed og Mr. Salmon kunne efterhånden blot ærgre sig over, at den rigtige motor til flyet aldrig blev klar.

Det var således den tekniske årsag til og forklaring på, at projektet blev droppet.

Som et plaster på såret kalder man nu for eftertiden Lockheeds VTOL-jager for XFV-1 "Salmon" velsagtens for at markere, at der i hvert fald ikke var noget i vejen mellem de to!

Efter at være udstillet siden 1979 i San Diego i Californien er Lockheed XFV-1 nu overført til US Navy museet i Pensacola i Florida.



Hermman "Fish" Salmon gennemfører her førsteflyvningen med XFV-1 marts 1954.

Til de vandrette starter og landinger udviklede Lockheed dette robuste faste understel.

Annoncering:
Ring til
Jakob Tornvig
Tlf. 7580 0032

We bring you up front

center air
pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af Sterling.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

Fly til salg

Fabriksnye fly:
Piper Archer III USD 290,737
Piper Saratoga II TC (sept. 05)
Piper Warrior (okt. 05)
Piper Saratoga II TC (nov. 05)
Piper Malibu Meridian (dec. 05)

Brugte fly:
2002 Piper Malibu Meridian OY-LDA USD 1,625,000
1996 Piper Malibu Mirage SE-KCN USD 525,000
2001 Piper Seneca V D-IIGP USD 525,000
1975 Piper Seneca II OY-BYI USD 175,000
2000 Piper Saratoga II TC N8YG USD 400,000

Odense Airport
Telefon: 65 954 954
E-mail: sales@airalpha.com

Reservedele

Vi har flere end 6000 Piper part numre på lager og tilbyder stor fleksibilitet: Ved bestilling inden kl. 16.00 sendes reservedelen(e) samme dag.

Vedligehold

Uanset om du skal have skiftet en pære eller en motor, kan du trygt henvende dig til vores EASA Part 145 godkendte værksted i Odense. Vi er et one-stop værksted, da vi kan tilbyde en komplet løsning inden for fly-vedligehold.

Vores certificering omfatter både helikoptere, turbine- og stempelmotorfly – store som små.

Vores service inkluderer en godkendt Avionic Workshop. Her tilbyder vi salg af de fleste typer avionics og elektronisk udstyr, og vi har stor erfaring med design, engineering og installation i et bredt udvalg af fly og helikoptere.

I vores Component Workshop udfører vi overhauls og reparationer på Bell 222/230/430 helikopter komponenter.

Takket være vores brede erfaring og ekspertise tilbyder vi den bedste support i vores tre dertil indrettede hangarer.

Odense Airport
Telefon: 65 95 54 54
Fax: 65 95 54 76
E-mail: maintenance@airalpha.com

Elite · TAE Thielert Aircraft Engines · Piper Freedom of flight · GARMIN

AIR ALPHA
www.airalpha.com

Flymarkedet

Tampico TB9 sælges
Årg. 1980, flot og velholdt.
TT 1770, 50 T SMOH, 50 T
prop. Pris kr. 279.000.-
Henv. 2711 2313 / 4068 1929

Garmin GNS430 sælges
O/H, komplet med monteringskit, antenne, manualer, O/H ILS indicator. Alt som nyt og let at montere.
Kr. 56.995.-
Tlf. 26 84 26 27

Allerød Flyveplads
WWW.EKAL.dk
Udlejning af hangar på års/vinter basis.
Service af Piper & Cessna.
Piper PA28-140 sælges.
Tlf: +4540763137

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION

RD EQUIPMENTS

RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

PilotShop på
www.kda.dk
Al flyvning begynder her!

Superflot C172
årg. 1998 sælges

Totaltid: 3908 timer
Motor: Lycoming 1800 timer
Prop.: McCauley 40 timer

OY-JDL (N9514Q) er fuld IFR udstyret med 53 gallons fueltank og kan besigtiges i Roskilde Lufthavn

For yderligere info ring
+45 5094 7025

Se også www.starkite.dk

Pris: DKK 720.000

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 inden for 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union
Upsalagade 20, 4. th., 2100 Kbh. Ø. Tlf. 35 47 34 10

LÆR AT FLYVE!
Se også bagsiden eller www.flyv.dk

HMK
HERNING MOTORFLYVEKLUB

PPL Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

Air Danica
Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

Tilbyder følgende uddannelser:

- Modulare samt integrerede pilot uddannelser
- Type Ratings på B 737 og A 320 inklusiv MCC
- Class Ratings, GPS Approach Qualification
- FI, FI(A)IR, IRI, CRI SPA
- ATPL (A) samt PPL (A) teori på distance learning

DanFly ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens
Web: www.danfly.net Mail: Mail@danfly.net
Tlf.: 7454 5480. Fax: 7454 5487

Se vores hjemmeside for nyheder og priser
www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

Mdl.094427 BIRTE KORSGAARD
FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 Ballerup

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

Nordjyllands flyveskole
PPL
CPL/IR
Radiobevis

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000100299

FLYV

November 2005 11

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in

Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

IKAROS FLYaps

Ikaros tilbyder nu:

JAR GODKENDTE MODULARE UDDANNELSER

- Single Engine Instrument Rating
- Commercial Pilot License
- Multi Engine Class Rating
- Multi Engine Instrument Rating

For priser og uddannelsesforløb se:
www.ikaros.dk

Vi tilbyder igen udlejning og aerobatic skoleflyvning på Bellanca Decathlon

PPL teori og skoling
Night Qualification
Flyudlejning

Dansk og engelsk radiocertifikat
Difference og familiarisation training
PFC på SEP og MEP- land, samt I.R.

☎ 4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn rådgiver indenfor:

- Flyforsikring
- Pilotforsikring
- Loss off license
- Hospitalsforsikring
- Ulykkesforsikring
- Rejseforsikring
- Hangar Keepers
- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Medlem af Forsikringsmæglerforeningen i Danmark

TORBEN LUND SIMONSEN
FRODE K. LARSEN
Forsikringsmæglere

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf.: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr.: 57112158
Nordea: 2253 8129 710234

Nordisk Flyforsikring A/S er et nyt, selvstændigt selskab efter en omstrukturering af flyforsikring i Norden

Som kunde hos Nordisk Flyforsikring opnår du 2 væsentlige fordele:

- En strømlinet organisation, der samler al ekspertisen på ét sted.
- Udbygning af vores rådgivningsfunktion med fokus på individuel risikovurdering

Ring og hør nærmere – vi er nu i luften.

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

Tlf.: 33 45 03 00
Fax: 33 13 06 01

E-mail: info@nfl.aero
Web: www.nfl.aero

FLYV

78. årgang nr. 11 · november 2005

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: flyv@kda.dk

Redaktør
Knud Larsen (ansvarshavende)

I redaktionen:
Hans Kofoed

Annoncer:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
7160 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Produktion:
Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementspris:
450 kr. pr. år plus evt. udlandsporto.

Artikler optaget under navn står for de enkelte forfatteres 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

FMK

Kontrolleret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.04 til 30.6.05: 4.127 ekspl.

Forsiden:
Lars Skjødt Jensen har fløjet B-17 – noget mange drømmer om, men kun få opnår. Se artiklen på side 16. Foto: Lars Skjødt Jensen.

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Artikler:

8 Til Nordkapp i OY-CGB

12 Exit H-500

16 Duxford og Sally B

20 En tur til Finland

24 Årets tur i Dimonaen

Rubrikker:

4 Kort Sagt

28 For 70 år siden

30 Organisationsnyt

33 Det sker i 2005

34 Navne

35 Oskar Yankee

36 Historiske Vingesus

38 Flymarkedet

Kort Sagt

Museum på FSN VÆR

Der er stiftet en ny forening med udgangspunkt i den nedlagte Flyvestation Værløse.

Det er målet med et Danmarks Flyvehistorisk Museum i Værløse at kunne formidle dansk militærflyvnings historiske kulturarv på en måde, så det kan stå mål med andre nationers flyvemuseer.

Formand for den nye forening er den tidligere SAS-luftkaptajn K. Nørgaard Kristensen (NØR), Valløby pr. Køge. Han har i øvrigt også en fortid som jagerpilot i det danske Flyvevåben.

Formanden siger:

"Tanken om at bevare dele af Danmarks længst fungerende flyvestation til museale formål vækker stor opmærksomhed. Bag ideen står den netop stiftede "Foreningen Danmarks Flyvehistoriske Museum, Værløse" der allerede nu har samlet op mod et par tusinde underskrifter på, at det er en god idè at arbejde videre med, når staten nu overlader det store areal til den nye Furesø kommune.

Foreningen, der også er i gang med medlemstegning, tilstræber nært samarbejde med statslige myndigheder, herunder Flyvevåbnet, Kulturarvsstyrelsen, Tøjhusmuseet, lokalhistoriske og private arkiver, danske og udenlandske flyvemuseer, flyvehistoriske foreninger m.fl. – og naturligvis først og fremmest med den kommende Furesø Kommune. Flere kommunalbestyrelsesmedlemmer har allerede vist positiv interesse.

Det er målet med et Danmarks Flyvehistorisk Museum i Værløse at kunne formidle dansk militærflyvnings historiske kulturarv på en måde, så det kan stå mål med andre nationers flyvemuseer. Og netop en eller flere af de eksisterende hangarer, shelters og andre bygninger i Værløse vil kunne give enestående muligheder for at etablere et sådant museum med plads til mange af de militære flytyper, der i årenes løb er lettet og landet på dette historiske sted. Ydermere er beliggenheden publikummæssigt attraktiv med kun 15 kilometer til hovedstaden, og giver endvidere gode muligheder for at tilgodese kommunale ønsker om at iagttage principperne i begrebet "oplevelsesøkonomi".

Det er foreningen magtpåliggende at fastslå, at man under ingen omstændigheder ønske at "stjæle" museumsfly fra eksisterende samlinger, hvilket der desværre er blevet fremsat formodning om fra anden side. Derimod ønsker Foreningen Danmarks Flyvehistoriske Museum, Værløse, som nævnt ovenfor, at samarbejde med alle, der virker for at bevare dansk flyvnings historiske kulturarv. Det kan endvidere nævnes, at flere af de gamle udstillingsfly rundt om i landet er restaureret af frivillige, der har gjort tjeneste på flyvestation Værløse."

Fennec til Irak

Folketingets udenrigspolitiske nævn vedtog den 27. september, at Forsvaret sender et helikopterbidrag til Irak for at assistere Den Danske Bataljon under de forestående valg, og allerede den 4. oktober fløj tre Aerospatiale AS-550C2 Fennec fra Karup til Basra i en russisk Antonov An-124.

Til betjening af helikopterne udstationeres 26 piloter, mekanikere, kommunikationsfolk og operationsfolk. Udover disse tre helikoptere har den danske bataljon endnu en i reserve. De har hidtil været anvendt som panserjagere, men bevæbningen er fjernet. Besætningen medfører dog håndvåben til selvforsvar.

De tre operationelle danske helikoptere ankom til Irak onsdag den 5. oktober. Allerede fredag blev Flyvevåbnets grønne silhuetter spottet over Camp Danevangs ørkenlandskab, og natten til mandag deltog Fennec helikopterne i den første operation til støtte for bataljonen.

Spejdereskadronen skulle eskortere en stor forsyningskolonne gennem det danske ansvarsområde, og operationen blev overvåget fra luften.

Helikopterne skal primært fungere som observationsplatforme. De ventes kaldt tilbage efter ca. tre måneder, altså omkring årsskiftet.

MyTravel i Finland

Skandinaviens største charterflyselskab, MyTravel Airways, har hidtil kun fløjet fra Danmark (25 pct.), Norge (25 pct.) og Sverige (50 pct.), men den 13. oktober blev selskabet nordisk. Selskabet påbegyndte da daglig trafik fra Helsinki, hvorfra der skal flyves for Tjæreborg Rejser til De Kanariske Øer og til Madeira.

Tjæreborg Rejser har i nogle år anvendt et britisk flyselskab, men overgår nu til MyTravel Airways. Derfor statio-

Fennec lastet på FSN Karup i en Antonov An-124. Der er god plads. Foto: Palle J. Christensen.

VI BYGGER MERE END EN FLYVEMASKINE.
Vi bygger
fællesskab.
NORTHROP GRUMMAN | BAE SYSTEMS | PRATT & WHITNEY | GE AIRCRAFT ENGINES
LOCKHEED MARTIN

Airbus 321 i MyTravel Airways farver.

neres der vinteren over en Airbus 321 med plads til 211 passagerer i den finske hovedstad. Flyet skal i løbet af vinteren flyve over 25.000 finner til sydens sol og varme.

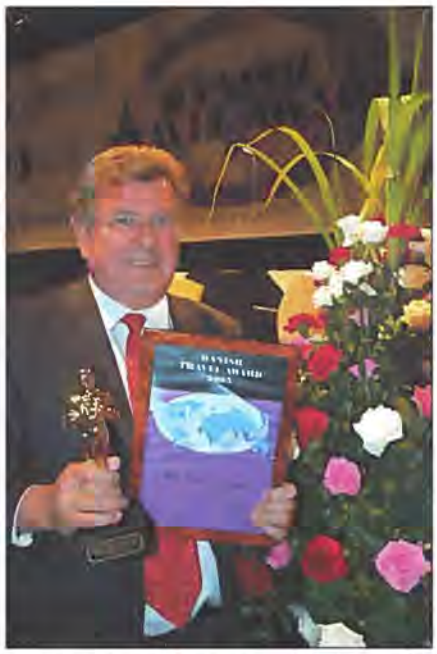
- Mens det nye kabinepersonale består af 30 unge finner, er det fortrinsvis vore danske piloter, der skal sidde i cockpittet. De vil på skift være stationeret i Finland og på De Kanariske Øer, siger informationschef Torben Andersen fra MyTravel Airways.

Samtidig med at selskabet starter flyvninger fra Finland, har man indgået en millionkontrakt med Falk Lauritsen Rejser i Herning. Næste sommer skal flyselskabet hver uge transportere 177 gæster fra Billund til Hurghada (Egypten, red.). Ca. 20 pct. af MyTravel Airways' kapacitet om sommeren besættes af eksterne kunder som f.eks. Apollo og Star Tour, mens tallet er 15 pct. om vinteren, hvor selskabet er dominerende på oversøiske rejsemål som Phuket, Sri Lanka, Goa og Natal i Brasilien.

Mere MyTravel Airways

MyTravel Airways (tidligere Premiair) skilte sig ud fra de øvrige prisvindere, da branchebladet Standby uddelte årets Travel Awards til rejsebranchens bedste aktører. Flyselskabet modtog således forbrugernes pris for sjette år i træk som Danmarks bedste charterflyselskab - en bedrift, som ingen andre prisvindere kunne gøre selskabet efter.

MyTravel Airways er Skandinaviens største charterflyselskab og sørger



Direktør Tom Clausen med diplomet for Danmarks bedste charterflyselskab.

hvert år for, at ca. 35 pct. af de danske charterrejsende bliver fløjet på ferie. Selskabet vandt prisen foran SAS Charter og det nu hedengangne Maersk Air. Prisoverrækkelsen fandt sted i Billund Lufthavn, hvor ca. 350 rejsebranchefolk var på plads - fløjet frem af SAS, Sun-Air og MyTravel Airways.

Air Greenland billigt

Selskabet skriver i en pressemeddelelse den 11. oktober: "For de fleste er Air Greenland og ordet billig ikke to ord, der siges i samme sætning". Men det gøres der nu noget ved.

Der indføres nu de billige Takuss´priser på alle sæder på ruter mellem en række kystbyer på Vestkysten helt frem til 15. juni 2006.

Et priseksempel er Ilulissat - Maniitsoq tur/retur 2.040 DKK (normalpris 4.070 DKK), derudover skal der tillægges lufthavnsafgifter for en returflyvning på 502 DKK plus et salgsgebyr.

Et interessant eksempel er ruten Ilulissat – Aasiaat, hvor billetprisen er 360 DKK, mens lufthavnsafgiften stadig er 502 DKK!

Billetterne skal være købt 14 dage inden afrejse. De kan hverken ændres eller refunderes og der sælges kun returbilletter.

Cimber Air og eventyrbilletter

Cimber Air har sænket priserne på hele rutenettet pr. 9. oktober. Nu koster en returbillet København – Rønne inkl. gebyr og afgifter 542 kr., København – Basel koster 1.068 kr., og Billund – München 1.271 kr.

Desuden har Cimber Air så stor efterspørgsel på Bornholmsruten at der indsættes ekstra afgange fredag og søndag aften samt søndag formiddag.

Kastrup - Atlanta

Delta Airlines åbner den 2. maj 2006 en ny rute fra København til Atlanta Hartsfield-Jackson International Airport i staten South Carolina på USA's sydøstkyst.

Delta flyver syv dage om ugen med afgang fra København kl. 11 og ankomst i Atlanta kl. 14.55 lokal tid. Den modsatte vej er der afgang fra Atlanta kl. 18 og ankomst i København næste morgen kl. 9.

"Vi er meget glade for at præsentere vores nye rute fra København til USA. Med den direkte forbindelse til Atlanta, Deltas største knudepunkt, får forretningsrejsende og turister fra Danmark nye og forbedrede muligheder for at rejse. Delta har over 1.000 afgange om dagen fra Atlanta, blandt andet til populære rejsemål som Florida, Los Angeles og San Francisco," siger direktør Loren Neuenschwander fra Deltas Atlanterhavsregion.

Delta Air Lines er verdens næststørste luftfartsselskab målt på antal passagerer og det førende amerikanske luftfarts-

selskab på Atlanten med daglige forbindelser til 502 destinationer i 88 lande med luftfartsselskaberne Delta, Song, Delta Shuttle, the Delta Connection og samarbejdspartnerne verden over.

Kastrup – Newark

Den 24. maj næste år åbner Continental Airlines en daglig rute til New York/Newark. Der bliver afgang fra København kl. 10.35 med ankomst til New York kl. 13.20 samme dag. Fra New York bliver der afgang hver dag kl. 19.10 med ankomst i Kastrup kl. 09.05 næste dag.

Continental indsætter et Boeing 757-200 på ruten, det har plads til 172 passagerer med 16 på BusinessFirst klassen.

Ny Airbus

Bestyrelsen hos Airbus har godkendt at påbegynde bygningen af et nyt fly i familien.

A350 er planlagt til drift fra 2010 og vil fra starten omfatte to versioner. A350-800 kan tage 253 passagerer i en kabine med tre klasser over ruter på op til 16.300 km. Storesøster A350-900 vil tage op til 300 passagerer i en tilsvarende kabine men "kun" over afstande på op til 13.900 km.

De nye fly deler teknologi med A380 og vil drage nytte af typeligheden i Airbus' flyfamilie. A350 vil fra starten blive tilbudt med General Electric's nye GEnx 1A motorer, og Airbus har også skrevet kontrakt med Rolls Royce om udvikling af en ny version af Trent flymotoren til A350 – Trent 1711.

Den nye A350 får en ny kompositvinge og en krop af aluminium litium, der tilsammen giver flyet 60 procent avancerede materialer.

Airbus har foreløbig sikret sig 140 ordrer på A350.

A350 skal konkurrere med den kommende Boeing 787 Dreamliner, der også bliver produceret i flere varianter.

RIAT – se det igen

For de der har lyst til at genopleve årets Royal International Air Tattoo i Fairford, England, og også for de der slet ikke så det, er der nu mulighed for at købe en DVD eller en videoudgave med 38 opvisningsflyvninger med alle de kendte hold, den finske F-18, franske Mirage 2000C og en masse mere. Filmen varer to timer med cockpitlyd i stereo mm.

Overskuddet af salget går til et godt formål – Royal Air Force Charitable Trust ligesom overskuddet af selve RIAT. Prisen er £16.95 for DVD og £14.95 for video plus forsendelse. Se www.airtattooshop.com.

Helicopter instrument rating i Danmark - i simulator og Bell 222

Al kommerciel helikopter-operation under IMC i JAR OPS 3 flyves i multi engine helikoptere. Den bedste måde, hvorpå du kan forberede dig til et job i helikopterbranchen, er ved at erhverve dig en multi engine single pilot instrument rating. Vi tilbyder et instrumenttrænings-program i en fuldt IFR-udstyret multi engine helikopter. Al træning i simulator og helikopter udføres i en Bell 222. Første elevhold forventes at starte i januar 2006. Ansøgere kan kontakte os for yderligere information.

AIR ALPHA
www.airalpha.com

Odense Lufthavn, Lufthavnvej 151, 5270 Odense N
Tlf. 65 95 54 54, Fax 65 95 54 76, ftd@airalpha.com

Til Nordkapp i OY-CGB

Tekst og foto: Ebbe Lohmann

Foto: Rica Hotels Finnmark

Egentlig skulle vi have været af sted sidste år, men én af piloterne på min Cessna lavede en dårlig landing, hvor propellen var i jorden, så det blev august, før OY-CGB var klar igen. Selv om det er længe lyst endnu i august, er midnatssolen der dog ikke længere, så vi (min kone og jeg) valgte at udsætte turen til 2005.

Forberedelserne

Flykortene var købt, ruten valgt, indtegnet med 5-minutters mærker og planlagt mht. min. sikker flyvehøjde, mellemlandinger mm. – alle kortene var lagt ud i forlængelse af hinanden, seks Sverige, et Finland/ Ivalo og et Nordnorge. Flyvepladserne og naboflyvepladserne på ruten, deres banelængder, retning, frekvenser mv. undersøgt og omhyggeligt nedskrevet i rækkefølge.

Karlstad Lufthavn ligger just ikke i et byområde.

Lørdag den 18/6 var det så afrejsedag. Det tager altid længere tid at komme hjemmefra end beregnet, når man skal på ferie, græsplænen skal slås en sidste gang inden afrejsen, urtehave og potteplanter vandes, og så må huset for fruen selvfølgelig ikke ligne Jerusalems ødelæggelse, når genboen nu skal tilse det ... .

Nå – omsider lykkedes det at blive færdig. Tasker med tøj, toiletsager incl. myggespray, sengetøj, lidt mad i en 12V køletaske, køkkengrej, folde-sammencykler og et par behagelige campingstole blev stuvet ind i 172'eren og surret fast efter at bagsædet var taget ud; der var i alt 115 kg bagage iht. køkken- og badevægtene, så med bagsædets vægt trukket fra, var vægt- og balanceberegningen pænt indenfor grænserne. Vejret til Midt-/Nordsverige checket med centralvejrtjenesten, både dagen før og selve afrejsedagen – perfekt flyvevejr, scattered i 3-5000', vinden 350/30 i 3000', dog var der lavtryk over Nordskandinavien, men så langt skulle vi ikke i første omgang.

Kl. 15:11 lettede vi så fra Brædstrup flyveplads mod EKRD – men ak, otte

minutter efter start kom jeg i tanke om, at jeg i min iver for at spare vægt havde taget flyets mappe (dog ikke hele indholdet) ud af flyet, men ikke fået benzin-carnetkortene i én af lommerne med. 180° omkring og tilbage igen – de skal med!

Randers – Karlstad - Hedlanda

Efter tankning i Randers gik turen så nordpå, flyveplanen åbnet ved opkald til Copenhagen Information. Ruten var EKRD – Voerså – EKLS – NOL (Göteborg VOR) – ESOK (Karlstad, som ligger nord for Vänern). Denne valgt, da den er en toldplads – så er der ikke nogen toldproblemer. På turen over Kattegat lå i FL75, over Sverige nøjedes vi med FL55. Med pladsen i sigte lukkede jeg flyveplanen ved Stockholm CTR – heldigvis, da der ikke var nogen der svarede i TWR på ESOK! Opkald til CTR bekræfter, at "Karlstad TWR is closed".

Hedlanda Flygplats – pænt besøgt søndag.

Nå – vi landede kl. 19 efter 2:30 i luften og fandt en fuldstændig øde plads med fire indenrigs rutefly parkeret på forpladsen. Lufthavnskontoret var åbent, adgang til computer, telefon, hvilerum og toiletter, men ingen folk. Aha – dér var et telefonnummer til vagten, men – intet svar! Telefonnummeret til benzinvagten blev prøvet. Samme resultat. Så landede der en Piper – ud til den. Heller ikke med hjælp fra piloten på Piper'en lykkedes det at få fat på hverken vagt på pladsen eller en tankvagt.

Heldigvis havde vi dog benzin nok til – med rimelig sikkerhed – at flyve til næste destination ESNC = Hede/Hedlanda, der ligger ca. 80 km NØ for et af de kendte skisportssteder, Idre. Her vidste jeg, at der var både benzin og betjening. Kl. 22:02 landede vi så – stadig i sol! Inden vi tog fra Danmark havde jeg ringet til pladsen og vidste, at der også var en hytte til fri afbenyttelse. "Ni är välkomna, här flyver vi dygnet rundt!" Der var dog ingen på pladsen på dette tidspunkt, men en opringning til Ragnar, der passer pladsen, (hurra for mobiltlf.!) bekræftede, at vi bare kunne tage hytten i brug. Omkring midnat fik vi en snak med Polisen, som åbenbart lige skulle en runde omkring pladsen – meget betryggende!

- og det er ganske vist! Stenen findes på Hedlanda Flygplats.

Flåsjön, Nordsverige. Hvor der er søer, er der som regel bebyggelser.

Hedlanda - Kiruna - Alta

Hen på formiddagen (søndag) begyndte der at komme liv på pladsen. Ragnar og samleverske indfandt sig også, det lille cafeteria blev åbnet, og vi fik CGB tanket helt op. Vejret nordpå skulle være fint, så vi lettede kl. 14:14 med kurs mod Kiruna (ESNQ), climbing to FL55, denne gang uden at have sendt officiel flyveplan.

Ved flyvning i fjeldområder skal man iflg. de svenske regler have en flyveplan. Piloter på pladsen oplyste dog, at det ikke behøvede at være en officiel flyveplan, indgivet til de svenske luftfartsmyndigheder, det er tilstrækkeligt at give ruteoplysninger med tider til en privatperson, og ringe til vedkommende efter landing.

Det prøvede vi så, og det gav ingen problemer, men Stockholm CTR blev dog alligevel kaldt op undervejs. Generelt er det svenske engelsk let at forstå, men – kors – hvor er strækningen til Nordsverige øde men smuk: Fjelde, søer, elve, enkelte mindre byer forbundne med nogle få veje. I dette landskab er GPS'en guld værd, da VOR'ene ikke dækker i lav højde.

Efter 3:45 i luften ankom vi til Kiruna, hvor jeg efter anvist parkering straks gik til "C", men ak, der var låst. Nå, der var da i hvert fald nogen i tårnet, så helt død var pladsen da ikke. Døren til "Arrival" viste sig at være åben! Godt – for efter den lange tur var min bedre halvdel ret så trængende, og jeg kunne da også godt bruge et toilet.

Kiruna. Tanket op og næsten klar til afgang.

Efter vel forrettet nødtørft fortsatte jeg min udforskning af ESNQ; nu havde det været dejligt, om der havde været en åben restaurant eller et cafeteria – men alt var "stengt", som det hedder på svensk. Det lykkedes at finde en person udenfor i gang med at slå græs. Jo da, han kunne lukke mig ind til tårnet. Når man først har fundet nogen, er hjælpsomheden stor, ligeså i tårnet. Efter nøje granskning af vejret i Finmark, TAF'en for næste destination, Alta, var 25012kt 9999 bkn020, besluttede vi at fortsætte til Alta, der også er en toldlufthavn. Udfylde flyveplan, betale landingsafgift, tanke, og så passede det sikkert med, at vi forsatte mod nord. Under tanknningen kom der to enmotors fly netop fra Alta. De bekræftede vejroplysningerne og oplyste også, at det kun var tæt på Alta, at det var relativt lave skyer, men absolut muligt at flyve VFR.

Start 19:36 med Kautokaino sat ind på GPS'en som første waypoint. Kun få skyer, FL55 blev valgt – over så øde områder er det bedst at holde en rimelig højde, og desuden når fjeldtoppene flere steder op i 2.500-3.000'. Imidlertid bemærkede jeg efter nogen tids flyvning, at vi kun hørte flyene over os, ikke Stockholm CTR, og mit opkald blev ikke besvaret. Der blev skiftet til Bodø CTR (der også dækker det NV-lige område af Finland) – ingen forbindelse. Der

blev kaldt op til begge med jævne mellemrum, og heldigvis fik vi kontakt til Bodø, inden vi kom til den finske FIR. Det var åbenbart almindeligt, at man var uden radioforbindelse i den højde, som vi fløj i.

Hvis landskabet under os havde været øde hidtil, var det nu blevet særdeles øde. Udsyn over en helt fantastik smuk vildmark, fjelde så langt øjet rækker, "pyntet" med hvide snepletter, afvekslende med søer – store og små – ødemark, store vådområder, tundra hedder det vist. Uha, forhåbentlig får vi ikke motorstop her. Forvarmningen blev ikke glemt! (selv om der var rimelig forskel på temperatur og dugpunkt), men det var rart at høre, at Bodø CTR kunne høre os.

20-25 min. fra Alta bliver skyerne under os flere og tættere, som vi havde fået at vide. På forhånd havde jeg besluttet

at gå over skyerne, men der var mulighed for at ændre beslutningen. Der skal tages en beslutning: Jeg holder fast

ved den oprindelige, selv om vi endnu ikke kan række Alta TWR – det må være muligt at finde et hul derude.

Tættere på kalder jeg Alta TWR op, de har nu 8/8 i 1900' – og jeg bliver spurgt: "How will you go through the clouds? – "Find a hole, or go back and go below the clouds (jeg havde masser af benzin) or, if impossible descent on your glideslope" (min 172'er er I-registreret) – "There might be a hole in the clouds a few miles north of the airfield". – "I'll find the hole and go through it!" – "Call back below the clouds". Vi fandt hullet over fjorden nord for flyvepladsen, gik igennem, kaldte op igen, fik landingstilladelse og landede efter 1:49 t.

Næppe havde vi parkeret, før en hjælpsom lufthavnsmand holdt og ventede i en bil for at tage vor bagage, så vi ikke skulle bære den. I tårnet var de igen meget hjælpsomme, og flyvelederen ringede til den nærliggende campingplads og reserverede en hytte for natten samt sørgede for en taxa til os.

Alta - Honningsvåg

Næste dag var det fint vejr, så nu skulle vi til målet: Nordkapp. Jeg fik adgang til tårnet og fik skrevet METAR og

TAF ud igen. Absolut fint vejr, også i Honningsvåg tæt ved Nordkapp; den sidste del af turen tog vi så uden flyveplan. Ved Honningsvåg TIZ kaldte vi op og informerede om "sightseeing over Nordkapp" (udenfor hans TIZ) – men for en sikkerheds skyld – der kunne jo være andre. Dog havde vi på turen hidtil ikke set et eneste lille fly i luften – og så i øvrigt heller ikke nogen på resten af turen. Efter et par cirkler omkring Nordkapp fløj vi tilbage til ENHV og landede kl. 13:27 efter 1:09 t.

Airborne tid EKRD-ENHV: 11:27 t, men vinden havde da også været noget imod næsten hele vejen.

Honningsvåg er en lille AFIS-plads med 879 m asfaltbane 08-26 med LLZ/DME. Pladsen har indenrigs-ruteflyvning og derfor også Jet A1-fuel, men ikke 100LL, hvilket var én af grundene til, at vi først var i Alta.

Det var helt vindstille, da vi skulle lande, så vi måtte selv vælge landingsretning. Efter landingen blev flyet parkeret imellem nogle bygninger og forsvarligt fastsurret til betonklodser. Igen var der en overvældende hjælpsomhed i tårnet/det lille lufthavnskontor (der var ikke meget at lave – vist to indenrigsfly om dagen!): Der blev bestilt en lejebil

Der er bare øde – skov, søer og klipper et sted mellem Hedlanda og Kiruna.

til os, og der blev igen reserveret hytte, i øvrigt på verdens nordligste campingplads ved Skarsvåg – jo, der er service på! Efter kort tid kom der så en fin, næsten ny lejebil (en Ford Mondeo Diesel) – men prisen (!) 1.000 NOK pr dag plus brændstof! Det er tydeligt, at det er et turistområde.

Sightseeing for landkrabber

Sidst på dagen var der igen kommet en del skyer, men dog ikke flere end vi også skulle ud til Nordkapp på landjorden for at se midnatssol, men som vist så mange andre har oplevet, er det ofte vanskeligt pga. skydække. Vi måtte denne nat nøjes med at se ganske lidt af solen bag skyerne, men det er i hvert fald ganske lyst døgnet rundt.

Nordkapp-området er et udpræget turistområde – det mærkes på priserne!! – f.eks. koster adgangsbilletten til selve Nordkapp 190 NOK pr. person, men det er dog prisen værd. Under Nordkappklippen, der i sig selv er imponerende med sine næsten lodrette sider ned mod havet, er der en "Supervideograf", hvor der med korte mellemrum vises særdeles flotte optagelser fra hele området, dels fra en helikopterflyvetur mellem klipperne, dels som optagelser visende dyre- og plantelivet på land, dels undervandsoptagelser visende livet i havet – det hele selvfølgelig optaget under perfekte vejrforhold.

Fortsættes i næste nr.

Næsten klar til afgang fra Alta mod målet: Nordkapp! Altafjorden i baggrunden.

Exit H-500

Tekst: Jan Jørgensen

Foto: Jan Jørgensen og Palle J. Christensen

The Final Countdown! Sidste nedtælling. Fem Hughes 500 har slukket motorerne samtidig for sidste gang. Rotorbladene fortsætter pr. inerti et par minutter endnu deres "swish-swish". Om lidt bliver her stille. Foto: Palle J. Christensen.

Den 12. september 2005 var det slut for den lille hærhelikopter Hughes 500. Efter ikke mindre end 34 år i forsvarets tjeneste blev H-500 udfaset som følge af det seneste forsvarsforlig dækkende perioden 2005-2009.

H-500 blev oprindeligt anskaffet som følge af at det daværende Artilleriflyvebatteri Vandel havde mistet størsteparten af sine Piper L-18C Super Cub i en katastrofal hangarbrand på Flyvestation Vandel den 18. april 1968, kombineret med et ønske om at tilføre helikoptere som støtte til Hærens operationer.

Styrken afleveres til Chef FTK, Generalmajor S. Ø. Nielsen, der takker for god og tro tjeneste. Foto: Palle J. Christensen.

Hidtil havde Hæren anvendt fastvinget fly hovedsageligt til artilleriobservation, men med anskaffelsen af helikoptere ville hærflyvernes opgavespektrum kunne udvides ganske betydeligt, først og fremmest som følge af helikopterens store manøvreringsevne og mobilitet helt fremme i kampzonen. Dette forhold afspejledes også i en organisationsændring ved overgangen til helikopteroperationer, idet Artilleriflyvebatteriet den 1. juni 1971 skiftede navn til Hærens Flyvetjeneste.

Efter en markedsanalyse foretaget af Flyvematerielkommandoen (FMK) udvalgtes den amerikanske Hughes OH-6A Cayuse (eksportbetegnelse H-500M) i konkurrence med Sud Aviation Alouette II, Westland Scout, Fairchild-Hiller 1100 og Bell OH-58 Kiowa. I efteråret 1970 blev en kontrakt indgået på

køb af 12 H-500M for en samlet pris på 18 millioner kroner, hvori også indgik en nærmere specificeret reservedelsbeholdning, en garantiordning og uddannelse af 10 danske piloter samt et antal teknikere.

Uddannelsen af personel foregik ved SAAB's foranstaltning, som allerede dengang var skandinavisk repræsentant for Hughes. Et specielt kursus blev i god tid før modtagelsen af de nye helikoptere afviklet på Flyvestation Vandel, hvor udelukkende erfarne piloter (dvs. med over 1.000 flyvetimer) hver fik ca. 50 timers grundlæggende helikoptertræning på den noget mindre Hughes 269, efterfulgt af ca. 10 timers omskoling til Hughes 500.

Disse folk var dog ikke Hærens første helikopterpiloter, idet man for at kunne udforske helikopterens muligheder allerede i sidste halvdel af 1960'erne havde sendt fire hærflyvere til helikopteruddannelse i USA. De havde siden hen vedligeholdt denne træning under regelmæssige ophold hos U.S. Armyenheder i Vesttyskland, således at Hæren ved modtagelsen af H-500 faktisk allerede havde fire erfarne piloter med mellem 250 og 300 helikoptertimer på bagen.

De to første H-500 ankom til Flyvestation Værløse den 13. april 1971, adskilt og pakket i store kasser. Efter montering og klargøring ved FMK blev de begge

Foto: Jan Jørgensen

prøvefløjet den 28. april og derefter leveret til Hærens Flyvetjeneste (HFT) på Vandel. Inden udgangen af 1971 var alle 12 helikoptere modtaget, og de fik tildelt numrene H-201 til H-203 samt H-205 til H-213. At der ikke findes nogen H-204 skyldes at registreringerne består af de sidste tre tal i byggenumrene, og Hughes har åbenbart solgt en H-500 produceret midt i serien af danske helikoptere til anden side.

H-500 viste sig hurtigt at opfylde alle de stillede forventninger (og de var ikke ubetydelige), selvom det ikke skal være nogen hemmelighed at HFT gerne så helikopteren udstyret med 7,62 mm maskingevær eller anden let bevæbning. Ganske vist var besætningen delvist beskyttet over kampzonen af plasticpansrede sæder, men en helikopter er et stykke særdeles avanceret mekanik, der meget nemt kan uskadeliggøres med almindelig håndvåbenild. Hvis H-500 kunne besvare evt. beskydning, blev fjenden i det mindste tvunget til at søge dækning, og helikopteren ville have langt større chancer for at overleve. Men disse ønsker faldt aldrig i god jord hos de højere magter, og de danske H-500 har altid været ubevæbnet.

H-205 foran hangaren. Til det sidste stod der malet Hæren på dem alle. Foto: Palle J. Christensen.

Der blev dog bevilget penge til indkøb af yderligere tre H-500, som ankom til Værløse den 28. juni 1974 (med numrene H-244 til H-246). På grund af travlhed hos FMK tog klargøringen længere tid end ventet, og de ekstra helikoptere kom først i luften i løbet af 1975, henholdsvis 30. maj, 10. juli og 13. oktober.

Mangfoldige opgaver

H-500 var en særdeles alsidig helikopter og blev anvendt til et væld af forskellige missioner ved HFT, af såvel militær som civil karakter. Opgaverne der skulle løses for Hæren var mangfoldige, og omfattede rekognoscering/observation, målopklaring, marchkontrol, kurertransport, personel- og materieltransport, herunder transport af udvendig hængende last i sling. Den blev også anvendt til transport af sårede på specielt båreudstyr som var placeret tværstillet bagest i helikopterens kabine, således

Foto: Jan Jørgensen

at personens hoved og fødder ragede ud over helikopterens sider og var dækket af glasklare bobler. Specialoperationer i form af luftlandsætning af Jægerkorpset, Frømandskorpset og Politiets anti-terrorkorps var også en vigtig del af opgavekomplekset. Civile opgaver omfattede et formaliseret samarbejde med Politiet, hvor H-500 blandt andet kunne anvendes til trafikovervågning, hastighedskontrol og eftersøgning, samt flyvninger for Regering, Folketing og diverse andre civile myndigheder samt for Danmarks Radio.

Skønt HFT var fredstidsbaseret på Flyvestation Vandel var enheden tæt knyttet til Hærens krigsopstilling og organiseret således, at H-500 i tilfælde af mobilisering ville deployere ud i felten i mindre enheder, såkaldte delinger, og operere selvstændigt direkte underlagt de pågældende feltkommandoer. I højeste beredskab var målsætningen at HFT skulle kunne forlade Flyvestation Vandel på under én time, og spredes ud til et antal feltflyvepladser. Ved hver af Hærens daværende fem panserinfanteribrigader kunne HFT oprette en Brigadeflyvedeling, bestående af to helikoptere (H-500), to fastvingefly (T-17) og fem køretøjer til transport af støttemateriel såsom brændstof og andet nødvendigt udstyr for at enheden kunne operere selvstændigt i felten.

Efter 10 års helikopteroperationer uden større uheld mistede HFT sin første H-500 den 27. maj 1981, da H-208 havarerede og udbrændte ved Seggelund mellem Christiansfeld og Haderslev. Under trafikovervågning langs hovedvej E3 kolliderede helikopteren i meget dårlige vejrforhold med nogle højspændingsledninger, og ved det efterfølgende styrt blev et besætningsmedlem dræbt og de tre øvrige ombordværende alvorligt kvæstet. Flere år senere havarerede H-212 også ved Rødbyhavn den 24. august 1993.

I 1982 fik HFT tildelt en udmærkelse af The President for Hughes Helicopters Incorporated, i form af et skjold med inskriptionen "Award of Merit pre-

Foto: Jan Jørgensen

sented to Danish Army Aviation Corps for Outstanding Performance with Hughes 500M helicopters". Som baggrund for anerkendelsen udtalte firmaets Europa-direktør blandt andet, at intet sted i verden var deres helikoptere blevet fløjet bedre og blevet fornemmere vedligeholdt. Et meget fint udtryk for den mangeårige erfaring og enestående professionalisme der er opbygget hos Hærens Flyvetjeneste.

Opdeling

I perioden 1990-91 fik HFT leveret 12 Aerospatiale AS-550C2 Fennec helikoptere, som kunne udstyres med TOW anti-tank missiler. Som følge heraf blev HFT organisatorisk opdelt i et Observationshelikopterkompagni (OBSKMP) med H-500 og et Panserværnshelikopterkompagni (PVHKMP) med Fennec. PVHKMP opererede også enkelte H-500M der skulle fungere som spejderhelikoptere for Fennec panserværnshelikopterne.

I slutningen af 1990'erne blev H-500 udstyret til at kunne flyve i mørke ved hjælp af NVG (Night Vision Goggles), da fremtidens kampe forventedes primært at ville foregå i skjul af mørket. For at besætningen kunne flyve med NVG udstyr måtte H-500 modificeres med andre instrumenter i cockpittet og ændret belysning. Helikopterflyvning med NVG i lav højde, mellem træer og langs vandløb i totalt mørke, er en særdeles krævende form for flyvning, og HFT var den første flyvende enhed i Danmark som blev kvalificeret til at kæmpe i mørke.

De seneste par Forsvarsforlig og deraf følgende omfattende omstruktureringer for at tilpasse det danske forsvar til sin fremtidige rolle har medført store omvæltninger for H-500. Således flyttede HFT med alle sine helikoptere fra Flyvestation Vandel til Flyvestation Karup den 2. juni 2003, hvorefter Vandel blev nedlagt som militær flyvestation. På Karup kunne H-500 og Fennec flytte ind i helt nye hangarer i flyvestationens vestlige ende (det gamle Eskadrille 725 område) og samtidig fik man nye naboer i form af Søværnets Westland Lynx helikoptere og Flyvevåbnets Sikorsky S-61 Sea King helikoptere. Dermed er alle Forsvarets helikopterenheder lokaliseret samme sted, hvilket forventes at give store operationelle såvel som vedligeholdelsesmæssige fordele. Senere skal de nye Agusta Westland EH101 Merlin helikoptere også baseres her.

Foto: Jan Jørgensen

Den 1. august 2003 ændrede Hærens Flyvetjeneste navn til Eskadrille 724, og samtidig blev enheden overført fra Hærens organisation til Flyvevåbnets. I løbet af 2004 kom så det helt store chok, idet oplægget til det kommende Forsvarsforlig så ud til at medføre en total nedlæggelse af Eskadrille 724 samt udfasning af både H-500 og Fennec. Forsvaret var tvunget til at afhænde komplette funktioner for at kunne få pengene til at række til andre højere prioriterede funktioner, og her var blandt andet hærstøtteenheden Eskadrille 724 kommet i farezonen. Helt så galt gik det heldigvis ikke, men det kom dog til at betyde slutningen for H-500 i Forsvarets tjeneste. Det blev nemlig besluttet at H-500 systemet skulle afvikles, og at antallet af operative Fennec ved Eskadrille 724 skulle reduceres fra 12 til 8, samtidig med at Fennec skulle miste sin TOW anti-tank rolle.

Gennem det seneste års tid er en del af H-500 helikopterne løbende blevet udfaset, og de resterende er overflyttet operationelt fra Eskadrille 724 til Stationsflighten på Karup. Tidspunktet for den endelige udfasning af H-500 var blandt andet afhængigt af hvornår Fennec kunne være klar til at overtage alle de opgaver som H-500 havde varetaget. For eksempel skulle Fennec have indbygget politiradio og udstyres med fastgøringspunkter for rapelling udstyr til luftlandsætning af specialstyrker.

Den 12. september 2005 foretog H-500 så uigenkaldeligt sin sidste flyvning i Forsvarets tjeneste, og begivenheden blev behørigt markeret med en reception på Flyvestation Karup. At H-500 har været en særdeles alsidig slider ses af de mange flyvetimer typen har logget – omkring 8.000 flyvetimer pr. flystel – og næsten 100.000 flyvetimer totalt for alle 15 helikoptere.

Jan Jørgensens billeder er fotograferet under en øvelse med Hughes H-500 og Politiet i foråret 2005.

Duxford og Sally B

Tekst og foto: Lars Skjødt Jensen

Duxford er altid et besøg værd. For tredje gang skulle jeg i juli måned overvære Flying Legends Air Show på dette pragtfulde sted, og der var mere i vente....

Vi ankom til London blot to dage efter den frygtelige bombeterror, der ramte byen fire steder. Heldigvis skulle London blot bruges som overnatningssted, da Duxford var hele formålet med rejsen.

Og denne gang var der ekstra store forventninger til årets besøg. 60 år er gået siden befrielsen efter 2. verdenskrig, og på forhånd var der lagt op til det hele store show med alt, hvad der kunne samles af fly fra 2. verdenskrig.

Vejret var perfekt, - solrigt og med blot få totter af cumulusskyer og enkelte strøg af høje cirrusskyer. Perfekt sommervejr og perfekt opvisningsvejr.

De fire stjernemotorer startes med strøm fra startvognen og med brandslukkeren ved hånden.

Ved ankomsten til Duxford satte vi straks kursen mod Sally B, Boeing B-17 bombemaskinen, stationeret på Duxford. Vi blev mødt af Ellinor Sallingboe, en ildsjæl af en prægtig kvinde, der sørger for at holde denne stolte maskine i luften. Sammen med sin stab af dygtige og entusiastiske folk er det lykkedes Ellinor Sallingboe at holde Sally B i luften i 30 år ved hjælp af et kæmpe arbejde med at skaffe sponsorstøtte og meget andet. Et fuldtidsarbejde – og mere til. Absolut kun for folk med entusiasme og ægte sans for nostalgi og flyvning og med respekt for historien.

Jeg kender Ellinor ("Elly") Sallingboe, der oprindelig er Svendborg-pige, men som for mange år siden flyttede til Eng-

Sally B ruller ud til start foran publikum i "pilots lounge".

land. Hendes nu afdøde mand, Teddy, startede projektet med Sally B, og efter hans død har hun videreført det – på trods af urimelige EU-direktiver og mange andre forhindringer.

Men heldigvis er der stor interesse for den gamle Boeing B-17 Flyvende Fæstning. Eksempelvis har en privat mand, en landmand fra området ved Duxford, netop doneret 10.000 pund, - for, som han sagde: "Jeg vil jo blot støtte et godt formål".

En lille rundvisning i Sally B blev optakten til dagens show – ikke dårligt. Mængden af måbende tilskuere, der blot måtte betragte vidunderet på afstand var stor! – Hvor heldig kan man være. Og så var det blot en appetitvækker.

Dagen efter showet skulle jeg – ja, selveste jeg, - op at flyve i denne herlige maskine. Dette var faktisk hovedformålet med hele turen til Duxford. Men indtil videre kunne jeg blot gå og drømme – og vente – og "slå tiden ihjel" med at se Flying Legends Air Show 2005, som blev det helt store show. En fantastisk opvisning med bl.a. en formation på 28 fly bestående af jagere og bombere – Spitfires, Hurricanes, Lancaster, B-17 Sally B og hendes franske veninde, B-17 Pink Lady og mange flere.

North American B-25 Mitchell med besætningen i datidens flyveudstyr.

Hele formationen skulle på en memorial flight til London, hvor tusindvis af mennesker ventede med Dronning Elisabeth i spidsen. Over Trafalgar Square skulle Lancaster-bomberen nedkaste 1.000.000 røde papirvalmuer, hvor tilskuere, krigsveteraner og dronningen betragtede det hele. Alt blev optaget og sendt direkte på TV af BBC. Kamerafolk med masser af udstyr havde taget plads i Sally B og herfra foreviget det hele.

Søndagens flotte show blev overværet fra "pilots lounge" – altså fra 1.

Sally B

Boeing B-17G Flying Fortress G-BEDF Sally B er den eneste luftdygtige B-17 i England. Bygget i Burbank, Californien indgik den i United States Army Air Force den 19. juni 1945 som 44-85784. Den deltog ikke i 2. Verdenskrig, men blev de næste ni år anvendt som forsøgsfly med diverse militære opgaver. I 1954 kom den til Frankrig (Institut Geographic National), der havde anskaffet en række B-17 til opmåling og kortlægning, bl.a. også det danske flyvevåbens Boeing B-17 "Store Bjørn", reg. 67-672 og OY-DFA. Sally B fløj med registreringen F-BGSR, men omkostningerne ved gamle fly var store og stigende, og i 1970 blev de alle udskiftet. Forretningsmanden og piloten Ted White bragte i 1975 den til Duxford i England, hvor den blev malet i USAAF farver igen. Ted White og hans bedre halvdel Elly Sallingboe dannede støtteforeningen Sally B Supporters Club for at prøve at holde den flyvende.
I 1982 blev Ted White dræbt i sin NA Harvard under et air rally på Malta. Uanset hårde odds har Elly Sallingboe og støtteforeningen arbejdet hårdt på at holde Sally B i luftdygtig stand.
Seneste urimelighed er at EU har klassificeret Sally B som airliner, hvilket medfører at forsikringspræmien stiger med 11.000 kr. pr. flyvetime! www.sallyb.org.uk

Den kvindelige pilot ved hegnet lavede en flot opvisning i Bücker Jungmeister.

række, og oplevelsen var stor. Blot lyden af disse fantastiske maskiner var en kæmpe oplevelse. Otte Spitfire på én gang, seks Mustangs – to B-17 Flyvende Fæstninger, en Lancaster, P-47 Thunderbolt, P-40 Kittyhawk, B-25 Mitchell, Corsair, Bearcat, Hellcat, Wildcat og mange, mange flere.

Et tysk veteranfly, Bücker Jungmeister, fra '30-erne blev også en stor oplevelse. Ført af en kvindelig pilot udførte maskinen de mest halsbrækkende manøvrer, herunder bl.a. rolling circle.

Nu sker det

Men – endelig oprandt mandagen efter showet. Dagen, hvor jeg skulle flyve med Sally B.

Sammen med to andre heldige passagerer blev vi iført passende flyverdragter og efter en gennemgang af nødprocedurer steg vi alle seks, to piloter, en flight engineer samt vi tre passagerer ombord i den prægtige maskine.

Turen, som ville vare ca. 35 minutter, skulle bringe os over gamle krigsflyvepladser, krigskirkegårde og det smukke landskab omkring Duxford.

Siddende i maskinen, fastspændt, blot ventende på at vi skulle starte, måtte jeg knibe mig selv i armen: Drømte jeg – eller var jeg vågen! Heldigvis var det virkelighed, og jeg var meget vågen.

De fire motorer bragte os sikkert i luften, og vi kunne herefter gå frit omkring i maskinen. Eksempelvis stå ved maskinkanonerne, på udkig efter tyskere! Eller kravle ned under cockpittet med de to piloter for herefter at befinde sig der, hvor bombesigteren havde sin arbejdsplads, nemlig i glaskuplen helt fremme i næsen. Et fantastisk sted, når man er på sightseeing og noget helt andet, når man i krigstid var på togt. Mine tanker gik uvilkårligt tilbage i tiden med de forestillinger jeg havde om, hvordan det mon måtte være, hvis det var alvor. Og filmen: "Memphis Belle" var konstant i mine tanker. Faktisk var Sally B en af hovedstjernerne i denne film og bærer stadig navnet "Memphis Belle" på højre side foran.

Filmen, der som bekendt handler om en B-17 Flyvende Fæstning og dens besætning, der er på det 25. og sidste togt over Tyskland for herefter at kunne hjemsendes, - hvis ellers man overlevede. Som bekendt overlevede "Memphis Belle" sit 25. togt efter en barsk tur over Tyskland, og besætningen blev den første besætning, der oplevede 25 togter. Hvilket taler sit tydelige sprog om, hvad der dengang var barsk hverdag.

Tilbage i Sally B nød jeg blot turen, atmosfæren og de brølende motorer og det historiske vingesus.

Alt for hurtigt var det hele overstået – lidt svært at komme ned på jorden igen. En fantastisk oplevelse, der vil leve videre.

For at den slags maskiner fortsat skal kunne holdes flyvende, er det nødvendigt med al mulig støtte – ikke mindst økonomisk.

Og Ellinor Sallingboe og hendes dygtige stab af medarbejdere kæmper videre for den gode sag og for at holde denne i sandhed en flyvende legende i luften.

Hvor er det dejligt, at der findes mennesker som Elly og hende trofaste og loyale hjælpere.

Efter turen blev der foreslået kaffe, hvortil jeg bemærkede, at flyvning og kaffe er to uadskillelige størrelser og i det hele taget to vigtige ting her i tilværelsen.

Den ene af piloterne (Jim Jewell) spurgte mig, om jeg vidste, hvad der egentlig var de tre vigtigste ting her i tilværelsen. Efter en kort hovedrysten forklarede han: "The Martini before – and the cigarette after". Vi lader den blafre i vinden.

Tak for turen, Elly.

Kun enkelte nye instrumenter har sneget sig ind siden 1945. De fire røde nummererede knapper aktiverer brandslukkeren i hver enkelt motor.

Bombesigterens arbejdsplads i næsen af flyet. Bombesigtet dækkes delvist af stolen.

Maskingeværet (kaliber 0,5") bemandes her af Christine, frivillig hjælper. B-17G var udstyret med 13 maskingeværer af denne type.

Duxford

Flyvepladsen Duxford var en aktiv jagerflyveplads under 2. Verdenskrig. Den hører nu under Imperial War Museum og på pladsen findes samlinger af fly fra dette museum, Duxford Aviation Society, Aircraft Restoration Co, Fighter Collection og Old Flying Machine Co samt fra en række private ejere. Uden for USA er det den største samling af historiske fly (ca. 200), hvor der også er arbejdende værksteder og udstillinger. En kæmpestor hangar (American Air Museum) omfatter fly fra USA.
Imperial War Museum har flere flyvemuseer, så start her www.iwm.org.uk.

Forfatteren efter turen – begejstringen er indlysende.

Lars Skjødt Jensen og Elly Sallingboe. Lars fik lov at beholde den lånte flyvedragt, men dog ikke navneskiltet!

En tur til Finland

Tekst og foto: Ole Sanggaard Knudsen

En sjælden lejlighed for en lidt længere tur bød sig da jeg skulle på en endags tur fra Århus Lufthavn EKAH til Jyväskylä EFJY i Finland. Turen skulle foregå i en Mooney M20J.

Ole Sanggaard Knudsen er salgschef i en elektronikfabrik. Han bruger af og til fly til forskellige møder primært i Skandinavien og Nordeuropa og flyver ellers kunstflyvning i Zlin 242L og er faldskærmspilot. Han har PPL (A) certifikat.

Planlægning

Som en del af planlægningen havde jeg checket EFJY layout i Bottlang og sammenholdt det med informationer på CAA Finland's hjemmeside. Jeg valgte at udskrive de fleste sider på papir og medføre disse på turen, da for mange informationer sjældent er årsag til problemer. Jeg valgte af samme princip også at medtage informationer om IFR anflyvningerne til pladsen, selvom turen var VFR (og min rating er ditto).

Efter at have modtaget en større postpakke med ICAO kort som dækkede turen, blev den planlagte rute fra Jeppesen Flightstar overført til min GPS. Turen gik fra EKAH, over Göteborg, nord om Stockholm, og derfra tværs over Finland. EJFY er en større provinslufthavn som ligger nogle hundrede kilometer nord for Helsinki. Der er mod øst tilsvarende nogle hundrede km til den russiske grænse.

Navigationen på turen gik fra VOR til VOR, da de var placeret rimeligt hensigtsmæssigt i forhold til den valgte rute. Det er fristende at flyve "direct to", når man har en GPS, men jeg ønsker kun at støtte mig til GPS og ellers flyve på de tilgængelige landbaserede navigationshjælpemidler og kort. Det længste ben var på 230 nm, og det gav problemer med VOR-rækkevidden, og GPS'en var der en superfin støtte til at holde kursen til næste VOR var indenfor rækkevidde.

Jeg havde hjemmefra udskrevet en Nav Log og huskede at føre tid på alle vendepunkter. Det gav mig overblik over tidsforbruget, og dermed en vished for at vores rækkevidde mht. brændstof holdt. Vinden var på hele turen planlagt med 300 grader 15 kts. Problemet med en længere tur er at man kan møde flere vejrsystemer, og dermed forskellige vindretninger og hastigheder. Jeg var derfor forberedt på en lavere ground speed (GS) i starten af turen og forventede ca. 15 kts højere GS tæt på EFJY. Dette viste sig næsten at holde stik. Flyveplanen blev indsendt on-line via Naviair's hjemmeside aftenen før turen, og jeg fik en kontrolopringning fra Briefing i løbet af få minutter.

Vejret

Jeg havde et godt overblik over vejrsituationen baseret på en telefonisk vejrbriefing med DMI og de hentede met-oplysninger via OPMET. Vejret i Danmark og indtil ca. midt Sverige var CAVOK og helt skyfrit. Der var et lavtryk over det nordlige Finland, som bevægede sig mod syd. Beregnet flyvetid EKAH-EFJY var 03:55 og reel flyvetid var 04:10. Den lidt længere flyvetid skyldtes en nødvendig ændring af flyvehøjden, og en ændring af ruten i Finland fordi skydækket ikke gav mulighed for VFR på toppen. Vi måtte under skyerne med følgende lavere GS end i højden, og desuden en del mekanisk og termisk turbulens under cumulusskyerne, som havde en meget flot og tydelig skybase i 3.000-4.000 fod. Desuden tvang nogle regnbyger os på en noget mere østlig rute end planlagt.

Mooney'ens instrumentpanel.

Parkering i Jyväskylä. En cumulusnimbus har lige passeret lufthavnen.

Redningsvesten er en god ting at have på.

Turen

Turen begyndte om morgenen ud fra EKAH Århus fra bane 10R, med venstre drej syd om pladsen. Vi steg til FL85 over Kattegat og fløj i denne højde til Landvetter syd for Göteborg. Efter Göteborg fik vi lov til at gå i FL115. Og turen fortsatte noget tid i denne højde. Turen gik midt mellem de to store søer Vätteren og Väneren.

Tættere på Stockholm ønskede ATS at vi gik ned i FL95, og i denne højde kunne vi passere Stockholm området uden nogen problemer. Der var meget tæt trafik, og intens radiokommunikation i området, men alt foregik i skønneste orden. De svenske flyveledere taler et flot og tydeligt engelsk. Efter Stockholm-området kunne vi igen kravle i op FL115 og håbede at holde denne højde, da det gik ganske pænt fremad med en GS på 160 kts, men over Finland mødte vi lavtrykket og måtte gå under skyerne.

De finske flyveledere taler et meget dårligt engelsk, og de har en tendens til at "glemme" stednavnet, og Tampere radar bliver derfor blot til "radar". Det gør at man kan komme i tvivl om hvem man egentlig taler med når man bliver skiftet mellem mange myndigheder.

Turen over Finland var ikke til at drikke kaffe, for der var noget (læs meget) turbulens, og min medpassager blev mere og mere stille og bleg i ansigtet. Heldigvis kom vi hurtigt frem til EFJY for en Mooney flyver hurtigt (under descent fra FL115 havde vi en GS på over 200 kts). Vi var nr. 2 til landing på bane 30, og landing og taxi til parkering på forpladsen var uden problemer. Vi fik lov at holde på plads nummer 3 lige foran terminalbygningen.

Efter vores møder i byen var vi nogle timer senere igen på pladsen. Vores finske værter havde budt på middag, men vi valgte at takke nej for at komme af sted, da vi jo vidste at lavtrykket kunne betyde mere regn, og derfor risiko for en overnatning hvis vi ikke kunne komme af sted i VFR.

På pladsen fandt vi efter noget søgning havnekontoret (gult skilt med sort C) på selve tårnbygningen, fik der klaret landingsafgift og handling (47 Euro) og fik indsendt flyveplanen for rejsen hjem.

Den søde unge pige i briefing sendte en tankvogn til flyet. Fin service, bortset fra at det var en JET A1 vogn der kom, så den måtte køre igen. Vi måtte starte flyets motor op for at taxi til tankområdet. Med 175 liter 100LL fyldt på tanken var vi klar til returrejsen.

Det var begyndt at småregne, og vi var glade for vi hurtigt ville forlade regnen. Turen mod Stockholm var igen i 3.000-4.000 fod, og jeg var lidt bekymret for at flyve i så lav højde over vand. Vi var dog godt forberedt på at flyve over vand og havde taget oppustelige regningsveste af den automatiske type på, og jeg havde en vandtæt batteridrevet VHF radio i en lukket lårlomme.

Ved ankomsten til Stockholm området var vi kommet op i FL70. Det var en lettelse igen at kommunikere med nogen der talte og forstod engelsk tilstrækkeligt godt til at man følte sig sikker på at begge parter forstod hvad der blev talt om. Igen passerede vi Stockholm området uden problemer.

Cirka midt i Sverige kom vi ud under nogle skyer, og så derfra igen skyfri himmel overalt. Vi fik igen lov til at gå i FL115, og vi passerede igen Landvetter ved Göteborg i denne højde. På højde med Læsø i Kattegat gav min GPS VNAV informationer om at påbegynde nedstigning, og jeg indledte et 400 fpm descent mod Århus. Vi landede ca. kl. 2100 i en flot vindstille sommeraften. Vi havde begge holdt igen med indtagelse af væske og var både tørstige og meget trængende, da vi kom ned efter 4:20 i luften.

Konklusion:

På plussiden: Turen med eget fly er med to eller flere personer både hurtigere og billigere end hvis vi skulle købe billetter til fuld pris hos SAS eller Finnair, og der blev desuden sparet en ellers nødvendig overnatning og tilhørende fortæring.

På minussiden: Planlægning af væskeindtagelse er nødvendig mht. manglende toilet i et GA fly.

Tæt skydække over Finland.

Årets tur i Dimonaen

Tekst og foto: Kaj Isen, svæveflyver og motorsvæveflyver i Vestjysk Svæveflyveklub

Før start Bolhede

Hvor mange gange skal der til, før man kan kalde noget en tradition?

Såfremt det kun er to gange har Axel Frølund og jeg så fået en tradition. Sidste år gik turen til Øland i klubbens Dimona.

I år mente Axel så vi skulle smutte en tur til Norge, nærmere bestemt Hamar syd for Lillehammer.

Norge er jo et fantastisk smukt land, så lidt flyvning i højlandet var da tiltalende.

Hvorfor lige Hamar? Jo, Axel har en ven der bor i Moelv ca 40 km syd for Lillehammer, som Axel mente vi sagtens kunne overnatte hos et par nætter, og Hamar var nærmest flyveplads med ca 50 km til Moelv. Vi ville også være tæt på Elverum/Starmoen, det norske Arnborg, som vi kunne lave en udflugt til.

Planlægningen startede først på året med at fremskaffe et flyvekort over den sydlige del af Norge.

Checke regler for VFR flyvning i Norge, regler for indpassage (told), kort og godt det man formodes at gøre før en flyvning til et ikke særlig kendt sted.

Som udgangspunkt skal man jo lande på en international flyveplads for ind- og udpassage, og det ville vi godt slippe for. Det eneste vi ville være sikker på var en fordyrelse af turen i form af startafgifter osv.

Jeg sendte en forespørgsel til Oslo/Gardemoen briefing for oplysninger desangående. De sendte mig venligt de ønskede oplysninger, hvoraf det fremgik, at fly under 5.700 kg max. startvægt, der udelukkende anvendtes til privat flyvning, kunne ind og udflyve Norge uden om de internationale lufthavne, til visse nærmere udpegede små pladser, på visse nærmere fastsatte betingelser.

Hamar var lige netop en af disse pladser, så det var fint. Disse oplysninger kan hentes på Norsk Tolds hjemmeside www.toll.no, hvor der også står hvilke betingelser der i øvrigt skal opfyldes.

Datoen for vor tur fastsatte vi til den 17. maj, det var dels et spørgsmål om statistiske sandsynligheder for rimeligt vejr og diverse private gøremål, herunder arbejde som jeg skulle have fri fra. Axel er jo en sorgløs pensionist, der kun skal tilrettelægge ud fra rent private

Nord for Göteborg

ting. Hjemflyvning afhængig af vejret naturligvis, men ellers den 22-23 maj.

Vejret skulle bl.a. bestemme om turen skulle gå nogenlunde direkte over Kattegat til Sverige med Læsø som trædesten, eller over via Fyn og Sjælland. Vi havde derfor forberedt os på begge muligheder. Vejret havde bestemt ikke været noget at prale af op til den 17. maj, men vejrudsigten gav dog anledning til en vis optimisme. Jeg havde sikret mig ca 10 dages ferie og fri. Der var således plads til nogen ventetid i Norge på hjemflyvningsvejr.

Den 17. maj oprandt med rimeligt vejr dvs. mere end 10 km sigt og 3-4/8 i ca 2.000 ft der forventedes at stige og tynde ud over Kattegat. I Sverige og Norge var vejret og udsigten også ganske brugbart. Højdevinden var estimeret til nordvest ca 10 knob.

Kl. 1000 havde vi planlagt at starte fra Bolhede. Jeg havde sendt flyveplanen dagen i forvejen via Naviairs hjemmeside, herunder også sidste ben fra vor mellemlandingsplads Trolhättan til Hamar.

Jeg skulle være pilot på første ben til Trolhättan og Axel skulle være navigatør. Da Dimonaen er udstyret med en stenalder GPS havde jeg også medbragt min håndholdte Garmin 92. Sammen med kort og VOR følte vi os rimelig godt klædt på navigationsmæssigt.

Vi kom i luften kl. 1008 og kort efter var vi i kontakt med Billund, som vi bad åbne vor flyveplan.

Vi steg til ca 2.000 ft som vi holdt op gennem Jylland indtil vi kunne se kystlinien. Skyerne tyndede en del ud over vandet og næste lag lå rimeligt højt bedømte jeg. Aalborg Approach, som vi på det tidspunkt var hos, blev bedt om tilladelse til at påbegynde stigning til FL75. Tilladelsen blev givet og kysten passeret i ca 4.000 ft. Højdevinden, konstaterede vi via GPS, var nærmest sydvestlig og nærmere 30 kt i højden, så vi bevægede os med en overvældende groundspeed på mere end 200 km/t.

Da vi passerede kysten kunne vi skimte Læsø gennem den lette dis. Vi kunne også konstatere skyerne var lidt lagdelte over vandet med nogle få cumulus/stratocumulus i ca 3.000 ft og 3-4/8 stratocumulus lige omkring 7.000 ft. Læsø blev således rundet norden om

Myrsa - ca. 30 km til Hamar

for at komme uden om disse, uden at sætte noget af vor dyrebare højde til.

Vi nærmede os nu svensk luftrum og kunne begynde at skimte skærgårdsklipperne ud for Göteborg/Säve lufthavn. Vi kunne også se det blev svært at blive i FL75 helt ind til kysten, da cumulus skyerne tiltog i antal og opbygning ind mod land.

Vi blev nu skiftet til Göteborg Control, tildelt ny squawk og identificeret. De omtalte cumulus kunne nu ikke længere ignoreres, og jeg bad om lov til at forlade FL75 for at komme under "coastal clouds". Det blev selvfølgelig tilladt og vi passerede ind over Säve i 4.000 ft og blev klareret direct Trolhättan. Gøtaelven lå på vor højre side, jo, Sverige er også et smukt land med en hulens masse træer og søer.

Ca 40 km fra Trolhättan blev vi skiftet til Trolhättan APP (Approach) og kunne begynde at se pladsen, som Axel kendte fra et tidligere besøg. APP blev spurgt om tilladelse til at lande på "gliderstrippen", (det er en fidus i Sverige – hvor de har en sådan, så slipper man for landingsafgiften).

Jeg blev revet lidt ud af fatningen, idet APP flyvelederen sagde "TWR is closed" og bad os kontakte Trolhättan? Axel der som nævnt havde været der før, meddelte nu, at ham vi havde snakket med sad på en nærliggende militær plads?

Nå, Trolhättan blev kaldt og ingen svarede. Efter at have kaldt et par gange sagde jeg så, at jeg havde tænkt mig at lande på gliderstrippen, og det gjorde vi så efter 1 time og 56 minutter på tachometeret, ganske godt for 348 km.

Efter landing skulle vi så krydse asfaltbanen for at komme over til terminalbygningen. Det blev gjort med megen interesse for luftrummet til begge sider af banen.

Vi var lidt spændte på hvad vi ville finde, men det viste sig at være en normalt fungerende lufthavn, ja altså bortset fra det lukkede tårn. Der var både information, et cafeteria og et briefingkontor med en selvbetjenings fax til flyveplaner, en pc'er hvor man kunne hente vejr og notams.

Da tårnet var lukket og jeg ikke reagerede særligt hurtigt på APP flyvelederens oplysning derom, m.h.t. til at lukke min flyveplan, var det nu min første opgave at få gjort det.

Jeg fandt så et nummer i Malmø hvortil jeg ringede og sagde vi stod på jorden i Trolhättan!

Informationsmedarbejderen fik fat i en tankmand til os så vi kunne få fyldt op til SEK 7,30 pr liter.

Den medbragte madpakke blev fortæret. Vi gjorde os klar til det sidste ben, hvor Axel skulle flyve og jeg navigere og kommunikere.

Mod Norge

Denne gang syntes vi så vi ville bruge asfalten. Vi var i luften igen kl. 1300 og

kontaktede Göteborg control på den frekvens jeg havde set i selvbriefinglokalet. Der var også kontakt, men vi blev bedt om at skifte til en anden frekvens, hvor vi aktiverede vor flyveplan og fik en squawk kode til gengæld.

Benet til Hamar var på 318 km, men på grund af den forventede modvind havde jeg beregnet flyvetiden til 2 timer og 20, men vi havde stadig medvind, så det var jo rent bonus. Vi bad om at stige til FL45 og det fik vi lov til, med oplysningen, der ikke var anden trafik rapporteret.

Kort efter havde vi dog en C-172 ind fra højre, men i betryggende afstand, han har så nok ingen transponder haft?

Vejret var til rigtig svæveflyvning, store vitaminrige cumulus der gav os en ordentlig løfter ind imellem. For at prøve at holde den tildelte højde måtte pinden frem når vi røg ind i en boble. En enkelt gang røg farten op fra 150 på fartmåleren til 220, og vi steg alligevel! En anden gang blev vi smidt så hurtig og pludselig opefter, at ventilationslemmene i begge sider røg op pga. overtrykket i kabinen.

Grænsen til Norges FIR nærmede sig og vi blev nu skiftet til Farris Approach, der styrer luftrummet for bl.a. Rygge, nok en ny kode til transponderen. Det varede ikke mere end ca et kvarter, så blev vi skiftet til Oslo Approach og blev uden videre klareret til at fortsætte i FL45. På højde med Oslo begyndte vi at kunne se nogle af de vitaminrige cumulus forandre sig til cumulusnimbus længere mod nord. Der hang nogle solide gardiner under nogle af dem, der klart indikerede fast nedbør.

Vi bad nu om at forlade FL45 for at komme dels under og østen om disse CBèr, specielt uden om dem der så ud til også at gemme faste genstande, så som sten. Tilladelsen blev fluks givet.

Vi var nu efterhånden kommet op til den store sø Myrsa som Hamar ligger ud til og som fortsætter helt op til Hönefoss, efter GPS havde vi nu kun ca 20 km tilbage.

Vi fik Hamar by i sigte og begyndte at lede efter flyvepladsen, der efter kortet skulle ligge sydøst for bykernen. Vi fortalte Oslo at vi havde Hamar i sigte og gerne ville lukke flyveplanen. Det blev bekræftet og vi blev bedt kontakte Hamar.

Oven for Moelv, Axel og Björn.

Hamar blev kaldt uden resultat, én gang til, nu fik vi et svar der lød lidt svagt. Vi forklarede vor ærinde og fik at vide at bane i brug var 15. Der var lige det, at der lå en pæn stor byge lige nord for byen og vi var interesseret i at lande inden den nåede frem. Det kneb med at få øje på pladsen, selv om vi havde retning og afstand på GPS, kunne vi ikke få øje på pladsen.

Lige pludselig fik jeg øje på den, dirigerede lidt med Axel, herunder fik ham afbrudt i et venstredrej og til højre i stedet, først på finalen fik Axel også øje på pladsen, der var godt gemt mellem træer og bygninger.

Anflyvning lige henover nogle villaer, op ad bakke gik det og så ned ad bakke på den sidste trediedel af banen, men vi kunne dreje af før toppen og ind på forpladsen, der ikke rummede andre fly. Banen var ikke mere end 10 m bred, men den grusbelagte rabat på begge sider af banen kunne dog også anvendes såfremt man var lidt bredbenet. 1.000 meter lang var banen, så der var rigelig plads, selv om man ved start bane 15 skulle køre noget op ad bakke de første ca 500 m.

Vi landede efter 1 time og 50 på tachometeret efter 320 km, så det var også gået rimeligt hurtigt efter Dimona standarder.

Der var godt nok et tårn og en terminalbygning, men ingen tegn på liv. Det fandt vi så i det nærliggende klubhus for "Hedmarkens Flyveklub" hvor Rune bød os velkommen. Det var ham der havde svaret os fra en håndholdt radio.

Vi fik lidt informationer, herunder at flyvepladsen kun var bemandet, når en fra kommunen kom for at tømme postkassen med de selvangivne startafgifter. Dem skulle vi dog ikke tage så højtideligt sagde han, vi kom jo i en motorglider, der rangerede på linie med svævefly, og de var fritaget, mente han!

Nationaldag

Vi fik fat i en taxa der kørte os ind til hotellet, vi havde booked hjemmefra. Det var jo den 17. maj og dermed den største norske højtidsdag. Vi ville således ikke belemre Bjørn, som Axels ven hedder, med vor ankomst på denne dag.

Vi fik os indlogeret og så skulle vi ud og se på festlighederne. Vi fandt så ud af at dagen var slået sammen med "RUS" optog, altså de norske studenters feiring som de kalder det i Norges land.

Vi må sige de danske studenteroptog ikke kan sammenlignes med de påfund vi så deroppe. Meget opfindsomt. Der var åbenbart også en tradition for at købe et eller andet gammelt skrummel af en bil, male den meget alternativt, for ikke at nævne de skrifter der var påført. Bilerne var for de flestes vedkommende udstyrede med musikanlæg der ville gøre en hvilken som helst dansk boulevardracer grøn af misundelse. "Russerne" var klædt ud efter alle kunsten regler, og tilskuerne var alle som minimum udstyrede med knaphulsdekorationer i de norske farver og rigtig mange iklædte nationaldragter. Det var ganske imponerende.

Således mættede af norske indtryk trængte vi til lidt fast føde. Vi fandt en

italiensk restaurant hvor vi opfindsomt bestilte pizza og en halv flaske rødvin. Selv om priserne som bekendt er rimeligt avancerede i Norge, var restauranten helt fyldt med nationaldragt klædte nordmænd.

Således mætte, men lettede for en pæn sjat penge, drog vi hjem på hotellet og efter at have fortalt familien vi var kommet godt til Norge og Axel havde talt med Bjørn, der fortalte han kom til Hamar ved middagstid dagen efter og herunder ville hente os, gik vi til ro og sov fredfyldt oven på en dejlig flyvetur og dag.

Ud i samfundet

Efter en overdådig "frokost" på hotellet, gik vi på opdagelse i byen. Det var flot vejr, men rimeligt koldt. Vi havde medbragt bykortet og navigerede således ud for at bese ruinerne af en gammel domkirke der er indkapslet i et stort drivhuslignende "Dome".

Vi fulgte en sti langs søen og nød den flotte udsigt. Domen var imponerende og bl.a. forsynet med "defrosters" så vinduerne altid var klart gennemsigtige. Inde i Domen og mellem ruinerne, var opsat bænke og der afholdtes både koncerter og gudstjenester derinde til tider. Meget flot.

Da vi kom hjem til hotellet var Bjørn ankommet og efter en kort snak hvorunder jeg jo skulle introduceres, kørte vi ud for at se Vikingeskibet, som også var en stor flot glasbygning, eller en bygning med megen glas i hvert fald, og formet som et kæmpe vikingeskib, men der var "stængt" indtil den 19. maj.

Vi kørte så ud på flyvepladsen, idet vi havde tilbudt Bjørn en flyvetur, som han gerne tog imod.

Axel fløj så en tur med ham, hvorunder de fløj op og fandt hans hus i Moelv.

Bjørn var ganske imponeret over det lille fly og turen, der var hans første i et lille fly.

Vi blev nu kørt til Moelv og op i "bakkerne" til Bjørns hus, hvor vi så hilste på Bebett og Bente,

Bjørns kone og datter. Jeg syntes jo nok det var meget gæstfrit, de sådan ville huse en vildtfremmed dansker, men Axel havde fortalt mig om denne gæstfrihed, der indbefattede utrolige traktementer.

Bebett var Indoneser, og vi blev trakteret med nogle af hjemlandets specialiteter – mum-mum.

Efter frokosten, som vi indtog kl. ca 1500, spurgte Axel om ikke Bjørn ville med os ud at gå en tur i omegnen? Det var Bjørn klar til, Axel havde fortalt mig han (Bjørn) var noget af et friluftsmenneske, og som nordmand lidt af en ørn på ski selvfølgelig.

Vi gik os nu en tur på næsten tre timer hvorunder vi prøvede at komme op til toppen at et nærliggende fjeld. Et ikke specielt særligt højt fjeld, men for en fladlandsdansker trods alt beliggende rimeligt højt. Det var mere problemet at finde vejen op til det. Under forsøget havde vi nogle utrolig flotte panoramaer ud over søen Myrsa, der lå rimeligt langt under os (mindst 400 m). Toppen af fjeldet var dækket af træer og vi måtte opgive at finde vejen helt derop. Beslutningen blev hjulpet af nogle utrolig sorte CBèr der bevægede sig i vor retning. Da det gik nedad, nåede vi hjem på ca 50 minutter, men måtte lide under både slud og haglbyger undervejs.

Således forfriskede var vi klar til Bebetts frembringelser kl. ca 2100 som hun kraftigt opfordrede os til at gøre indhug i, bagefter kom der lige en kæmpe af en lagkage til kaffen.

Jeg forstod nu hvorfor Axel ville ud på en travetur efter frokosten, han havde jo været der før!

Dagen efter kørte Bjørn os til Lillehammer, hvor han viste os rundt i det olympiske anlæg, herunder skihopbakken. Hold da op hvor var det flot, og når man stod oppe på toppen og filosoferede over udsigten til det lille frimærke langt nede, som skihopperne skulle lande og bremse op på, ja så fatter jeg ikke man trods alt kan få så mange til at deltage i skihopkonkurrencer.

Bjørn havde selv været en af fakkelstafetterne under de Olympiske Vinterlege, han var således en velinformeret guide.

Guiden på skihoptårnet anbefalede os at tage videre til Hönefoss og se Sprængningsmuseet og Vejmuseet der. Det gjorde vi så og havde en meget fin oplevelse. Sprængningsmuseet var også stængt, men vi fik alligevel lov at komme ind og se det. På Vejmuseet var der bl.a. en udstilling, der i form af fodtøj, illustrerede antal og sammensætning af dræbte i den Norske trafik i 2003. Det var noget mere sigende end bare et tal!

Efter hjemkosten fra denne dejlige tur og nok en bid mad, begav vi os ud på en cykeltur sammen med Bjørn. Det var rart der var 18 gear på dyret, men når det gik "meget" opad føltes det som de laveste tre gear var sparet væk.

Appetitten var således styrket til aftenens måltid, der var ovnstegt laks med lækkert tilbehør.

Jeg vil nu ikke gå i flere detaljer om vort kulinariske ophold, men som det kan forstås var gæstfriheden ganske utrolig. Fredagen oprandt med regn – regn og atter regn.

Bjørn kørte os over på den anden side af Myrsa til byen Gjøvik, hvor vi besø Fjelhallen, en kæmpegrotte sprængt ud i klipperne i anledning af de føromtalte vinter olympiske lege, hvor der var blevet spillet ishockey.

Hallen kan rumme 7.500 siddende tilskuere lidt afhængig af om det er sport eller koncerter.

Lørdag skulle det klare op i løbet af dagen – og vi satsede stærkt på at begynde hjemrejsen.

Vi blev kørt ned til flyvepladsen i Hamar ledsaget af hele familien. Opklaringen lod dog vente på sig, så efter at have givet datteren Bente en flyvetur rundt om pladsen, overtalte vi familien til at køre hjem. Vi lovede dem at kontakte dem såfremt vi ikke kom af sted den dag.

Det gjorde vi dog ikke, dels syntes vi gæstfriheden måtte være spændt til bristepunktet, dels kom vi i snak med føromtalte Rune og nogle andre flyveklubmedlemmer, herunder fik vi lov at overnatte i klubhuset såfremt vejret ikke blev til hjemflyvning.

Maden til natophold var ikke noget problem, Bebett havde forsynet os rigeligt med madpakke og kage til turen.

Vejret blev ikke til flyvning før hen på aftenen, og da vi vidste hvor vi var – og alligevel ikke kunne nå helt hjem og ikke rigtig vidste hvordan overnatningsmulighederne var på en lørdag aften på en eller anden mellemlandingsplads, ja så var valget let. Vi blev og sov på pladsen.

Fortsættelse følger næste nr.

For 70 år siden

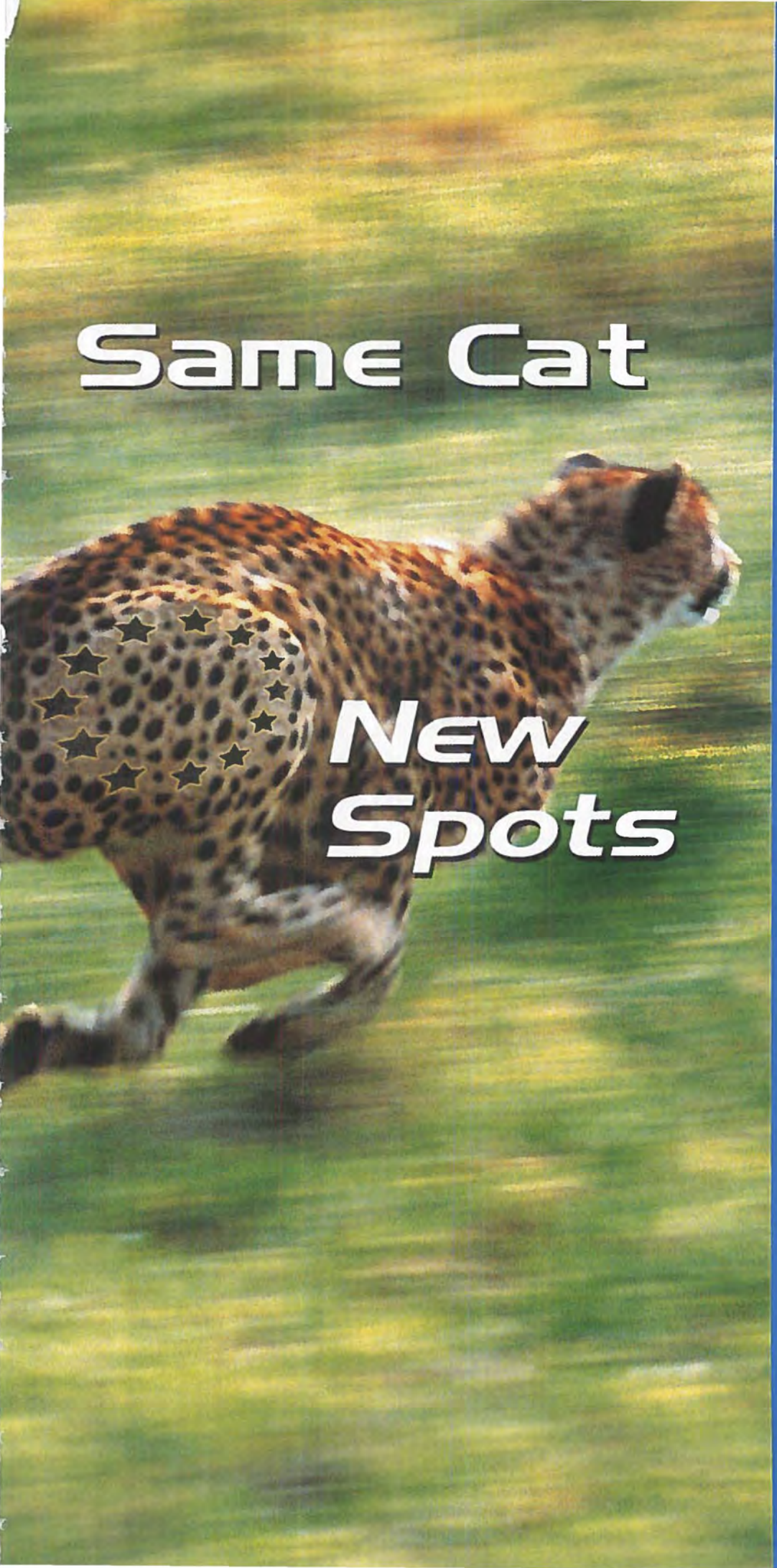
Af Ingrid Muus

November måned, hvad behandles og diskuteres på de ni tekstsider i november 1935? Hvad kan man skrive om af interesse i en måned, hvor flyveaktiviteten i en tid med muligheder inden for overvejende VFR-flyvning må være beskeden? vejret naturligvis. Dengang som nu, vejret - ca 30% af teksten handler om meteorologi og ikke mindst om, hvordan forudsigelserne kan blive bedre. Forfatteren argumenterer heftigt og direkte for at få etableret et landsdækkende observations-/observatør) net, som skal kunne klare både krigs- og fredsvejr: *"Idealet vilde være, om hele den danske Befolkning deltog i Vejrtjenestearbejdet, men dette er en Utopi og forlades derfor straks. Jeg skal derimod løst skitsere, hvorledes jeg mener, man kunne komme Idealet nærmere, idet jeg udtrykkeligt skal gøre opmærksom paa, at det kun er personlige Meninger og Tanker, der fremsættes, og jeg derfor heller ikke vil modsige en Paastand om, at det muligvis kan gøres bedre(...)Under Felthærens Optræden paa egen Haand vil det saaledes ikke være uden Betydning, om ikke alene de højere Flyverførere og Troppeførere i det hele taget ved besked med de meteorologiske Forhold, men at ogsaa Flyverne selv har Lejlighed til at undersøge Vejrforholdene ved Hjælp af Feltstationerne(...)Der bør endvidere etableres et intimt Samarbejde med mellem de forskellige Feltvejrsstationer, idet man ikke har nogen Garanti for, at de internationale Udsendelser under Krigsforhold er paalidelige, idet man ikke maa være blind for, at der ved indtrædende Krigstilstand bliver afbrudt Forbindelser baade af den ene og den anden Art. Man vil under en Krig meget vel kunne tænke sig den Mulighed, at de meteorologiske Udsendelser fra de krigsførende Lande ganske simpelt kan være forvanskede, ja i mange Tilfælde ligefrem forfalskede med det Formaal for Øje at vildlede de fjendtlige Flyvere, ja muligvis for at lokke dem ud i noget."* Kaptajnen - forfatteren - har et forslag til at imødegå denne risiko for at lokke flyvere ud i "noget"...: *"Jeg kunne tænke mig at foreslaa, at der paa hvert Posthus i de Byer og Landsbyer, hvor jeg finder det nødvendigt, ligefrem blev indrettet en meteorologisk Meldestation. Jeg skal ikke opremse alle de Byer, jeg vilde udstyre med Stationer af den her nævnte Art, men blot henvise til Kortet, hvor større Stationsbyer skal virke som Observationsstation".*

At ikke Post Danmark for længst så denne mulighed for indtægtsdækket virksomhed! Kaptajnen afslørede nemlig et godt kendskab til Danmarks lokale vejrforhold, som trods landets lidenhed kan være så forskellige, at en tæt dækning var en nødvendighed: *"Jeg skal saaledes nævne, at der undertiden om Sommeren kan opstaa lokale Tordenbyger, der kan have Regnmængder paa indtil 60 mm og som ogsaa kan indeholde voldsomme Haglbyger, der i Styrke nærmer sig det utrolige, og som det i Øjeblikket er umuligt at vide Besked med, da Stationstallet efter min Mening er for ringe. Jeg skal heller ikke undlade at paapege Faren for pludseligt og lokalt opstaaede Taagebanker, som det ogsaa i Øjeblikket er ganske overordentligt vanskeligt at gardere sig imod i Almindelighed, undertiden dog umuligt (...) Jeg skal ikke undlade at pointere, at det danske Klima er et udpræget Øklima, der er ensbetydende med en Lunefuldhed og en Foranderlighed, der staar paa Højde med de bedste kamæleonistiske Egenskaber" !!?! "Man vil maaske indvende, at der ser da ud til at være nok (stationer), men jeg kan vise Dem, at saa godt som hele den jyske Vestkyst er blottet for Stationer. Herfra - fra Vesterhavet - kommer Vejret, som man siger, og det er Grunden til at jeg ønsker flere Stationer ved vestkysten og i dens umiddelbare Nærhed. Erfaringerne har nemlig vist, at Vejret heroppe i mange Tilfælde er særdeles afvigende fra, hvad man skulde kunne vente efter Vejrkortet."* Vejret - endnu en af de faktorer, som trods 70 års ihærdige forsøg, endnu ikke er under vor kontrol.

Og så fik den første danske kvinde dansk certifikat: *"Oktober Maaned bragte os fem nye Sportsflyvere - og derimellem den første danske Kvinde, der har taget Certifikat herhjemme, Fru Gerda Junkers (...) "Flyv" lykønsker de fem nye Sportsflyvere."* Tja, det var dengang, da månedens nye certifikater blev omtalt med navns nævnelse af de nye piloter og deres flyveskole i FLYV, lidt hyggeligt...

PilotShop på
www.kda.dk
Al flyvning
begynder her!



JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	46141503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9829 3636	Internationalt
Jens Feldborg (næstfmd.)	3250 7898	Teknik & Luftrum
Tonny Henriksen	5950 4015	
Vagn Jensen	8644 1133	Udannelse
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg

www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.net

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA i september

3. september. ANA

Association of Nordic Aeroclubs møde i Göteborg, hvor Aksel C. Nielsen og Anders Madsen deltog. Hovedtemaet var ANA's rolle samt hvordan ANA fremover skal arbejde. De forskellige ANA-grupper har forskellige resultater og gevinst ved samarbejdet, idet nogle grupper har meget glæde af det skandinaviske samarbejde, imens andre grupper burde være mere aktive og derved opnå flere resultater i det fælles arbejde.

Det blev besluttet at mere information om gruppernes arbejde skal publiceres på internettet, idet informationer ikke kommer frem til alle interessere i tilstrækkelig grad. Yderligere blev det besluttet, at organiseringen skal være mere projektorienteret, d.v.s. grupper og personer aktiveres i forhold til en klart defineret opgave.

Næste (Pre-)ANA møde bliver i juni og ANA-møde i september i Danmark. Den fastlagte turnus pegede på Island som koordinator, men da Island er en mindre organisation og rejsemæssigt upraktiskt for resten af de involverede lande, blev Danmark (KDA) udpeget som koordinator for det næste års ANA-møder.

3. september. Kaldred

SLV til Åbent Hus på Kaldred flyveplads, hvor også KDA var repræsenteret ved Tonny Henriksen. Arrangementet var etableret af KZ&V.

7. september. SLV

Møde med SLV ang. selvadministration. Set i lyset af, at en beslutning om EU-forordning 1592 skal i kraft forventes i oktober, blev det besluttet af SLV, at mere selvadministration afgøres, når EU-kommisionen har taget beslutning til den nævnte forordning (giver mulighed for en organisation som KDA at blive en såkaldt Qualified Entity, hvilket er nødvendigt for at opnå reel selvadministration.)

12. september. Rådet

Møde i Rådet for Større Flyvesikkerhed. Mødet foregik i Kastrup Lufthavn hos Naviar som var vært for mødet. Fra KDA deltog generalsekretæren (se evt. www.flyvesikkerhed.dk).

14. september. Ny

Mogens Møller i KDA-huset. Mogens Møller har indtil videre påtaget sig opgaver i KDA-huset på frivillig basis - een dag om ugen, og vil hovedsagelig beskæftige sig med undervisningsmaterialer til brug i teoriundervisningen. Velkommen til Mogens - og på forhånd tak for indsatsen.

21. september.

Høringsmøde i Friluftsrådet, hvor KDA er medlemsorganisation. Emnet var drøftelse om Friluftsrådets oplæg til Danske Nationalparker, som kan få indflydelse på mulighederne for flyvning i syv påtænkte områder i Danmark. Oplægget tager generelt ikke stilling til flyvning, men vil være begrænsende for andre aktiviteter i kerneområderne, herunder erhverv, som ikke er direkte nødvendige for nationalparkerne. I mødet deltog generalsekretæren som observatør.

Svæveflyvning

10.000 kr. til ØSF
Øst-Sjællands Flyveklub var blandt modtagere af tilskud fra Nordea Danmark Fonden sammen med andre lokale foreninger.

Uddelingen blev varetaget af bankrådets formand, borgmester Rene Tuekær Albrechtsen bistået af Nordea i Fakses lokale chef, Per Nøddebo Nielsen. ØSF var vært for arrangementet, som Nordea havde ønsket at lægge hos en af de lokale klubber. Så fik nogle af de andre foreninger i området lejlighed til at kigge forbi og se hvordan ØSF bor. Efter uddelingen gav formand Klaus Vang en guidet tur for alle.

ØSF havde ansøgt fonden om midler til at anskaffe en bærbar VHF radio, som skal indgå i arbejdet med trafikafviklingen. Radioen udgør en væsentlig forøgelse af sikkerheden i forbindelse med vores ansvar for det tildelte luftrum.

Motorflyvning

DMU's store succes-arrangement – den årlige tur til et sted i Europa går i 2006 til Amiens i Frankrig. Som på turen til Friedrichshafen er det Bent Westphal, der er arrangør. Information om turen blev udsendt i begyndelsen af oktober måned til DMU's klubber og tidligere deltagere i DMU's ture. Som tidligere år er det et tilløbsstykke, og allerede den 11. oktober var der udsolgt; dvs. 33 fly og en helikopter med i alt 100 deltagere.

MØDER

Foreningen Flyvemuseets Venner

Bestyrelsen inviterer til et halvårs informations- og diskussionsmøde torsdag d. 24. november kl. 1900 i Ellehammers Hjørne på DTM i Helsingør.

Aftenens emner vil være: Foreningens forretningsorden, som er ved at blive lagt ud på hjemmesiden

www. flyvemuseum.dk, samt orientering om planlægning af en tur til Deutsches Technik Museum, Berlin. (www. dtmb.de) i 2006. Tidspunktet er endnu ikke fastsat.

I foråret 2005 åbnedes en 6000m2 stor udvidelse af museet som rummer en flyveudstilling med titlen : Von der Ballonfahrt zur Berliner Luftbrücke. Der er bl.a. udstillet mere end 40 historiske fly og flymodeller, samt temaer, som be-

OPLEV NATUREN

med tips- og lottotilskud til friluftslivet

Har du en ide, som kan give nye oplevelser i naturen?
Eller et projekt, der kan forbedre mulighederne for friluftsliv i Danmark?
Så kan der måske opnås tilskud fra tips- og lottomidlerne.

Der gives bl.a. støtte til:

KYSTFRILUFTSLIV. I de næste 2 år sætter vi særligt fokus på initiativer, der omhandler friluftsliv langs kysten.
GRØNNE OMRÅDER OG LOKALT NATURARBEJDE. Materialer, der giver bedre muligheder for naturoplevelser og friluftsliv. Fortrinsvis til projekter, der er baseret på frivilligt arbejde.
NATURFORMIDLING. Initiativer, der øger befolkningens forståelse for naturen.
FRILUFTSPROJEKTER. Materialer og grej, der giver grupper eller foreninger bedre muligheder for at udøve friluftsliv.
FORSKNING OG UDVIKLING. Projekter vedrørende friluftslivets muligheder i Danmark.
KULTURMILJØ. Initiativer, der formidler samspillet mellem naturen og den kulturhistoriske udvikling.

Derudover gives tilskud til naturvejledere, driftstilskud til landsdækkende natur- og friluftsforeninger, samt tilskud til overnatningshytter. Her gælder særlige regler. Kontakt Friluftsrådet for nærmere information.

Rejser, mountainbikes, kanoer, klatrevægge, idrætsanlæg, vandrestave og legeredskaber støttes ikke.

DER GIVES IKKE LÆNGERE TILSKUD TIL NATURLEGEPLADSER.

Ansøgningsskema (obligatorisk), oplysninger om sidste års tildelinger, inspiration og vejledning kan findes på Friluftsrådets hjemmeside www.friluftsraadet.dk eller kan tilsendes ved direkte henvendelse til sekretariatet.

Næste ansøgningsfrist er **1. november 2005.** Der kan også søges pr. 1. marts og 1. juli.

Yderligere information om tipsmidler kan findes på www.tipsmidler.dk

Friluftsraadet
Scandiagade 13,
2450 København SV, TLF. 33 79 00 79
Telefontid: man.-tors. 10-15, fre. 10-14
E-post: tips@friluftsraadet.dk
www.friluftsraadet.dk

Friluftsrådet
THE DANISH OUTDOOR COUNCIL

skriver udvikling, anvendelse og personer inden for tysk flyvehistorie.

Endvidere vil der være spisning, (kr. 50,-/pr. næse) og foredrag af "Jauer Hansen", som nogle medlemmer før har haft fornøjelsen af at høre.

Tilmelding til denne aften skal ske til DTM, Bo Bang Petersen, tlf. 4922 2611 senest d.16/11/05

Dansk Flyvehistorisk Forening

Onsdag 16. november: Flyvevåbnets rolle i forsvaret mod de nye trusler i dag. Foredrag v/ generalmajor Leif Simonsen.

Onsdag 21. december: Thomas Sneums færden i Danmark og England under Anden Verdenskrig, herunder flugten til England i en de Havilland Hornet Moth i 1941.
Causeri v/Thomas Sneum.

Danske Flyvere

Vinterens første arrangement fandt sted den 4.oktober, hvor 51 medlemmer besøgte SAS Flight Academy (SFA), der primært tager sig af nødtræning af besætningsmedlemmer i SAS. Det blev en forrygende aften, hvor de to veloplagte og engagerede instruktører, Rie og Lars delte opgaven med henholdsvis den teoretiske og den praktiske del.

I forbindelse med undervisningen gør man nu om dage meget ud af CRM, som står for Crew Resource Management og ikke Central Registret for Motorkøretøjer! Det er nemlig meget vigtigt, at besætningen forstår at arbejde sammen som et team. Altid får hilst på hinanden inden afgang, har Situation Awareness og forstår at handle under tjenesten o.s.v.

Den teoretiske del bliver ligeledes levendegjort af rapporter eller film fra aktuelle tilfælde i den store verden, men også fra interne hændelser. De to seneste havarier med henholdsvis en Airbus 340 Air France i Toronto og en Boeing 737 fra Helios i Athen blev ligeledes indgående debatteret.

Den praktiske del blev startet med et tilbud om en tur på Airbus 340 slisken, både siddende fra kanten og i anden omgang stående. Ganske mange tog turen ned, også nogle af de lidt ældre medlemmer trak i kedeldragterne og kurrede ned akkompagneret af tilråb fra tilskuerne.

Herefter gik vi ombord i "mock-up'en", som snart efter tog os af sted på en flyvetur med turbulence, røg i kabinen, decompression med efterfølgende nødlanding og evakuering gennem den eneste anvendelige nødudgang. Meget realistisk tur!

Med Helios havariet in mente fik vi demonstreret diverse iltmasker både til passagererne og besætningen, inden vi begav os udenfor bygningen til endnu en mock-up, hvor instruktøren slukkede diverse ildebrande i kabinen og på "flyet" toilet.

Stor tak til de to instruktører.

Sandelig en god og spændende start på foreningens vinterprogram.

Aftenen sluttede ca. 2230 med lækkert smørrebrød og øl/vand, akkompagneret af en god gang flyversnak, hvor også instruktørerne deltog.

Årsfesten finder sted fredag den 11.november, traditionen tro på SAS Royal Hotel. Bestyrelsen forventer, som de tidligere år, stor tilslutning til festen. Vi har nu registreret lidt over 900 medlemmer og kan ved denne årsfest byde 23 nye medlemmer, - heriblandt to kvindelige, velkommen. Samtidig kan ét medlem fejre 65 års jubilæum i foreningen, mens henholdsvis 12 og 11 medlemmer kan fejre 50 og 25 års jubilæum.

Når FLYV udkommer, er der kun få dage til tilmeldingsfristen udløber. Hvis du ønsker at deltage, er sidste indbetalingsdag torsdag den 3.november.

Tirsdag den 6. december afholdes andespil, ligeledes på SAS Royal Hotel.

KALENDER

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

2006

14-15/1	PR-seminar, Arnborg
10-20/5	DM, Arnborg
28/5-17/6	VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8	Junior NM, Danmark
25/7-5/8	Sun Air Cup, Arnborg

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

25-28/5	DMU-tur til Amiens, Frankrig

Modelflyvning

3-4/6	F2A, F2D Limfjords Competition, Open International – World Cup, Aalborg

Det sker i 2005

Det sker i 2005

12-13/11	Aviation Nation, Nellis Air Force Base, Las Vegas, NV (www.aviationnation.org)
9-11/11	NBAA Annual Meeting & Convention, Orlando, FL (www.nbaa.org)
20-24/11	Dubai Airshow, Dubai, United Arab Emirates (www.dubaiairshow.org)
3/12	Planes of Fame, Chino, Californien (www.planesoffame.org)
6-11/12	LIMA 05, Langkawi, Malaysia (www.lima.ca)

- og i 2006

14-16/4	Warbirds over Wanaka, New Zealand (www.warbirdsoverwanaka.com)
16-21/5	ILA Berlin Air Show, Berlin (www.berlin-airshow.de)
23-25/6	Aero Expo, Wycombe Air Park, Buckinghamshire, England(www.expo.aero)
17-23/7	Farnborough Int'l Airshow, Farnborough, England (www.farnborough.co.uk)
6/9	Ellerhammers flyvning 100 år
12/11	100 års dagen for første godkendte flyvning i Europa (Santos Dumont)

- og i 2007

18-24/6	Paris Air Show, Le Bourget, Frankrig (www.paris-air-show.com)
18-19/8	Flyvningens Dage, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)

Se også www.airshows.org
Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde

adresseændring,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Navne

Ansættelse

Salgschef Bjarne Rasmussen

Cimber Air har ansat Bjarne Rasmussen som salgschef.

Bjarne Rasmussen er 35 år og kommer fra en stilling som rutechef i DAT (Danish Air Transport).

Bjarne Rasmussen er bosat i Gråsten og vil fra 1. november 2005 have sin daglige gang i Cimber Airs hovedsæde i Sønderborg.

80 år

Fhv. luftkaptajn Tom Lund-Hansen

Den 12. oktober fyldte fhv. luftkaptajn Tom Lund-Hansen, Ålum, Randers, 80 år. Hans store flyveinteresse arvede han fra sin far, militærflyveren prlt. K. F. Lund-Hansen, certifikat nr. 27, 1917.

Tom L-H. flygtede i 1944 som modstandsmand til Sverige og tilsluttede sig den Danske Brigade.

Efter hjemkomsten til Aarhus tog Tom privatflyvercertifikat i 1947 hos Dansk Lufttaxa på Kristinesminde privatflyveplads nordvest for Aarhus, hvor han nogle år var flyvepladsleder.

Han fik snart trafikflyvercertifikat og fløj nogle år rund hos D. F. Valbjørn i Dansk Lufttaxas Auster. Han ansattes så hos Sylvest Jensens taxa-og fragtflyvefirma, som havde købt en tyskbygget, tomotors

Siebel 204D i Sverige. Flyet solgtes i 1955 til Hamburger Luftrederei. Her fløj han i 1955 en taxaflyvning fra Rønne til Kastrup. Det var det første tyske fly, som landede i Kastrup efter krigen, så det vakte stor opmærksomhed da –

for nu et halvt århundrede siden.

Tom sluttede at flyve i 1956. Han kom til SAS reklamrafdeling, hvor han var koordinator ved de store jippos ved indvielsen af polarruten Kastrup-Alaska-Tokyo med DC-7C – han arrangerede medvirkning af Tivoligarden ved afgangen fra Kastrup.

Toms næste store show var hans arrangement af en presseflyvning i en chartret SAS DC-3 til Billund for LEGO. Det resulterede i starten af Billund som Lufthavn. Tom kom så til Chr. Fahrner, Commertas, som salgschef for Cessna fly i en kort tid.

Næste job blev hos Flying Enterprise charterselskab, startet af Hans Linde fra SAS fragtafdeling, med tre canadisk-byggede Argonaut, en DC-4 med Rolls-Royce motorer og med Tom som operationschef.

I foråret 1961 medvirkede Tom i at starte Danish Air Charter med en Viscount, lejet fra Braathens i Norge. Næste projekt for Tom blev DLS-Aerocontact fragtselskab,som udførte flyvninger med kvæg, svin m.m. i en Douglas C-74 Globemaster.Efter en nedstyrtning ved start fra Marseille omkom besætningen og 60 køer.Det blev afslutningen for virksomheden.

Tom har også arbejdet for Simon Spies og medvirkede ved dannelsen af charterselskabet Conair efter overtagelsen af Flying Enterprise.

Tom gik i pesion i 1993 efter ca. 20 år som annonce- og reklamekonsultent,

sidst hos Helsingør Dagblad. Som pensionist var Tom flykonsulent hos det amerikanske World International Net Work.

JT

På fotoet står Tom Lund-Hansen til venstre sammen med Fred Griem foran Siebel 204D i 1955. Foto via Johs. Thinesen.

Oscar Yankee

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BNW	Piper PA-28-236 Dakota	30.9.2005	SR Development ApS, Horsens	Flemming Lindberg Christensen, Horsens
OY-BTE	Piper PA-28-161 Warrior II	13.9.2005	Jan Pock-Steen, København V	Dansk Flyservice
OY-COT	Cameron 0-77	13.9.2005	Rimmy Bruno Tschrnja, Brøndby	Tuborg International A/S
OY-FJX	Schleicher Ka 6CR	30.9.2005	Jørgen Kjærgaard, Odense C	Finn Holmberg+
OY-HLN	Robinson R44	30.9.2005	Ronnie Hofs, Sæby	Leif Kurt Dyøe Nielsen, Assen

Airbus A380 nr. 1 på vej ud i verden for at kunderne kan opleve den i deres eget miljø.

Airbus A380 på visit

Airbus A380 nr. 1 (MSN001) har nu fløjet ca. 350 timer på 100 flyvninger. Det er nu tid til at tage ud i verden for at se hvordan den passer ind i lufthavnenes indretninger.

I løbet af oktober og første halvdel af november vil den besøge en række lufthavne i Europa og Fjernøsten. Turen går først til Frankfurt og derefter til Singapore, Kuala Lumpur, Sydney, Melbourne og Brisbane. På hjemturen vil den blive udstillet på Dubai Airshow 20-24. november.

I Frankfurt vil prøverne omfatter taxi i lufthavnen og tilkørsel til en terminaltilslutningsbro. Den vil også demonstrere forholdene for servicekøretøjer så som catering, læsseanordninger (containere o.a.), tankning af brændstof og andre funktioner i forbindelse med et turn around.

Den 18. oktober startede Airbus A380 nr. 2 (MSN004) kl. 10.49 på sin første flyvning fra Toulouse. Prøveflyvningerne foregår over det sydlige Frankrig. Der er to piloter og tre ingeniører ombord under prøveflyvningerne. MSN004 er udstyret med fire Rolls Royce Trent 900 motorer.

Historiske Vingesus

Hawker Sea Fury

Af Wilhelm Willersted

Hawker-fabrikken er legendarisk berømte for deres formfuldendte fly.

Den britiske flyfabrik Hawker er blandt andet verdensberømt for at kunne konstruere flyvemaskiner, som kombinerer fremragende egenskaber med et kønt ydre. Det kan man vist ikke komme uden om - selv om smag og behag jo som bekendt ikke kan diskuteres. Jeg vil dog tillade mig her for eksempel at nævne jet-"stjernerne" Hunter og Sea Hawk samt mellemkrigstidens biplaner Fury og Nimrod (som vi jo kunne nyde med danske kokarder herhjemme i trediverne).

Under verdenskrigen levede Tempest op til forventningerne til et godt ydre.

Hawker fik nu til opgave at bygge en lettere udgave af sidstnævnte til brug for RAF og især Royal Navy.

Foranlediget af Irak konstruerede Hawker den tosædede version af såvel Fury som Sea Fury.

Resultatet blev Sea Fury, som desværre ikke nåede at komme med i kampene mod Luftwaffe og Co. under Anden Verdenskrig.

Sea Fury prototypen fløj første gang den 21. februar 1945. Motoren var en Bristol Centaurus 15, som drev en firebladet propel. Nogle måneder efter fulgte den første "rigtige" Sea Fury. Denne gang behørigt udstyret med en nyere Bristol Centaurus 18 motor med fembladet propel og nu fuldt "marineret" med landingskrog og opklappelige vinger klar til brug på hangarskibene.

Efter mange og grundige afprøvninger blev Sea Fury i foråret 1947 omsider godkendt til Royal Navy, som nu i alt fik leveret 615 eksemplarer.

Flyet blev i øvrigt det sidste propeldrevne jagerfly i Royal Navy, hvor det gjorde førstelinie-tjeneste indtil det jetdrevne Hawker Sea Hawk overtog pladsen i foråret 1953. Royal Navy's sidste Sea Fury eskadrille blev nedlagt i 1955.

Hawker Sea Fury deltog i Koreakrigen, og det var herunder en Sea Fury fra Royal Navy, der den 9. august 1952 i

"Critical Mass" er en speciel, amerikansk racer-version af den britiske hangarskibs-jager. Sea Fury flyet har fået monteret en Wright-motor fra en Douglas Skyraider.

En række lande anskaffede Hawker Fury, her er et af flyene til Pakistan. Det er for øvrigt selveste testpilot Neville Duke, der sidder ved pinden.

en luftkamp nedskød en MiG-15! Det var oven i købet - historisk set - den eneste luftduel som briterne vandt under Korea-krigen!

Hawker-flyet var en success og det blev bestilt af den australske og canadiske flåde samt af Holland, der byggede flyet på licens.

Under et besøg i København i slutningen af fyrrene kunne man derfor nærstudere paraderende hollandske Sea Fury's ombord på hangarskibet "Karel Doorman" ved Langelinie.

Men endnu flere lande anskaffede den effektive og "velformede" britiske jager og jagerbomber, men i Fury-udgaven, den landbaserede version. Således leverede Hawker et antal Fury til Irak, Egypten, Cuba og Burma.

Irakerne fik Hawker til at bygge et tosædet fly. Det klaredes i første omgang med at udstyre Sea Fury med to separate cockpits lige efter hinanden, men det endte med, at man designede et sammenhængende dobbelt cockpit. Det tosædede fly blev også leveret til de andre kunder inklusive Royal Navy.

Efterhånden som flyet blev udrangeret som kampfly vistes der store interesse for at bruge den fartstærke jager til for eksempel air-race.

Og det er årsagen til, at man endnu her i 2005 kan støde på den hurtige brite for eksempel ved de legendariske air-races i Reno i USA.

Her har man givet skønheden en række plastiske operationer, som efter manges mening ikke just har gjort udseendet kønnere, men som har haft til resultat, at Sea Fury har kunnet bringe mange af dets ejere og piloter på sejrskamlen efter hårde dyster i kappestriden med Mustangs og Bearcats.

En af de "nye" Sea Fury med navnet "Critical Mass" har fået ombyttet Centaurusmotoren med en Wright R-3350 motor fra en Douglas Skyraider!

Der er 16 ombyggede og toptunede Sea Fury i USA for tiden og de handles til store dollarbeløb.

Men man kan heldigvis også stadigvæk nyde de oprindelige Sea Fury på museer og ved veteran-flyveopvisningerne i England.

Sea Fury kunne klare det barskeste vejr under tjenesten på Royal Navy's hangarskibe. Her er man ved at teste ishavet ved Antarktis.

Data:
Hawker Sea Fury

Motor:
Bristol Centaurus 18-cylindret luftkølet stjernemotor på 2.550 hk

Spændvidde:	11,69 m
Længde:	10,56 m
Højde:	4,75 m
Tomvægt:	4.090 kg
Max.vægt:	5.602 kg
Max.hast.:	727 km/t
Stigeevne til 9.145 m på 10,8 min.	
Rækkevidde:	2.620 km

Flymarkedet

We bring you up front

C.air
pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af Sterling.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION

RD EQUIPMENTS

RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

Fly til salg

Fabriksnye fly:
Piper Archer III OY-PHH USD 290,737
Piper Saratoga II TC (okt. 05)
Piper Warrior (okt. 05)
Piper Saratoga II TC (nov. 05)
Piper Malibu Meridian (dec. 05)

Brugte fly:
2002 Piper Malibu Meridian OY-LDA USD 1,625,000
1996 Piper Malibu Mirage SE-KCN USD 525,000
2001 Piper Seneca V D-IIGP USD 525,000
1975 Piper Seneca II OY-BYI USD 139,000
2000 Piper Saratoga II TC NBYG USD 400,000
1996 Piper Archer III OY JAL USD 145,000

Odense Airport
Telefon: 65 954 954
Fax: 65 954 955
E-mail: sales@airalpha.com

Reservedele

Vi har flere end 6000 Piper part numre på lager og tilbyder stor fleksibilitet: Ved bestilling inden kl. 16.00 sendes reservedelen(e) samme dag.

Vedligehold

Uanset om du skal have skiftet en pære eller en motor, kan du trygt henvende dig til vores EASA Part 145 godkendte værksted i Odense. Vi er et one-stop værksted, da vi kan tilbyde en komplet løsning inden for fly-vedligehold.

Vores certificering omfatter både helikoptere, turbine og stempelmotorfly – store som små.

Vores service inkluderer en godkendt Avionic Workshop. Her tilbyder vi salg af de fleste typer avionics og elektronisk udstyr, og vi har stor erfaring med design, engineering og installation i et bredt udvalg af fly og helikoptere.

I vores Component Workshop udfører vi overhauls og reparationer på Bell 222/230/430 helikopter komponenter.

Takket være vores brede erfaring og ekspertise tilbyder vi den bedste support i vores tre dertil indrettede hangarer.

Odense Airport
Telefon: 65 95 54 54
Fax: 65 95 54 76
E-mail: maintenance@airalpha.com

Elite · TAE Thielert Aircraft Engines · Piper Freedom of flight · GARMIN

AIR ALPHA
www.airalpha.com

PilotShop på
www.kda.dk
Al flyvning begynder her!

LÆR AT FLYVE!
Se også bagsiden eller www.flyv.dk

HMK
HERNING MOTORFLYVEKLUB
PPL Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

Air Danica
Aviation Training
Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde
- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

benair

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

Sygos Air

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

.air pilot academy

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

BAC BILLUND AIRCENTER

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

COPENHAGEN airtaxi

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

DANFLY AVIATION APS

- Modulære pilot uddannelser
- Type Rating på B737 NG/CL inkl. MCC
- PC/Diff. Training på B 737 NG/CL
- Type Rating på Turbo-prop
- Class Ratings, GPS Approach Qualification, GEN-Radiocertifikat
- FI(A), FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA
- ATPL(A), IR(A) samt PPL(A) teori på distance learning.
- Aerobatic courses

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn, Lilholtvej 8, 6500 Vojens.
Web: www.danfly-aviation.com.
Mail: mail@danfly-aviation.com
Tlf. 7454 5480. Fax: 7454 5487.

Se vores hjemmeside for nyheder og priser

www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

IKAROS FLYaps

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

LEARN TO FLY

Vi tilbyder følgende:
· ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
· ATPL(H) Modular teori til Helikopter
· IR(A) Modular til Fastvinget fly
· GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
· Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk - www.learntofly.dk

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750

Afsender
Schultz/Hafnia PortoService
Hjulmagervej 13
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

aviation GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Radiobevis
Træningsflyvning

Karlog Air

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

BLUE AIR Pilot Training

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

Flyveväbnets
Bibliotek
392000220324

FLYV

December 2005 12

FAI 1905-2005 Centenary

WELCOME TO AVIA RADIO A/S

Our well trained Staff will do their best to satisfy your needs in

Sales - Maintenance - Engineering
Exchange programs - AOG Support

Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3, Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING	ROCKWELL COLLINS	SENNHEISER
DAVID CLARK	PELTOR	HONEYWELL
BECKER	ICOM	GARMIN
SHADIN	SKYFORCE	TRIMBLE
MAGELLAN	II MORROW	MID-CONTINENT

Avia Radio A/S Hangar 141

AVIA RADIO A/S

Copenhagen Airport South 2791 Dragoer Denmark.
Phone.+45 32 450 800 , Fax.+45 32 457 375
Email : sales@avia-radio.dk - Website: www.avia-radio.dk

IKAROS FLYaps

Ikaros tilbyder nu:

JAR GODKENDTE MODULARE UDDANNELSER

- Single Engine Instrument Rating
- Commercial Pilot License
- Multi Engine Class Rating
- Multi Engine Instrument Rating

For priser og uddannelsesforløb se:
www.ikaros.dk

Vi tilbyder igen udlejning og aerobatic skoleflyvning på Bellanca Decathlon

PPL teori og skoling
Night Qualification
Flyudlejning

Dansk og engelsk radiocertifikat
Difference og familiarisation training
PFC på SEP og MEP- land, samt I.R.

☎ 4614 1870

Er dine flyforsikringer i orden ?

Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn rådgiver indenfor:

- Flyforsikring
- Pilotforsikring
- Loss off license
- Hospitalsforsikring
- Ulykkesforsikring
- Rejseforsikring
- Hangar Keepers
- Bygningsforsikring
- Erhvervsforsikring
- Professionelt Ansvar
- Transportforsikring

Tlf. 70 20 19 27 • E-mail: maegler@simons1.dk

Medlem af Forsikringsmæglerforeningen i Danmark

TORBEN LUND SIMONSEN
FRODE K. LARSEN
Forsikringsmæglere

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf. 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e mail: maegler@simons1.dk
CVR Nr. 57112158
Nordea: 2253 8129 710234

Nordisk Flyforsikring A/S
ønsker dig glædelig jul og godt nytår.
Vi takker for godt samarbejde i 2005 og
ser frem til at give masser af konkurrencedygtige
tilbud i det nye år
- da det er hos os det sner!

Med venlig hilsen
Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S

Nordisk Flyforsikring A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

Tlf.: 33 45 03 00
Fax: 33 13 06 01

E-mail: info@nff.aero
Web: www.nff.aero

FLYV

8. årgang nr. 12 · december 2005

bonnement og administration:
ufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
elefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

edaktion:
ufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
elefon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
-mail: flyv@kda.dk

edaktør
nud Larsen (ansvarshavende)

redaktionen:
ans Kofoed

nnoncer:
kob Tornvig, Vongevej 38,
160 Tørring
elefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
-mail: jakob@tornvig.dk

roduktion:
lagelsetryk Marketing ApS,
osengade 7C, 4200 Slagelse
elefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

bonnementspris:
50 kr. pr.år plus evt. udlandsporto.

rtikler optaget under navn står for de
nkelte forfatteres egen regning og kan
ke tages som udtryk for redaktionens
ler udgiverorganisationens mening.

dgivet af KDA Service ApS, Kongelig
ansk Aeroklubs servicevirksomhed
r almenflyvning.

opiering af artikler og billeder er kun
ladt efter forudgående aftale!

SN 0015-492X

MKO

stribueret oplag ifølge Fagpressens
edie Kontrol i perioden 1.7.03 til
.6.04: 4.423 ekspl.

rsiden:
' Gas Nordic Balloon Trophy ved
eskov Slot. Foto: Ib Müller.

Artikler:

8 Condor - The Competition Soaring Simulator

12 Mit livs bedste flyvetur

16 På krykker over Atlanten

20 BP Gas Nordic Baloon Trophy

24 Til Nordkapp i OY-CGB

26 Bøf Rally 2005

30 Årets tur i Dimonaen

34 Den grimme Ælling

37 Når noget kommer ned fra himlen

Rubrikker:

4 Kort sagt

28 Boganmeldelser

38 For 70 år siden

40 Organisationsnyt

44 Det sker 2006 / 2006

45 Oscar Yankee

46 Rubrikmarkedet

Kort Sagt

Cimber Air 2004/05

Cimber transporterede i regnskabsåret 2004/05, der sluttede den 30. april, ca. 860.000 passagerer, en stigning på 22 %. Omsætningen var ca. 654 mio. kr., en stigning på 26 %, årets resultat efter skat - 68 mio. kr. mod - 53 mio. kr. året før.

I årsrapporten hedder det, at de ventede forbedringer i lufttrafikken kom først sent i regnskabsåret, men selskaber anvendte perioden med lav aktivitet til at ændre væsentligt på sin struktur og at investere i nye ruter og mere markant i jetfly ud af landet. Samtidig frasolgtes visse ikke-lønsomme aktiver og aktiviteter. Alt dette er udgiftsført over driften. Kapitalgrundlaget i selskabet er efter regnskabsårets afslutning styrket med 30 mio. kr.

Cimber Air overtog Maersk Airs CRJ regionaljet ruter ud af Billund fra vinterflyveplanen 2004. Genopbygningen af disse ruter i Cimber regi har været meget omkostningstunge, og to af de oprindelige destinationer (Milano og Bruxelles) er indstillet.

I sommeren 2004 blev der indgået en aftale med SAS om wet lease flyvning af to CRJ regionaljetfly fra København til otte destinationer i Europa med start fra vinterflyveplanen 2004.

Aftalen med SAS om wet lease flyvning af CRJ regionaljetfly fra København er med virkning fra september 2005 udvidet fra to til tre fly og fra otte til elleve destinationer i Europa

Cimber Air starter 9. januar 2006 beflyvningen af Billund – København ruten, efter at SAS har meddelt, at man ønsker at stoppe.

Atlantic Airways

Færøernes offentligt ejede flyselskab, Atlantic Airways, skal privatiseres. Atlantic Airways er stiftet den 28. marts 1988. Landsstyret har besluttet at 66 % af selskabet skal sælges nu og resten inden for syv år.

Atlantic Airways flyflåde består af fire BAe 146 og to Bell helikoptere.

SAS fremgang

Regnskabet for tredje kvartal viser et overskud efter skat på 529 mio. SEK med en omsætning på 16,6 mia. SEK. Koncernchef Jørgen Lindegaard er tilfreds med regnskabet: - Indtjeningen i tredje kvartal var som ventet positiv og på linje med SAS Gruppens indtjeningsplaner. Den nye forretningsmodel for Europa har vist sig succesfuld, og i kombination med fortsat reduktion i enhedsomkostningerne styrker vi Gruppens position, siger han.

Efter de første tre kvartaller i 2005 viser regnskabet et nettooverskud på 57 mio. SEK mod et underskud i samme periode sidste år på 1,1 mia. SEK.

Uddrag af Årsrapport 2004/05

Hele 1.000 DKK	2004/2005	2003/2004	2002/2003
Resultatopgørelsen			
Nettoomsætning	653.615	517.568	597.619
Resultat før renter	(87.909)	(71.918)	(29.757)
Finansposter, netto	(9.445)	4.351	48.589
Ordinært resultat før skat	(97.986)	(67.567)	18.838
Resultat før skat	(97.986)	(67.567)	18.838
Årets resultat (efter skat)	(68.499)	(53.067)	11.305
Balancen			
Anlægsaktiver	530.051	627.851	676.892
Omsætningsaktiver	186.376	145.959	185.400
Aktiver i alt	716.427	773.810	862.292
Langfristet gæld	352.345	413.013	468.562
Egenkapital	48.308	116.821	169.883
Antal medarbejdere	368	375	384

Sterling selv solgt

Det islandske investeringsselskab FL Group, der i forvejen ejer luftfartsselskabet Icelandair og en del af aktierne i easyJet, har købt det islandsk ejede Sterling med hovedsæde i København. Sterling overtog i sommer selv Maersk Air. Købsprisen er 1,5 mia. kr. og det er en forudsætning af Sterling giver overskud i 2006 eller mindskes købsprisen.

Da det islandske selskab Fons Eignarhaldsfelag hf i foråret købte Sterling og kort efter Maersk Air havde begge disse selskaber i en del år hver givet et trecifret millionunderskud årligt.

EasyJet 10 år

Stelios Haji-Ioannou grundlagde easyJet under mottoet "Rejs for prisen på et par jeans – 29£ for en enkeltrejse". Den første booking blev gennemført 23. oktober 1995, hvor salgscentrets telefonlinier blev åbnet i London Luton lufthavnen, og 10. november lettede det allerførste fly fra Luton med 120 passagerer.

EasyJet lagde ud med to ruter, hvilket i dag er blevet til mere end 200, og flåden er vokset fra et til 110 fly, der flyver til og fra 67 europæiske nøglelufthavne. I 1995 var der 30.000 passagerer og i 2005 var tallet 30.000.000 på årsbasis.

I oktober 1999 introducerede easyJet online-booking på easyJet.com. I dag besøger en million mennesker hjemmesiden hver dag.

I selskabets ti-årige historie har easyJet vundet adskillige priser.

Med overtagelsen af Go-Fly i 2002 blev easyJet Europas største lavprisselskab og lagde samtidig en ordre på 120 Airbus 319 fly.

Inden for de sidste år har easyJet etableret baser i Paris, Berlin, Dortmund og Basel. I maj 2005 bød selskabet velkommen til passager nr. 100.000.000.

Flyvevåbnet i Afghanistan

Flyvevåbnets bidrag er udsendt på baggrund af en bred Folketingsbeslutning og var operationsklart i Kabul som planlagt den 31. juli. Tilmeldte transportfly sendes dagligt af sted fra Kabuls lufthavn med luftfragt til et varierende antal af de ni regionale lufthavne rundt om i Afghanistans ekstremt bjergrige terræn.

Kort over Afghanistan (fra Flyvevåbnets hjemmeside).

Genopbygning og transport via vejnettet på jorden er stort set umuligt og meget langsommeligt, hvorfor luftstøtte er en nødvendighed.

Da Afghanistan er delt af bjergkæder med tinder på over syv kilometer, er starter og landinger i de små provinslufthavne, hvoraf nogle kun er grusbaner, særdeles krævende for fly og besætning, og faren for Taleban angreb lurer. Bl.a. derfor beflyver kun fly af Hercules-typen til provinslufthavnene, og verdens største sovjetiske og amerikanske fragtfly lander alle i Kabul, hvor laste/losse-hold - benævnt CATO - omlaster til Hercules arbejdshestene.

Disse hold er dansk ledede og består af flest danskere, men også af m/k fra det tyske, franske, portugisiske, italienske og ungarske flyvevåben. Kabul lufthavn er i det hele taget præget af multinationalt samarbejde.

I forbindelse med det afghanske valg er udover genopbygningsmateriel også 560 tons stemmesedler (ankommet i otte Jumbo jets) til det FN-ledede valg blevet håndteret i lufthavnen af CATO, og 2000 afghanske politifolk er i Hercules fly blevet fløjet ud for at sikre valgsteder i fjerntliggende bjergegne.

Efter tre måneders udsendelse er de 58 mand på Hold 1 nu erstattet med Hold 2.

Lufthavne

Frankfurt

Frankfurt Lufthavn er fra nytår ikke længere en kombineret civil og militær lufthavn. I ca. 60 år har den også fungeret som US Air Force Rhein-Main Air Base med baseareal syd for lufthavnens bane 07-25. Flytningen af US Air Forces europæiske transport- og forsyningscenter til hhv. Ramstein Air Base og Spangdahlem Air Base er afsluttet.

De store arealer er nu til rådighed for Frankfurt Lufthavn, der allerede har planlagt en Terminal 3 til ibrugtagning i 2015. På området vil Lufthansa også bygge værksteder og hangarer til eftersyn og reparation af selskabets kommende (fra 2008) Airbus A380.

Lufthansa har netop købt 5% af aktierne i det selskab der driver Frankfurt Lufthavn.

København

Københavns Lufthavne A/S er blevet enige med de flyselskaber, der benytter lufthavnen i Kastrup, om en takstaftale for de kommende tre år (2006-2008). Et nyt takstregulativ baseret på aftalen vil nu blive forelagt Transport- og Energiministeriet.

"Med denne aftale får flyselskaberne og lufthavnen et fælles mål om at tiltrække flere passagerer og skabe nye ruter ud af København. Det vil styrke Københavns Lufthavns position som et knudepunkt for flytrafik i Nordeuropa og være til gavn for hele regionen," siger økonomidirektør Torben Thyregod, CPH.

Hovedindhold i takstaftalen:

- Taksterne nedsættes med tre procent i 2006, mens taksterne i 2007 forhøjes med en procent og yderligere med en procent i 2008.
- For at fremme trafikudviklingen i Københavns Lufthavne indføres en kontant bonusordning, som belønner flyselskaberne for passagervækst.
- For at fremme udviklingen på de oversøiske ruter indføres rabat på store fly. Vægtafgiften på den del af vægten, der ligger over 200 ton reduceres med 50 procent.
- Københavns Lufthavne A/S påtager sig en større del af omkostningerne til security. Den tidligere varslede forhøjelse af securitytillægget på 5,80 kr. nedsættes til 4 kr.

Københavns Lufthavne A/S til salg

Australske Macquarie Airports er en lufthavnsfond, der er en af verdens største ejere og operatører af lufthavne. Den har en diversificeret portefølje med betydelige investeringer i seks lufthavne (Bruxelles, Rom, Sydney, København, Birmingham og Bristol) med over 110 mio. passagerer pr. år.

Lufthavnsfonden, der i forvejen ejede ca. 14 % af CPH's aktier, tilbød den 11. oktober 2005 at erhverve en majoritetsandel i CPH. Efter denne henvendelse indgik bestyrelsen i forhandlinger, der førte til den foreslåede tilbudskurs på DKK 2.000 pr. aktie. Tilbuddet gælder til den 9. december 2005.

Langt om længe

I den indgåede finanslovsaftale for 2006 mellem regeringen og Dansk Folkeparti indgår at afgiften på kr. 150 for en returrejse med indenrigsfly skal afskaffes. I første omgang halveres beløbet og næste år (2007) skal det helt fjernes. Det giver statskassen et tab på 546 mio. kr. fra 2007.

Boeing verdensrekord

En Boeing 777-200LR Worldliner satte den 9-10. november verdensrekord i non-stop distanceflyvning i den store klasse. Starten gik fra Hongkong med

østlig kurs med mål i London.

Landingen foregik i Heathrow Lufthavn efter en flyvetur på 22 timer og 42 minutter og 11.664 nm (21.601 km).

Ruten gik over det nordlige Stillehav, tværs over Nord Amerika og over Atlanten til London.

Ombord var repræsentanter fra National Aeronautics Association (tilsluttet Federation Aeronautique International – FAI), Guinness World Records, piloter fra Pakistan International Airlines (PIA), der er første kunde samt repræsentanter fra General Electric Aircraft Engines da flyet er udstyret med GE90-115B motorer.

Den første Boeing 777-200LR bliver leveret til PIA i begyndelsen af 2006.

HUSK
adresseændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde **adresseændring**.

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

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 inden for 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union
Upsalagade 20, 4. th., 2100 Kbh. Ø. Tlf. 35 47 34 10

Julen står for døren

KDA HUSET HAR LUKKET FRA OG MED DEN 23. DECEMBER TIL OG MED SØNDAG DEN 1. JANUAR 2006.

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING · SALG & REPARATION

RD EQUIPMENTS

RD EQUIPMENT
Skovvej 40 . 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

air bp

ønsker sine kunder og forretningsforbindelser en glædelig jul og et godt nytår, og ser frem til et fortsat godt samarbejde i 2006!

FLYGTEORI SKOLAN

Flygteoriskolan i Barkarby AB
Box 6095
S-175 06 JÄRFÄLLA/STOCKHOLM
SVERIGE
Tlf +46 – (0)8 – 36 68 24
Fax +46 – (0)8 – 36 68 27
Internet: www.flygteoriskolan.se
E-mail: info@flygteoriskolan.se

- **Flygteoriskolan tilbyder teoriundervisning til ATPL, IR og PPL på fly**
- **Nyt fra 2006: ATPL(A) distance learning! Kursstart Januar, pris SEK 35 000:-**
- **Desuden helikopteruddannelse CPL, IR og PPL**
- **SU-berettiget uddannelse, vi formidler kontakt til bolig**

Head of Training: Ulf Gelberg

Condor - The Competition Soaring Simulator

Af Søren Dalsgaard

Condor kom til verden i april 2005 og er således den seneste svæveflyvesimulator til PC. Som en hel del af de seneste års simulatorer udspringer Condor fra et land øst for det gamle jerntæppe: i dette tilfælde Slovenien. Programmører med en stærk naturvidenskabelig forankring og til lave lønninger har gjort det muligt i østlandene at skabe teknisk set krævende simulatorer som kan løbe rundt økonomisk, på trods af, at de er niche-programmer, der blot interesserer en eksklusiv skare af "flyvenørder". Økonomiske og tekniske faktorer er imidlertid ikke nok til at forklare fænomenet. Det er især en stor entusiasme for flyvning, der har drevet disse programmører til at udforske de muligheder stadigt stærkere hjemmecomputere i de seneste år har givet for at simulere flyvning realistisk.

Uros Bergant og Gregor Rozman fra Slovenien er bagmændene bag Condor. De to var utilfredse med, at hidtidige svæveflyvningssimulatorer syntes at fokusere mere på smuk grafik end korrekte flyveegenskaber. Deres målsætning blev derfor at skabe en realistisk konkurrenceflyvningssimulator med fokus på aerodynamik og en korrekt modellering af vejrliget. Med det mål for øje har de især satset på en høj teknisk kvalitet og gjort mindre ud af at genskabe store områder af den virkelige verden i fotorealistisk detaljegrad. Alligevel er Condor absolut ikke uskøn at se på, men mere derom senere.

Installation

Indgangen til at erhverve sig Condor er programmets hjemmeside . Her kan man købe programmet enten på CD der sendes med posten, eller som download over internettet. Download'en er på 160 MB og koster 47 Euro (ca. 350 kr.). CD-udgaven koster 10 Euro ekstra. Da der i denne udgave ikke medfølger noget materiale ud over selve CD-skiven, kan det anbefales, at downloade programmet, medmindre man blot har et telefonmodem, for så koster det nok rigeligt over telefonregningen! Manualen medfølger som en 35-siders pdf-fil man selv kan printe ud, hvilket er en god idé, da programmet er meget teknisk detaljeret. Eventuelt kan man nøjes med, at udprinte de sidste par sider, der indeholder en liste over alle tastaturkommandoer.

Selve installeringen foregår problemfrit, og indtrykket programmet giver er særdeles professionelt med pæne og funktionelle menuer. Det første man bør gøre, når programmet er installeret, er at opdatere det. Der kommer løbende opdateringer, som ikke alene retter fejl, men også udvider Condor med nye funktionaliteter. Man henter den seneste såkaldte patch på hjemmesiden, "kører" den, og er derefter klar til at konfigurere simulatoren.

Dette gøres i "Setup", hvor programmet selv giver et bud på, hvor flot grafikken kan være med den computer man har, men hvor man også selv kan eksperimentere med indstillingerne. Under "Input/Assign Controls" kan man konfigurere sit joystick, sine rorpedaler, og hvad man ellers måtte have af udstyr. Hvis man er så heldig at have flere input-enheder, skal man passe på, at f.eks. sideroret ikke tildeles mere end én enhed, for det holder programmet ikke selv øje med, og det kan føre til

forkerte rorudslag. TrackIR, force feedback og andet nyere udstyr understøttes altsammen af Condor.

Træning

I Condors velkomstmenu starter man med at vælge brugernavn og nationalitet. Vælger man Danmark får man lov til at vælge sin OY-registreringskode og udstyres også med et flot Dannebrog på halen af de svævefly man går op med!

Derefter kan man kaste sig over træningsmissionerne, som er en god introduktion til Condors verden. Der er 13 missioner, som spænder fra det helt grundlæggende til McCreadys MC teori. Missionerne er ret kortvarige og består i, at man først får lov at "følge med" i en flyvning, med tekstforklaringer af hvert enkelt trin, hvorefter man selv kan prøve lykken, og selv skal forsøge at huske procedurerne. Det er temmelig "basic", men en god introduktion til svæveflyvning for totale nybegyndere.

Hvis man har valgt at starte med træningsmissionerne, er det også her man for første gang ser simulatoren i aktion. Og det er faktisk vældigt kønt! Man starter i sit svævefly på jorden: foran på førerskærmen blafrer uldtråden synkront med flyvepladsens vindpose i baggrunden. Cockpittet er meget realistisk, med reflekser i hood'en og selvfølgelig også en klap, som man dog ikke kan betjene.

På instrumentbrættet har man alle de relevante instrumenter, samt til højre en PDA med GPS, hvor man kan klikke sig gennem de diverse skærme.

Hvis man kører med en lille skærmopløsning som f.eks. 800x600 pixel, kan det være svært at aflæse instrumenterne fra normal zoom-afstand, men heldigvis er der trinløs zoom i Condor (som man kan styre fra sit joystick), så man hurtigt kan kigge nærmere på instrumenterne. Hvis man har hardware til en skærmopløsning på 1024x768 eller derover, kan instrumenterne let aflæses, også ved vidvinkel-udsyn.

Hvis man ikke har investeret i en TrackIR, hvormed man kan styre udsynet med sine hovedbevægelser, kan man kigge rundt med joystickens hatswitch eller med tasterne på det numeriske tastatur og visuelt kontrollere luftbremse og lignende.

Instrumenterne i cockpittet virker som de skal, med et bippende variometer som det, der mest optager opmærksomheden. Heldigvis kan man skrue ned for det. Simulationen er også her meget naturtro, man skal kalibrere sin højdemåler osv., og PDA'en har alle de funktioner man forventer.

Resten af cockpittet er også velmodelleret og virker realistisk, især fordi det rent faktisk er beboet af en pilot! - eller i hvert fald et par arme og ben, der griber fat i rorpind og relevante håndtag samt træder rorpedalerne ned, når man flyver. Det virker rigtigt godt, at man i modsætning til de fleste andre flysimulatorer ikke blot har et tomt cockpit på skærmen.

Grafik

Flyvepladsens bygninger er omgivet af træer og biler med svævefly-trailere hægtet bagpå. I baggrunden tårner bjergene sig op: vi befinder os nemlig i Slovenien!

Indtil nu er der kun ét kort man kan flyve på i Condor, nemlig et kort over simulatorens hjemland. Kortet dækker 230 x 161 km, svarende til 37.000 kvadratkilometer, og byder på både

fladt marklandskab, skove, bakker og stejle snedækkede bjerge, men ingen kystlinje. Men kan flyve til og fra otte flyvepladser med mulighed for både spilstart og flyslæb. Eneste lille anke ved flyvepladsgrafikken er, at banerne til tider kan være lidt utydelige, men det nu mest et æstetisk spørgsmål uden praktisk betydning.

I den nærmeste fremtid vil Condorteamet udgive et såkaldt Condor Scenery Toolkit, som vil gøre det muligt for ekspertbrugere at lave yderligere kort man kan flyve over, men for øjeblikket er der altså blot Slovenien. Fremtidige landskaber kommer til at være gratisdownloads.

I luften kan man for alvor begynde at sætte pris på den flotte grafik i programmet. Bjerge og landskaber blåner og fortoner sig gradvist mod horisonten, og jordoverfladen er dækket af skove, marker, hede og klipper med små landsbyer ind i mellem. Landskabet er modelleret over højdedata med 90-meters opløsning og er 100 % "håndtegnet", og altså ikke belagt med satellitfotos.

Dette er et æstetisk valg med både fordele og ulemper. Det er lidt synd at veje og floder ikke er indtegnet på kortene, da landsbyerne virker noget isolerede, og man har sværere ved at navigere. Fra stor højde savner man de mange detaljer ved tekstur-overlagte fotos. Disse detaljer virker i andre simulatorer imidlertid temmelig dårligt hvis man flyver længere nede og ser at huse og lignende blot er flade farveplamager.

Flyvning i lav højde med Condor giver en vældig god fornemmelse af fart, da de tegnede teksturer har små detaljer, og der er mange træer i stedet for store ensartede flader. En klar fordel ved at Condor ikke bruger foto-teksturer er, at programmet er mindre ressourcekrævende, da det netop er disse teksturer der har det med at tvinge computeres grafikkort i knæ. Som konklusion kan man sige, at landskabet er noget begrænset når det gælder variation, men dét der er, er flot at se på.

Fysisk modellering

Ved flysimulering skal man holde sig for øje, at man altid har en begrænset computerkapacitet at gøre godt med. Hvis man vælger at lave utrolig flot grafik, må man give afkald på en fysisk korrekt simulering. Hvis man vil have en kompliceret "artificial intelligence" til at styre de fly brugeren ikke selv flyver, må man give afkald på antallet af fly man kan vise samtidig. I Condor er der ikke computerstyrede svævefly man kan flyve i formation med, så her spiller AI-faktoren ikke ind. Til gengæld er afvejningen mellem fysisk modellering og grafik meget relevant. Og her brillerer Condor især ved sin yderst realistiske modellering af flyveegenskaber og vejrlig, altså under ét det man kan kalde den fysiske modellering.

Både spilstart og flyslæb er realistiske når det gælder stigevinkel, samt at holde formation og undgå propelslipstrøm under flyslæb.

I luften lægger man straks mærke til, at det kræver en hel del at flyve rent. Man skal hele tiden korrigere for turbulens, holde øje med sin hastighed og så videre. Ved høj angrebsvinkel virker simulationen meget realistisk, og stall og spin er også skræmmende velmodellerede. Man kan øve hasarderede manøvrer i lav højde, som man nok ville holde sig fra i den virkelige verden. I Condor bliver man blot straffet med styrt, hvor de virtuelle vinger brækker af med et brag, fuselagen kurer hen over terrænet, og en lakonisk meddelelse fortæller at "Dalsgaard likes g-forces...".

Det er også en foruroligende oplevelse at overstige maxhastighederne, da man så både ser og hører flutter, og 3-D-modellens vingerne vibrerer. Den fysiske modellering understøttes rigtigt godt af lydeffekter. Knirken og vibreren og ror-lyde er meget naturtro, og med-

virker til at styrke illusionen af, at man sidder i et svævefly.

Den anden side af den fysiske modellering er vejrliget. Man kan flyve på forskellige tidspunkter på dagen, som alle er kendetegnet ved fine lyseffekter. I vejrgeneratoren kan man vælge vindstyrke og vindretning, sky- og inversionshøjde, temperatur, dugpunkt, samt termikboblernes styrke, omkreds og variation, hvorefter vejret genereres meterologisk korrekt af computeren.

Det er ikke muligt at vælge regn eller tåge, men hvem ville også gå op i sådant et vejr? Skyerne er i ægte 3D og er måske lidt vattot-agtige at se på, men de blæser korrekt hen over himlen og vokser fra små begyndende cumulusskyer til fuldvoksne blomkålshoveder, hvorefter de langsomt går i opløsning i løbet af dagen. Hvis man er usportsligt anlagt, kan man trykke H for hjælp, og få visualiseret termikken som søjler af røde bobler der på hypnotisk vis stiger op over landskabet. Der er også blå bobler der glider nedad, men dem skal man holde sig fra!

Termikken er korrekt modelleret efter skyernes voksestadie og skal selvfølgelig også søges op mod vinden, hvis der blæser. Udover at flyve termik kan man flyve skrænt og sandelig også bølger, hvilket er første gang i en svæveflysimulator. Det er rigtigt sjovt at glide langs bjergkamme og lede efter opvinde. Så føler man sig langt fra Danmark!

Flytyper

Man kan foreløbig flyve med i alt ni flytyper i Condor, fire i standardklassen, tre 15-metere og to i åben klasse. Typerne spænder fra en Schempp Hirth Nimbus 4, over tre forskellige ASW'ere til noget så akrobatisk som en Marganski Aviation MDM-1 Fox. Man kan på en graf se hvorledes flyveegenskaberne påvirkes alt efter hvor meget vandballast man tager med. Flyene er flotte og detaljerede, og 3D modellerne bevæger sig som sagt med vinger der bøjer når de belastes.

Som det også gælder for landskaber, kan brugere med talent for 3D-modellering selv lave nye fly. Hvis de er af tilstrækkelig høj kvalitet vil Condor-programmørerne inkludere dem i en fremtidig update. Endnu er der hverken kommet nye fly eller landskaber, men der arbejdes på det, som man kan se i Condor-forummet på internettet. Flyene kommer til at koste omkr. 10 Euro for fire fly.

On-line og hardware

På www.condorsoaring.com kan man finde listen over online-servere, hvor man kan logge sig på og flyve med og imod andre Condor-brugere fra hele verden. Der er også et godt Internetforum, hvor man kan informere sig om simulatoren. Hvis man helst vil diskutere på dansk, kan man gøre det på Dansk Svæveflyver Unions forum på www.dsvu.dk. Her kan man aftale online-flyvning med ligesindede, blandt andet fra Polyteknisk Flyvegruppe. En SIM-termikliga er vist endda også under opsejling.

Condor er specielt lavet med henblik på at være en konkurrencesvæveflyvesimulator, så online-delen er særligt udbygget. Der er mange konkurrencer der allerede kører internationalt, og mange servere, hvor brugere fra hele verden udfordrer hinanden (max. 32 brugere ad gangen pr. server). Man kan således konkurrenceflyve i det samme virtuelle rum over de slovenske bakker og bjerge, og det er sjovt at se andre fly end blot ens eget i luften.

Det er meget let at flyve med, blot kræves der en internetopkobling, hvorefter man via Condor-hjemmesiden kan logge på, og flyve i forskellige typer konkurrencer i forskelligt vejrlig. Der er selvfølgelig også servere, hvor man blot kan hyggeflyve med andre. Kommunikationen foregår ofte med tekstbeskeder, men online kan man også snakke sammen på en åben linje der kører parallelt med flyvningen. Alle flyvninger registreres elektronisk, så der ikke er brug for diskussioner om hvem der kom først, målfoto eller lignende! Flyvningernes data gemmes og kan bagefter afspilles som en film og også analyseres. Også real-time NMEA output understøttes, så man kan bruge sin GPS med programmet.

For at køre Condor tilfredsstillende skal man have en PC med Windows XP eller Windows 2000, 1 GHz-processor, 256 MB RAM og et DirectX7-kompatibelt videokort med mindst 32 MB video-ram. Altså temmeligt beskedne krav, og Condor er da også den mindst hardware-krævende flysimulator anmelderen har haft på sin computer i de seneste år. Man kan med selv en middelstærk computer godt flyve med flot grafik i høj opløsning, uden at det går ud over billedopdateringshastigheden.

Hvis det nager en, ikke at få luft under vingerne i de kolde danske vintermåneder, er Condor et godt bud på svæveflyver-relevant morskab hjemme bag computerskærmen. Man kan med Condor få mulighed for virtuelle flyvninger over spændende himmelstrøg og med andre svævefly end dem man har adgang til i dagligdagen. Ikke dårligt!

Mit livs bedste flyvetur

Tekst og foto: Morten Hugo Bennick

De fleste svæveflyvere har vel inderst inde en drøm om at flyve en rigtig stor opgave. En opgave hvor man er langt hjemmefra og alligevel får kæmpet sig hjem til sidst. Jeg synes at en af udfordringerne ved svæveflyvning er, at komme så langt væk som muligt og så alligevel komme hjem efter at have set noget nyt.

På Sjælland, hvor jeg flyver fra, kan store opgaver dog være svært gennemførlige, enten fordi der er søbrise, eller fordi skybasen er for lav og man skal glide langt i smørluft for at få vendt et eller andet vendepunkt med risiko for udelanding.

For 14 år siden var der et par piloter hos Polyteknisk Flyvegruppe (PFG) der en forårsdag fløj fra Kalundborg Flyveplads (Kaldred) over Storebælt til Fyn op til Århus og hjem igen til Kaldred. Termikken gik den dag til 2.300 m, og turen blev fløjet i en ASW-20 og en Cirrus 75. Inspirationen var lagt til en kommende flyvetur til Jylland.

Allerede et par dage før den 17. september bliver jeg klar over, at det ser ud til blive en rigtig god lørdag. Dagen før får jeg en mail fra Stig Øye som blandt andet lyder: "...For det tilfælde, at du ikke har opdaget det: check temperne for i morgen. Basis >1500 m måske 2000 m i Jylland....". Så det er tidligt i seng fredag aften, alle tingene er pakket så det er klart til dagen efter.

Jeg møder op til briefing kl. 09:00, og allerede her kan jeg se på skyerne, at termikken er i fuld gang ude over havet, så det skal nok gå hen og blive en god dag uden for meget søbrise, selv om DMI's vejrudsigt er noget pessimistisk med hensyn til skybasen.

Bennick er 40 år og har fløjet svævefly siden 1984. Han er medlem i Polyteknisk Flyvegruppe og virker her som instruktør. Han flyver en ASW-20F(N7) som han ejer sammen med to andre. Hans samlede flyvetid i svævefly er 1.400 timer. Til daglig arbejder han som ingeniør hos F L Smidth.

Plot af Stig Øyes tur den samme dag

Efter briefingen bliver flyet (ASW-20F, konkurrencenummer N7) gjort klart og alle ting checkes. Hvad skal jeg skrive ud? Skal det være mit væddemål (550 km TERMIK-Liga opgave) eller skal jeg følge trop og skrive den samme opgave ud som Stig Øye (fly: Ventus 2cT, konkurrencenummer KV) de sidste mange år har haft som væddemål, nemlig en 500 km FAI trekant med udgangspunkt fra Kaldred.

En tur til Jylland er ikke sådan at kimse af og yderst fristende. Selvfølgelig kan det resultere i en temmelig lang og bekostelige hjemhentning, på den anden side ville fornøjelsen ved sådan en tur være ubeskrivelig.....

Efter kort overvejelse lægges der en 527 km FAI trekant i loggeren, jeg hjælper også en af de andre piloter med at lægge en opgave ned i hans Colibri (logger).

Hvorfor h....?

Og så skal vi ud at flyve, men hvad er nu det, ingen reaktion fra loggeren. Den anden pilot som jeg lige har hjulpet kan også melde det samme! Tilbage til klubhuset hvor opgaven igen bliver lagt ind i loggeren, men lige meget hjælper det. Loggeren er som Windows når det er værst, den bliver bare hængende i det samme billede.

"What to do", tiden går. Jeg rådfører mig lidt, og der kommer forslag så som "Det kan være den virker alligevel!"... Jeg beslutter mig for, at det ikke skal ødelægge min flyvedag og håber på at loggeren virker alligevel.

Flyet bliver herefter skubbet ind i spilstartskøen, jeg holder i øvrigt to pladser bag Stig Øye, men efter at han er startet, trækker spilføreren ringsættet etc. igennem wirestyret og ind på tromlen. Skal alle ulykker da ramme mig på denne gode dag?

Vagthavende instruktør kan se, at det tungsind der er ved spredes over piloterne ikke er alt for godt. Så han løber hurtigt over til hangaren og får vores slæbefly (Polyt 5) fundet frem og begynder at slæbe flyene i luften. En enkelt ung S-pilot mener han har fortrinsret til at komme ud og flyve i klubbens Junior, men efter et par kammeratlige ord opgiver han dog hurtigt sit projekt.

Endelig i luften. Jeg bliver slæbt op i 900 m nord for pladsen, og glider direkte over startlinien. Nogle km syd for pladsen giver den 1,5 m/s og efter have

tanket nok, skynder jeg mig til Jyderup. Det giver 2-3 m/s, helt stabil termik, herligt, så nu er det bare med at få pind og flaps frem i kontoret og se at komme ud over landskabet i mod det første vendepunkt (Haslev), der kun bliver tanket i noget som minimum giver 2 m/s i gennemsnit. Jeg er dog nødt til at rådføre mig lidt med Stig Øye for at finde ud af, hvad det er der helt nøjagtigt skal vendes i Haslev (ulempen ved ikke at flyve med GPS/PDA).

Skal - skal ikke?

Efter at have vendt i Haslev, sættes kursen mod Storebælt, her er vejret knapt så overbevisende, men jeg ankommer dog til Korsør i 1.100 m. Jeg må indrømme, at vejret ser tillokkende ud over på Fyn. Samtidig kan Stig meddele, at han har fået fat på den modsatte side.

Hmmm, det bliver godt nok lidt lavt hvis man skal glide over, og der vil kun være kort tid til at finde en eventuel mark at lande på. Nå, jeg kan altid glide lidt ud over Storebælt og se hvordan det går, eventuelt kan jeg glide tilbage. Som sagt så gjort, N7 flyves på bedste glid over Storebælt.

Over Kommune Kemi i Nyborg (350m) står der en fynsk 2m-boble som bringer mig op i 1500 m, termikken er også her udmærket. Sigten er i øvrigt fantastisk, og det er blandt andet muligt at se hele det sydfynske øhav. Det overvejes et kort øjeblik at flyve over Svendborg til Lolland, men Jylland lokker stadig, så kursen går videre vestover. Resten af Fyn er hurtigt overstået, og selv om der ikke er så mange skyer på Vestfyn, er termikken stadig ganske god.

ICAO-kortet er fundet frem, men det er desværre foldet på en sådan måde, at det er umuligt at folde ud. Der gøres kort proces og kortet deles i to - man skal ikke lade sit ICAO-kort stoppe en god oplevelse.

Fyn forlades og jeg glider ud over Lilllebælt, hastigheden sænkes igen, så det er muligt at få fat i nogenlunde god højde i den jyske termik. Frekvensen skiftes til Skrydstup, og hvilken fred (der er kun ganske få på frekvensen). Termikken i Jylland er til gengæld god, så MacCready'en kan igen skrues op, flapsene helt frem i kontoret og så er det bare med at få lagt nogle kilometre bag sig, det er jo trods alt i midten af september, så dagene er jo ikke så lange.

Satellit billede kl 12:40

Satellit billede kl 17:38

Syd for Odense, med det sydfynske øhav i baggrunden

Andet vendepunkt vendes i 1.000 m, igen er jeg nødt til at rådføre mig med Stig om hvad vendepunktet er i Toftlund, basen er faldet, så jeg bevæger mig lidt mere forsigtigt fremad, men det er der ingen grund til, for termikken er stadig fremragende.

Før jeg forlader Skrydstrup, får jeg oplyst at tragten ikke er åben i Billund og at man skal kalde op individuelt. Jeg forlader hermed Skrydstrup, og melder umiddelbart efter ind i Billund. Her er der ellers meget trafik på frekvensen, det er næsten oppe på samme niveau som når Roskilde skal forsøge at holde styr på alle svævefly på Sjælland. Det er lidt vanskeligt at forstå hvorfor flyvelederne i Billund vil belaste sig selv på den måde når de nu har et tragtsystem. Billund passeres og kursen sættes mod Silkeborg. Det er i øvrigt helt rart at navigere efter kort igen, selv om det er mere afslappende når PDA'en virker.

I nærheden af Silkeborg meldes der ind i Karup. En lille fejlnavigering gør, at jeg kommer på en lidt mere østlig kurs, men det bliver der hurtigt rettet op på, så kursen er mere imod Bjerringbro. Jeg møder i øvrigt en ASW-27 med konkurrencebetegnelsen AG. Jeg kan høre på frekvensen, at det er kvindelig pilot, men glemmer dog at ønske tillykke med det kvindelige mesterskab i svæveflyvning.

Karup forlades og KV advarer lidt om at vejret er knapt så kraftigt ved Hammershøj, men det tager jeg ikke så tungt og buldrer videre derud af. Det går jo godt, så hvorfor tage imod et godt råd.

Hammershøj vendes (igen må jeg rådføre mig med Stig om, hvad der er det rigtige vendepunkt), og så er det bare med at komme hjem. Men hov - hvad er nu det? Termikken virker lige pludselig ikke så godt... hmm... , gad vide hvad de siger hjemme i klubben, hvis jeg lander her. Ville det være noget med hjemhentningsmiddag osv.

Hastigheden sænkes alt imens jeg flyver sydpå, men i 450 m er der bid igen og med 2,5 m/s bringes jeg til skybasen, alt i mens et par ultralette underholder over radioen med hvor de er, hvordan trimmet skal stå og hvad de skal have til aftenmad.

Skal det lykkes?

Hov-hov! Hvad er nu det? Der øjnes en mulighed for at kunne komme til Sjælland igen, Skybasen stiger over Århus til næsten 2.000m, og jeg er lige ved at stikke af sted ud over vandet. Men Stig mener det er en bedre idé at flyve længere sydpå og tage skygaden der ligger ved Skanderborg. Stig har, som allerede nævnt, flere gange igennem de sidste 10 år forsøgt sig på en 500 km FAI fra Kaldred, så han må vel vide hvad han taler om. Så jeg flyver ned til den næste skygade, hvor der tankes helt op. ... Nu mangler der kun 75 km tilbage af opgaven. Skal det virkelig lykkedes? N7 bliver fløjet på bedste glid ud over Århus bugt, og kun små korrektioner blev fortaget for at kompensere for lidt synk/stig.

En banan nydes i fred og ro, der er jo alligevel ikke så mange beslutninger der skal tages når man bare flyver i smørluft. Første plan er selvfølgelig bare at kunne nå Samsø, så kan jeg jo lande der og få et slæb hjem, men som turen skrider frem, kan jeg efterhånden se, at det er muligt at lande på Røsnæs. Faktisk er der også en akademisk mulighed for at

Lidt Nord for Århus, Det er skygaden syd for Århus hvor der skal vindes maksimal højde i for at kunne glide hjem.

det er muligt at lande på Kaldred. Jeg retter kursen lidt op til venstre og sigter direkte på Kaldred.

Hvad nu, hvis ...?

Inderst inde ville jeg såmænd være meget glad hvis bare jeg kunne lande på Røsnæs, men glidevinklen til flyvepladsen forbedres hele tiden. Da jeg er cirka 35 km ude, melder Stig at han er hjemme i 200 m, men har fløjet lidt stærkt de sidste par kilometer.

Hmm... hvis bare der ikke er for meget synk når jeg kommer ind over land, så burde det jo være muligt at lande på Kaldred, hvis altså også bare jeg lander modsat landingsretningen, og dropper en eventuel landingsrunde. Pladsen advares om min planer, selv om det først bliver i sidste øjeblik at jeg kan fortælle med sikkerhed at jeg når ind. I 70 m kommer hjulet ud, og ved baneenden justeres med lidt luftbremser hvorefter det bare er at flyve lavt henover banen indtil flyet er stoppet i den anden ende ved hangaren.

Glæden ved at have fuldført en 500 km FAI er ubeskrivelig, ikke i min vildeste fantasier havde jeg regnet med at det kunne lade sig gøre. Mine arme er ikke til at få ned, og efter godt og vel seks timers flyvning, hvor jeg først ganske tæt på Kaldred er helt klar over at jeg kommer hjem, er det helt befriende ikke at skulle koncentrere sig mere. Jeg kan se på Stig Øye, at han også har haft en stor oplevelse. Det er i øvrigt første gang jeg ser ham siden vi startede tidligere på dagen. Den gode middag om aften på Kaldred bliver fejret med en passende mængde øl.

Debriefing

Min logger havde ikke logget noget som helst. Jeg lavede et dump af hukommelsen i loggeren og sendte det til fabrikken for at være helt sikker på at der ikke lå noget gemt. Men de fandt heller ikke noget. Det er lykkedes mig at genskabe fejlen, og jeg er næsten sikker på, at det var en defekt vendepunktsdatabase der var skyld i problemet.

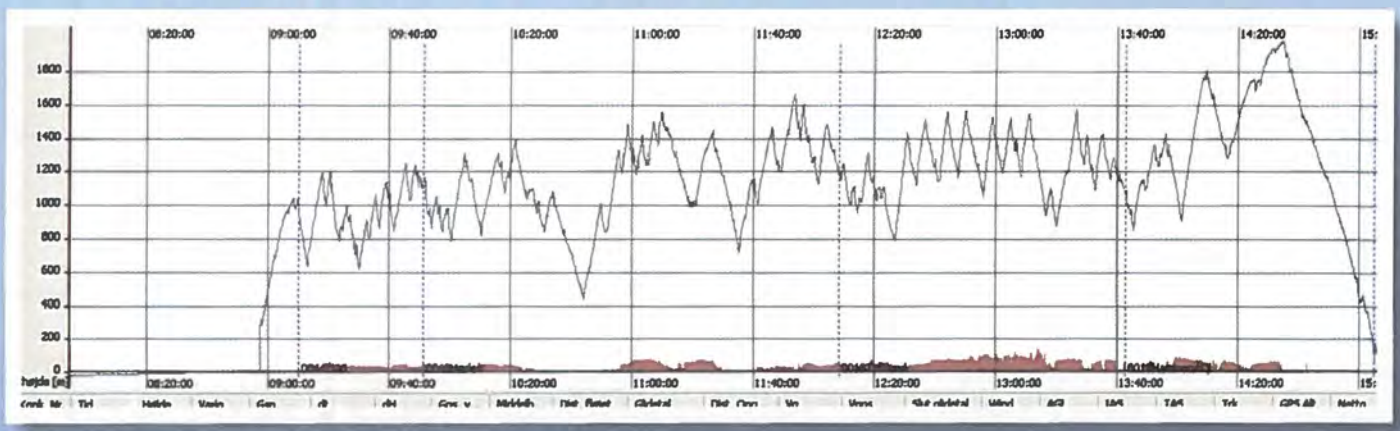
Selv om jeg af gode grunde ikke har noget bevis for min tur, så vil jeg dog ikke ærgre mig over spildt mælk, selv om flyvningen potentielt var en Danmarksrekord for hurtigst gennemført 500 km FAI trekant for fly med maksimal spændvidde på 15 m.

Jeg vil også lade være med at tænke for meget over at den samme flyvning næsten havde givet 1.900 point i TERMIK-Ligaen. Og vil heller ikke plage mig selv med at jeg ikke vandt mit væddemål i år.

Fordi inderst inde så ved jeg, at jeg fløj en 500 km FAI trekant fra Sjælland, og at det indtil videre uden sammenligning var mit livs bedste flyvetur.

Puha, der er langt hjem, EKKL ligger i bunden af søen (Saltbæk vig)

Barogram af Stig Øyes tur den samme dag.



- en julehistorie fra de glade 60'ere

Tekst og fotos: Dieter Betz

På krykker over Atlanten

Vor Heron i læ på Narsarsuaq.

Hvad er det, der får unge piloter til at tage imod jobs som gamle piloter ryster på hovedet af? Er det mangel på erfaring, er det uvidenhed eller bare en urokkelig tro på, at de ikke kan dø. Måske er det en blanding af det hele. Godt det samme. Sådan et job havde jeg lige sagt ja til, sandsynligvis med lys i øjnene - for endelig var der noget med lidt kød på. Tænkte jeg.

Det var heller ikke svært at finde en makker - lige så blåøjet som mig.

Vi skulle være to om jobbet, det forlangte forsikringen. Opgaven var lige til - at flyve en De Havilland Heron (D.H.114) fra Danmark til en fabrik i Canada, hvor de gamle motorer skulle erstattes med turboprop motorer.

Det lød enkelt nok. Men - og der er altid et men, når tingene lyder simple.

Der var lige en ting vi skulle være særlig opmærksomme på: der var et lille problem med den ene ydermotor - nr. 4, som havde et flækket bundkar og dermed et rimelig højt olieforbrug. Omkring en liter i timen. Men til gengæld kunne der være 12 liter i den, som gav os knap 12 timers flyvning indtil vi ville være nød til at standse den. Teoretisk set "no problem". De længste ben over Atlanten var på ni timer.

Jeg havde allerede fløjet fem færgeflyvninger med småfly over "dammen", men det var min makkers første tur. Han elskede kaffe, som ikke er noget ukendt fænomen i piloternes verden. Og for at være sikker havde han stablet seks voksne termokander på benene. Det var en komfortabel tanke at have noget varmt at drikke i den lange og kolde tid vi skulle tilbringe i cockpittet.

Og en kold tur var der lagt op til med kun to uger til jul. Især når vi ikke kunne bruge varmeanlægget. Hele passagerkabinen blev nemlig fyldt med benzintromler og brændstoffet skulle pumpes med håndkraft til vingetankene. Derfor: intet varmeanlæg og ingen rygning.

Opgaven begyndte at tegne sig: VFR over Atlanten midt om vinteren med et handicappet fly. Dertil er det værd at nævne at GPS ikke havde fundet vej ind til de civile flys cockpit. Vores navigationsudstyr var noget begrænset. Det bestod af et bærbart ADF/VOR på størrelse med en skoletaske som kunne stå mellem pilotsæderne.

For syns skyld fik vi også installeret en HF-radioantenne, men så var det også slut. Vi fik aldrig den radio som skulle bruges sammen med antennen. Hvis nogen undervejs skulle spørge hvorfor vi ikke kaldte på den langrækkende HF forbindelse, kunne vi bare sige:"Undskyld, vi har lidt vrøvl med radioen". Dengang kunne man næsten altid give solpletterne skylden. Og antennen på flyet viste jo udadtil at vi havde det påkrævede grej ombord.

Således udstyret til den skrabede udgave af en Atlanterhavsflyvning, var det en fortrøstningsfuld tanke, at gamle Charles Lindbergh i 1927 var betydelig dårligere stillet. Vi havde dog trods alt fire motorer - i hvert fald et stykke tid ad gangen - og vi skulle ikke glo i et periskop, men havde rigtige vinduer til at kigge ligefrem, samtidig med at vi kunne drikke kaffe. Og når en af os blev træt, tog den anden over med at styre, fordi autopilot havde vi selvfølgelig heller ikke.

Det første hop til Stavanger forløb uden problemer, bortset fra at det i al sin gru gik op for os hvor korte dagene egentlig var, og at det var så koldt som vi havde frygtet.

Dieter Betz har fløjet otte færgeflyvninger i småfly over Nordatlanten i en tid hvor GPS'en ikke fandtes endnu, og autopiloten var en uset luksus. www.betz.dk

Prikker og streger

Stavanger Sola er et udmærket sted at starte en Atlanterhavsflyvning fra. Vejrtjenesten er god fordi den året rundt slås med alt det skidt der kommer drivende over Atlanten vestfra. De ved hvad de har med at gøre, hvilket var ikke så lidt i betragtning af at satellitbilleder ikke var tilgængelige endnu. I stedet sad der et par vejrskibe mutters alene i det store hav mellem Europa og USA og rapporterede vejret derude fra.

Vejret holdt. Næste morgen før lyset brød frem var vi af sted mod Island.

Turen gik via Færøerne. Det er altid rart at have et sted at kunne lande undervejs.

Nu skulle der pumpes. Tromlerne skulle tømmes ud i vingen, og vi pumpede på livet løs - en god måde at holde sig varm på og undgå elektriske gnister. Vi havde brændstof til 14 timers flyvning - og kaffe. Min makker havde indkøbt plastposer i store mængder og flere størrelser, for dem blev der brugt mange af. Da vi var på højde med Færøerne havde vi allerede brugt tre set.

De grønne øer var indhyllet i tåge, og vi var ikke helt sikre på vores position, da vi ikke kunne modtage noget signal fra radiofyret på Vagar/Færøerne, så vi fortsatte med at tælle streger og prikker fra Consol-stationerne Bushmill og Stavanger.

"Land i sigte!" brølede min makker pludseligt. Det føltes lidt som i sejlskibenes tid. Vi fandt land! I det fjerne hoverede Vatnajøkull, det højeste bjerg i Island, som lyste os i møde med sne og is.

Islands tørreste dag

Det skulle fejres! Vi følte os lidt som helte og stavrede efter landingen lige op i baren i fuldt polarklædning med pelsstøvler og flyverdragt og bestilte en dobbelt whisky.

"Beklager", sagde bartenderen høfligt, "men det er desværre den tørlagte dag på Island I har ramt. Hver onsdag er det forbudt at udskænke alkohol på offentlige steder. Men", han sænkede stemmen," hvis I tager en taxa, så kan I nok finde en løsning."

Vores drink skulle vi have, så vi fulgte hans råd.

Taxaen kørte ud af byen og op i bjergene, hvor han parkerede med den smukkeste udsigt over Reykjavik. Ikke noget hus vidt og bredt. Vi så på hinanden.

"Hvad ønsker De herrer?"

"To dobbelte whisky", sagde vi nærmest i spøg.

"Så gerne." Han steg ud, åbnede bagsmækken og råbte på os.

"Hvilken slags kunne I tænke jer?" Bagagerummet var fyldt med flasker. Der var også en isboks. Vi følte os velkomne i Island.

Flyvelederen vil gerne vide, hvad der var i vejen med vores HF-radio.

"Vi havde lidt knas, men skal nok fikse det".

"Godt", sagde han, "fordi I får ikke lov til at fortsætte før det virker!"

Det tog os nogle timer at tygge på det, men der var ingen anden løsning på problemet end den desperate.

Vi gjorde flyet klar til næste dag.

Næste morgen, da vi checkede ind, sad der en anden flyveleder. Et sekunds håb om at han ikke vidste noget. Men nej. Han var velinformeret.

"Vi vil gerne lave en prøveflyvning", sagde jeg. "For at afprøve HF'en."

"Det kan ingen nægte jer", sagde han og vi fløj. Stik vest, med solopgangen i ryggen. Og vi snakkede - lavede fingerede testopkald, intet virkede selvsagt. Han kaldte os tilbage, og jeg fortalte ham, at jeg kendte en fremragende radiomekaniker på Grønland, så vi havde tænkt os at fortsætte, når vi nu var på vej alligevel.

Der var stille i den anden ende. Jeg kaldte ham igen for at afgive en flyveplan til Narsarsuaq på Grønland. Så fik

Indholdet af tromlerne skulle håndpumpes til vingetankene.

han hele flyveplanen og til sidst kom der bare et "Roger" fra ham. Sådan slap vi ud af Island.

Indlandsisen

Foran os lå Grønland.

Aldrig har jeg set et land blive større så langsomt. Vejret var glasklart, men vi gloede på Grønlands østkyst i timevis uden at den kom mærkbart nærmere.

"Vi har modvind!" konstaterede min makker. "Vi må flyve lavere!"

I 10 meters højde føltes det lidt bedre, her kunne vi mærke at vi flyttede os. De første isbjerge kom drivende forbi.

Det blæste. Bølgerne havde skumtoppe og saltet i luften dækkede forruden og gjorde det ugennemsigtig. Vinduesviskeren svigtede. Vi kunne ikke se frem. Charles Lindbergh om igen.

"Når vi kommer over land må du ud og pudse vinduer", sagde jeg til Tom. "Du har de længste arme".

Østkystens gletschere kom nærmere. Vi begyndte at stige og benyttede den reducerede fart til at åbne stormvinduet, for at pudse forruden.

Indlandsisen stod skinnende i eftermiddagssolen. Store faner af sne føj lodret henover isen som forvarsler til et vejrskift. Storm på vej. En færgepilot måtte nødlande heroppe. Hans fly blæste bort med vinden.

Vejret kan være voldsomt på disse kanter.

Vi glider ned mod Narsarsuaq og synker i takt med gletscheren under os. Hospitalet fra Korea-krigen dukker op. Barakker, hvor man gemte de værst tilredte amerikanske soldater. Fjorden og Erik den Rødes landsby breder sig bag landingsbanen. Der flyder isklumper i overstørrelse i vandet.

Vi er kommet til Grønland.

I denne højde var der mindre modvind. I denne højde var der mindre modvind.

Piteraq på vej

"Velkommen til," sagde en rolig flyveleder over radioen. "Vi forventer lidt blæst i nat, så I må parkere bag væggen. Vi er på vej med grejet!"

Narsarsuaq har ingen hangar. Den brændte ned (24. okt. 1963, red.). Nu er der kun en kæmpe lævæg til at gemme sig bag. Vi bliver vinket ind, standser motorerne og i samme øjeblik ankommer en lastbil med stålwirer og sandsække. Vores fly bliver tøjret fra understellet til lastbilen, og sandsækkene havner på vores vinger.

Har Grønland skiftet regering? Er dette en kapring? Er flyet beslaglagt? Har det noget med Island at gøre?

Folk griner, da de ser vores ansigter. " Har I ikke hørt det? Der er en "piteraq" på vej med 80 til 100 knobs vind!"

Et par timer senere sad vi i en lav bygning på flyvepladsen og lyttede til stormens hylen og de mange brag udenfor, når flyvende sten ramte noget som gav genlyd.

Hvis vores gode Heron ikke havde sandsække på vingerne, så ville den sikkert hænge og flyve i stålwirerne. Vinden er langt over vores stallhastighed.

Da blæsten aftog, åndede vi lettet op. Men så begyndte det at sne. Det sneede i tre dage. Verden forvandlede sig udenfor, den blev mere overskuelig. Alle detaljerne blev ligesom glattet ud, for eksempel kunne vi ikke få øje på vores flyvemaskine. Den var forsvundet under sneen, men sideroret stak trøsterigt op og indikerede, hvor vi kunne begynde at grave.

En uge efter vi ankom, var vi klar igen. I al den tid havde solplet-aktiviteten været så kraftig at en hver kontakt til omverden havde været umulig. Ingen vidste hvad der var sket med os, eller hvor vi var henne i verden.

Måske gjorde vi heller ikke vores yderste for at kommunikere. Men vi glædede os til at komme ud at flyve igen.

Næste stop Canada, nærmere Sept-Iles, på godt dansk "Syv Øer", sidste stop før Montreal.

Det længste ben på turen. Herligt at være tilbage i rutinen. Drikke kaffe, tælle prikker og streger, pumpe benzin og massere tæerne. Af og til skulle vi kravle en tur over benzintromlerne til et sted bagest i flyet for at fylde de dertil indkøbte plasticposer. Nu er det min makkers tur. Han forlader cockpittet med den sidste pakke af tisseposer.

Resultatet af snestormen på Narsarsuaq.

Kort efter synes jeg at høre nogen bande gennem motorlarmen.

Min ven og co-pilot står med spredte ben bøjet over noget han holder i strakt arm. Det ligner et springvand. De sidste poser var til opbevaring af frugt og de har som bekendt huller over det hele. Det gode ved det var, at det gullige springvand frøs til is lige så snart det ramte gulvet. Og siden vi ikke havde flere poser fik islaget en anselig tykkelse på resten af turen.

Cabriolet med skøjtebane

Vi fløj i skyer. Iskrystallerne fandt vej igennem den utætte næseluge til cockpittet og lagde sig som puddersukker på instrumenterne.

Det blev nat og himlen lyste i det fjerne som et julefyrværkeri. "Det var ikke forecastet!" sagde Tom. "Livet er fuld af overraskelser."

Inden vi var mentalt indstillet på det, begyndte flyet at samle is. Med lommelygten kunne vi konstatere at de oppustelige vingeforkanter virkede, men propellerne gik ujævnt og den elektriske afisning havde svært ved at følge med. Propellerne begyndte at smide store isklumper mod skroget. Det gav et brag hver gang som fik os til at hoppe i sæderne. Ét til brag, efterfulgt af en kraftig hylen. Styrbords indermotor havde smadret et vindue i kabinen.

"Nu flyver vi cabriolet med indbygget skøjtebane!" råbte Tom. "Hvad kan man ønske sig mere?" Han havde knap nok sat sig i stolen igen efter at have inspiceret vinduet, da vores syge barn, motor nr. 4, begyndte at hoste.

"Skidt med det," sagde Tom, "den skal alligevel smides væk, når vi kommer frem."

"Hvis vi kommer frem," tilføjede jeg, mens jeg sparkede sideroret i, fordi nr. 4 var ved at køre med stærkt reducerede omdrejninger.

Forfatteren i gang med sneskovlen.

Det er ikke noget problem at flyve på tre motorer, men sagen bliver mere interessant, når der samtidig er is på flyet, som i sig selv er ret tungt. Farten aftog, selv med øget power og snart kunne det blive vanskeligt at holde højden. Vi blev smidt op og ned. Lynene var blændende. Vi prøvede at kantstille propellen. Mislykkedes. Bragene fra isklumperne fortsatte. Vi prøvede at kontakte lufthavnene Goose Bay og Gander. Nul. Til sidst råbte vi til verden om der i himlens navn ikke var nogen, som kunne høre os. En frygtelig stilhed i al den larm.

Den tætte mur af torden slap os fri.

Så en stemme: det var Goose Bay. De sagde, at pladsen var lukket på grund af snefygning og en tværvind på omkring 70 knob. Tak for det, vi fortsætter.

Kun et par timer endnu til Sept-Iles, som ligger ved mundingen af St. Lawrence floden. Forhåbentlig havde de lidt bedre vejr at byde på.

Nødlanding i Sept-Iles

Landingen på Sept-Iles var en oplevelse i sig selv. De havde også snefygning, men vejret var klart og vinden var kun 50 knob på tværs, men det var ikke noget vi kunne lande i. Lufthavnen var lukket for al trafik.

Men ned skulle vi. Timeglasset var løbet ud, om vi så skulle crashe, så skulle vi ned på jorden.

Der var ikke andet at gøre end at erklære en nødsituation.

Brandbilerne begyndte at blinke dernede.

Banebelysningen var delvis dækket af sne, en spændende gætteleg, hvor banen var henne. Og hvor høj var sneen? Lige meget, vi skulle bare kunne gå derfra. Det var vores mål. At kunne gå fra flyet. Uanset hvad. Bedre at crashe i en lukket lufthavn end ude i vildmarken.

Vi var på tre motorer og en vindmølle. Flyet var en flyvende isklump med et smadret vindue og to forfrosne piloter ombord. Tankene var ved at være tomme. Kaffen var sluppet op. Vi skulle ned.

Vi satte flyet der, hvor vi kunne se banelyset på begge sider, fordi vi antog at snelaget dér var tyndest. Flyet satte sig pænt, men begyndte lige så stille at dreje i vinden til vi gled sidelæns ned af banen, forsatte med at dreje rundt til vi skred baglæns. Det var vores chance! Så vi gav fuld gas på alle raske motorer

Næsehjulet fortøjet til betonklodser.

- et ryk og vi holdt stille i en snedrive. Uskadt og nok den første Heron med fuld reverse thrust.

Befordret af den almindelige julestemning fik vi hjælp fra alle sider til at komme af sted næste dag på turens sidste, relativ korte ben mod målet.

I Montreal blev vi modtaget som helte. Det var lille juleaften.

Vi blev hentet i en limousine i overstørrelse. Vi fik ikke en gang lov til at klæde om, men blev kørt direkte til byens bedste restaurant, hvor folk ventede på os. Vi lugtede ilde. Men folk stod og klappede. Folk vi ikke kendte.

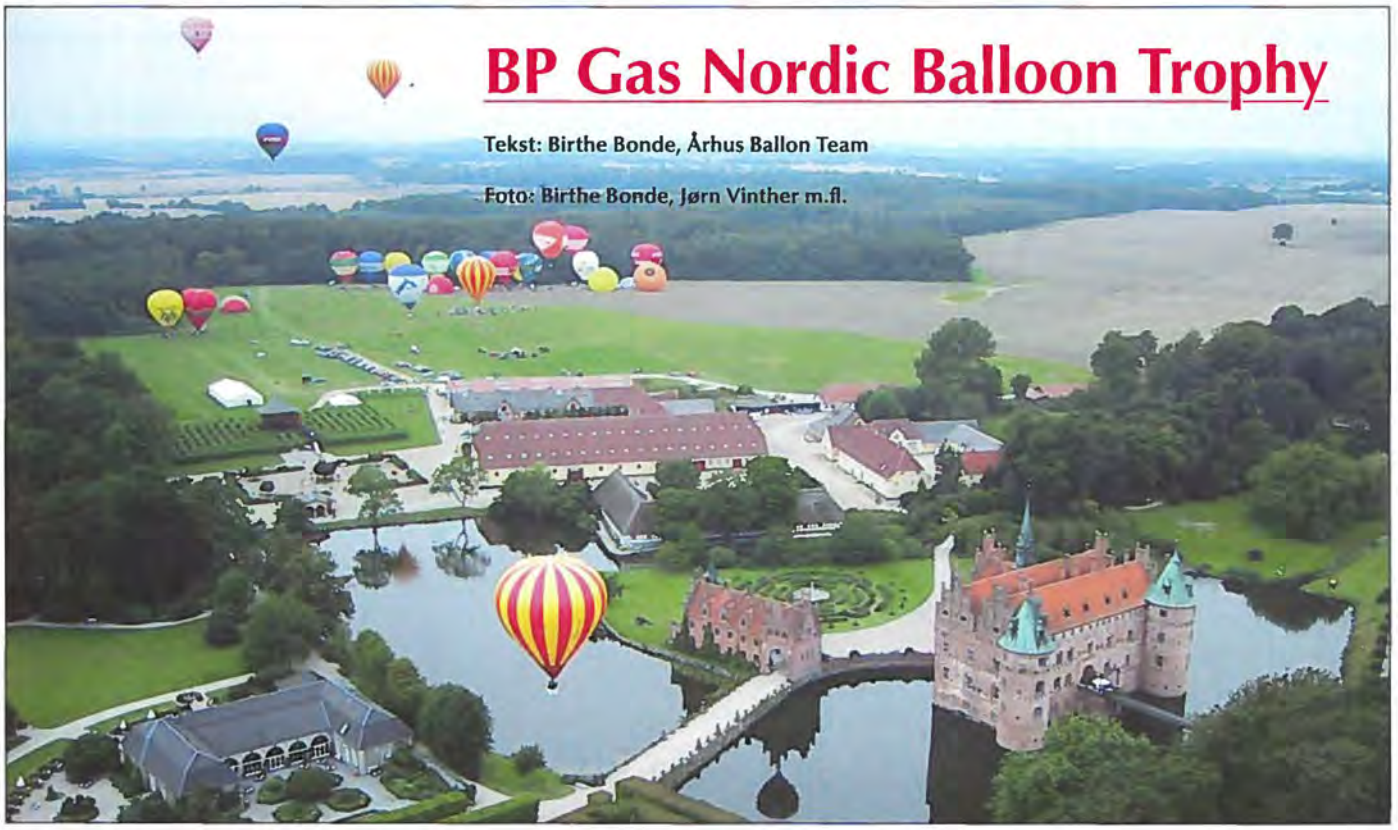
Der blev serveret hummer og fransk champagne. En stor neger med hvide handsker, som stod i nærheden, iagttog fornøjet mine kummerlige forsøg på at knække kløerne. Jeg var stadig i en slags chok ved at være tilbage i civilisationen, da han tog kløerne fra mig med et venligt smil, viklede dem ind i en serviet. Så lagde han det hele på bordet og begyndte at slå med en hammer på kløerne, så det gav genlyd i hele det fornemme hus. "Bang, bang, bang!"

Der blev helt stille. Alle så på os. Et uforglemmeligt øjeblik.

"Merry Christmas!" sagde jeg højt. Og rummet fyldtes med "Merry Christmas", og alle klappede.

Vi var dagens helte. Indtil chefmekanikeren kom tilbage fra lufthavnen, hvor han havde stillet vores gode fly i opvarmet hangar og inspiceret det. Han sagde noget lavmælt til bossen, som havde købt flyet.

"Min mekaniker siger, at flyet drypper, og at det lugter som et pissoir. Kender I noget til det?"



BP Gas Nordic Balloon Trophy

Tekst: Birthe Bonde, Århus Ballon Team

Foto: Birthe Bonde, Jørn Vinther m.fl.

Det var med stor forventning og glæde, at vi, Vagn og jeg, kørte til Egeskov Slot på Fyn tirsdag den 16. august for at deltage som henholdsvis" kurvebærer" og observatør på Hennings Sørensens hold. Vejret tegnede fint for ugen – det tydede heldigvis ikke på et forblæst DM som i 2004.

Undervejs betragtede vi fornøjet de afhøstede marker og de mange mejetærskere, der var i sving. Det ville alt andet lige blive lettere at finde start- og landingssteder på denne årstid end til de tidligere DM, der lå i foråret.

Vi mødtes med resten af teamet på et ganske udmærket Bed & Breakfast på en gård ca. 10 km fra Egeskov Slot hos et hyggeligt værtspar. De indfødte byboere på holdet skulle dog lige vænne sig til at sove til kobrøl.

Briefing

Vi tog i god tid til event-teltet på Egeskov Slot til check-in og senere generalbriefing. Teltet var ganske stort og rummede scene til juryen, samt 4 pladser til pilot, observatør og øvrigt mandskab foruden stole til presse og øvrige deltagere bagtil. Det hele indbød lyst og venligt og med nydelige loftslamper. Flottere kunne det ikke være!! Allerede her fik man forventninger om et velarrangeret arrangement.

Jeg havde indtryk af at check-in forløb uden problemer – svensk, dansk, engelsk - og lidt norsk tale fyldte rummet efterhånden, som ballonfolket dukkede op. Vagn havde det fornøjeligt med at fare rundt og indkassere diverse medlemsgebyrer fra enkelte observatører og sælge sportslicenser til et par piloter.

Generalbriefingen gik glat. Les Purfield var blevet indforskrevet fra England til at være Event Director - en opgave han varetog godt og med megen afslappet humor. Han havde sin stab bestående af Brenda Howard ligeledes fra England, Michael B. Pedersen og Danny Andersen - Danmark, Camilla Sørensen og Gary Lacey fra Australien. Jeg fornemmede klart under generalbriefingen, at både de svenske og danske piloter var kommet for at konkurrere – men også for at have det sjovt!

Efter briefingen var der stående observatør-briefing med Les, så det var hurtigt overstået. Bagefter fik vi udleveret jakker med observatør-mærke, så vi kunne skille os lidt ud fra mængden – bort set fra piloterne, som også havde fået en lignende jakke.

Da vi var overgået til internationale regler, var der ikke flyvning tirsdag af-

Event Director Les Purfield og det meste af hans stab, her Brenda Howard, Danny Andersen og Michael B. Pedersen.

ten, som vi ellers er vant til. Så vi tilbragte en rolig og hyggelig aften i teamet.

1. flyvedag

Les Purfield lagde hårdt ud.
Da ballonfolket klatøjede dukkede op til morgenbriefing, lå der 5 markere på bordene. Opgaverne lød på Fly In, Pilot Declared Goal, Hesitation Waltz og to Fly On. Og så skulle man selv lige finde et startsted.

Der lå lidt morgentåge/dis her og hist – og nærmest ingen jordvind.

Da piloterne skulle lette mindst 10 km fra Fly-in-stedet, søgte de fleste mandskaber op mod Bellinge og omegn, sydvest for Odense. Jeg var denne morgen observatør for Kim Paamand. Han lettede fra en afhøstet mark bag ved en gård. Vi havde inden da passeret en 4-5 teams, der var ved at opsætte deres balloner på en lille markvej foran stuehuset til gården, og luften genlød af larmende blæsere. Jeg kunne ikke lade være med at tænke på, at hvis landmandsparret ikke allerede var vågne – så blev de det!!

Vejret var perfekt. Svag jordvind, hurtig højdevind. Solskin og blå himmel. Det kneb dog med at følge ballonerne pga. højdevinden. Jeg må med skam meddele, at jeg ikke nåede at se nogen af Kim's drop. Til gengæld havde jeg den oplevelse at stå 17 meter inde i en uhøstet bygmark og betragte Kim & Familie endevende alt i deres bil for at finde målebåndet. Ganske forgæves. Så vi opmålte afstanden grundigt mellem marker og mål med – toplinen! Jeg var lidt spændt på om debrieferne åd den. Det gjorde de sjovt nok.

Klokken var mange, inden jeg nåede tilbage til debriefing på Egeskov, hvor der var stor travlhed i rummet – fire trætte observatører sad i kø før mig. Jeg var hjemme på gården ved halv to tiden. Til et hold, der sov sødt, heldige asener!

På vej mod første mål.

2. flyvning

Aftenflyvningen, onsdag bød på kun to opgaver. Jeg hørte nogle mumle noget om "ferie"... Piloterne skulle kaste sig ud i en Pilot Declared Goal og Hesitation Waltz. Denne aften var der fællesstart på Egeskovs marker. Og det var et spektakulært syn at se så mange balloner rejse sig og gøre klar til at lette – et syn, som er umulig at blive træt af!

Jeg havde fornøjelsen at blive inviteret (beordret?) op i kurven af Søren Poulsen. Da jeg havde hængt og sprællet længe nok på kurvekanten, blev jeg pænt hjulpet ind af en af folkene – det er lidt besværligt med bandereklamerne, da de spærrer for trinnet, især for nogen som mig, som for længst har overstået nipsestadiet. Men ok – alt for sponsorerne.

Det var en fantastisk tur, at flyve tæt forbi Egeskov Slot, omgivet af en mængde balloner. Faktisk fløj vi til tider så tæt, at der blevet gnubbet hylstre hist og her. For mig som ikke er vant til så tæt flyvning, har jeg nok til tider trippet lidt nervøst rundt i kurven og nedstirret de balloner, som fløj under og ved siden af os. Men jeg faldt hurtigt til ro ved at blot være sammen med Søren og hans medpassagerer, som virkede, som den trafik var de umådelig vant til.

Det var til at begynde med noget overskyet, men solen brød efterhånden frem over det sydfynske landskab. Men der var ikke meget vind, og ballonerne kom kun langsomt frem - derfor valgte Søren at lave en contest-landing kort før en skov ca. 3 km fra nærmeste HWZ-mål, hvilket han gjorde ganske elegant i et skel mellem to marker med ribsbuske. Kun to buske led overlast – de lignede til gengæld et par edderkopper, der var jokket på med en træsko af en middelsvær murersvend. Ejeren kom til og var jublende lykkelig over at se balloner – og ligeglad med sine udtværede ribsbuske. Godt for os.

Til gengæld var jeg ikke helt så begejstret, da en mor kom trækkende med sit barn, som slæbte en marker (ikke vores!) i halen. Hun spurgte, om knægten måtte beholde den som souvenir!

Arne valgte at lande i skoven, fordi han løb tør for gas. Det bliver vist lidt besværligt at få harpiksen af hylsteret?

Hjemme på Egeskov havde vi kunnet købe billetter til at spise lidt aftensmad i Jomfru Rigborg i forbindelse med dette

OY-NOA under start.

arrangement. For mit århusianske team var det en genial idé. Vi skulle ikke ud at opsøge en pizzafabrikerende biks og vente en rum tid, inden at maden var færdig. Her kunne man gå over og aflevere sin spisebillet og øse en vis mængde føde op på sin tallerken alt efter sult og hvor meget man kunne tillade sig uden at det blev for pinligt, og spise fredeligt og roligt i hyggelige omgivelser.

Bare det at gå den månebeskinnede tur rundt om slotssøen over til Jomfru Rigborg med et par tændte kærter hist og her og lys i et par vinduer ovre på slottet....

3. flyvning

Torsdag morgen var det igen godt flyvevejr. Lidt stedvis tåge skulle drille lidt i morgentimerne. Les var nådig. Kun 4 tasks. Fly In, Judge Declared Goal og to Fly On.

Af en eller anden årsag var jeg observatør for udelukkende danske piloter under hele stævnet. Mandskaberne virkede dog ikke helt utilfredse – "hun taler jo dansk", når de konstaterede min nationalitet efter den første dag.

Michael Rögen var min pilot denne morgen, og han debuterede i dette års DM. Dejligt med nye ansigter blandt piloterne.

Fly In var med målområde ved Egeskov, så Michael fandt et godt sted helt for sig selv nær Kværndrup. Desværre havde jeg heller ikke mulighed for at se de forskellige drop denne morgen – der var igen god fart på ballonerne. Var hjemme hos holdet ved 11-tiden efter endnu en oplevelsesrig morgen, som blandt andet gik med at studere et par kirketage efter nedfaldne markere.

4. flyvning

Vi i teamet havde ikke så meget styr over resultatlisterne. Men vi havde efterhånden en klar fornemmelse af, at Henning klarede sig ganske godt i både DM og NM i den samlede stilling. Godt gået!

Aftenen bød også denne aften på to tasks. En Pilot Declared Goal og en Maximum Distance Double Drop, hvor der kunne droppes i 4 forskellige områder.

Christoffer Mundt skulle trækkes med mig. Opstart på en anden af Egeskovs marker. Jeg blev inviteret med og takkede ja. Også selvom jeg inden start havde fået at vide, at vi nok skulle op i 3.000 fod for at få det rigtige drej mod sidste task. Så højt havde jeg dog ikke været i en ballon. Oplevelsen var da også fantastisk. At stå dér og kigge rundt i 4.600 fods højde og se hele Fyn - Storebæltsbroen, kysterne i aftendisen, aftensolen afspejle sig i Lillebælt osv. – blot med et stykke tyndt udspilet stof over os og i en flettet kurv, der når en til hoften. Formidabelt!! Jeg var bestemt ikke fri for at føle mig ydmyg og beæret over at få netop den oplevelse - blandt så mange andre fremragende ballonoplevelser!

Jeg fik også prøvet et par "kolde synk" af Christoffer. Også en oplevelse – også for ørerne.

Siden hørte jeg, at Claus havde glemt at få sine markere med i kurven. Måske har en observatør glemt at tjekke kurven for markere inden start....

5. flyvning

Denne morgen fulgtes jeg med Hans Willadsen og hans muntre team.

Vi fik – næsten vanligt - 4 tasks – Pilot Declared Goal, Judge Declared Goal og to Fly On. Startsted: Mark ved Valdemar Slot på Tåsinge.

Her var også masser af plads for de mange balloner at starte på. Hylstrene blev lagt ud over nyhøstet mark og toplinen lagt ud i uhøstet korn. Jeg bemærkede, at flere piloter nærmest tog bad i nedfaldende halm, der var blæst ind i hylsteret under opstarten. Næppe nogen folk har frosset deres tæer under flyvningen - i hvert tilfælde har bunden i kurven ikke været så hård at stå på.

Der lød et brag fra vores ene nabo: Christoffer Mundts blæser havde makuleret en af hans markere. Så vidt jeg er orienteret, blev han "bøffet" for at have "modificeret" den ødelagte marker jvf. konkurrencereglerne. Man kan så meget med et par strimler reparationstape!

Målkrydset ved Egeskov

Ifølge flere piloter var turen over Svendborg Sund utrolig smuk og fascinerende set fra oven. Nogle sukkede over at de ikke havde kamera med i kurven.

Igen en god morgenflyvning. Og igen en god højdevind, så der skulle sparkes til speederen.

6. flyvning

Fredag aften blev aflyst på grund af for megen vind. Jeg skulle have haft fornøjelsen af Arne Jakobsen og hans team. Et lettelsens suk lød rundt omkring på marken ved Egeskov, da det sorte flag blev hejst. Flere var da også begyndt at mærke protester fra muskler og ryg efter 5 flyvninger i træk.

De af os, der ikke forlod pladsen så hurtigt, kunne se Henrik Holmqvist inflate sin 310.000 kbf. Lotto-ballon for publikum. Der skulle 7-8 mand til at holde toplinen, hvilket jeg unægtelig ikke er vant til på Ceres-ballonen.

7. flyvning

Puh, sidste morgen. Selv observatøren savner efterhånden lidt god nattesøvn.

Igen 4 tasks – Judge Declared Goal, 2 x Hesitation Waltz og Pilot Declared Goal. Fællesstart på en mark ved Hesselagergård. Desværre på en mark, der for nylig havde været afbrændt. Især ikke godt for en ballon med hvidt/lyst stof i hylsteret....

Igen et spektakulært syn at se disse smukke kæmper stige til vejrs! Det var også denne morgen, at Henning Sørensen drog ud på efter min mening mest vanvittige flyvning – rent pointmæssigt.

Min pilot denne morgen var Vedel & Co. – som de øvrige mandskaber: bestemt ikke kedelige at være sammen med. Sømmet blev knaldet i bund, og vi nåede frem til JDG sekunder efter droppet og målte op i en regn af markere. Videre til næste drop, hvor vi rendte rundt med næsen nede i en høstet mark. En mand kaldte meget ivrigt på os og en fra holdet rendte over til ham – han skulle lige fortælle, at en ballon var landet "derovre". Nja, det var ligesom ikke det vi ledte efter!

Undervejs under forfølgelsen fik holdet den udmærkede ide at købe the-birkes. Bilen blev parkeret brat og spærrede for al anden trafik, mens Poul fløj vandret ind i butikken – under et minut efter var han tilbage i bilen. Hans makker spurgte da også, om han havde sparket øvrige kunder væk i kampen for at score sig nogle birkes.

Disse blev siden nydt til en god kop kaffe i godt selskab på en skøn nyhøstet mark under en herlig blå himmel. Livet er jo skønt!

Om eftermiddagen tog Vagn og jeg ind til Egeskov Slot for at se lidt på udstillingerne – der er andet i livet end at flyve, spise, sove, flyve spise etc., etc. Inden da gik vi omkring teltet med resultater og troede ikke vore egne øjne, da vi så DM-resultaterne for morgenens flyvning. Henning Sørensen havde scoret henholdsvis 1.000, 1.000, 991 og 1.000 point. Vi troede ikke vore egne øjne - det var for vanvittigt! Da vi havde tjekket dem igen og igen og sundet os en del, ringede vi hjem til Henning og fortalte ham stilfærdigt, at han havde lavet ged i 3. task denne morgen!

Men nu var det sikkert efter syv ganske gode resultater: Henning havde vundet dette forrygende DM og NM! Usvigelig sikkert.

8. flyvning

Sidste flyvning. Som ventet med en enkelt task: En Fly-In over Egeskov – vi skulle jo hjem og holde fest.

Vinden var denne aften drilsk og kun få af piloterne nåede ind over scoringsfeltet, selv om de havde mulighed for at lave to starter. Claus scorede bedst af danskerne. Henning, Lau og Christoffer var mere på sightseeing. Det var min pilot, Philip, også.

Til gengæld udmærkede han sig ved at lande tæt ved en havefest langt fra al civilisation bortset fra et par gårde. Så da vi dukkede op, var kurven fyldt op med en flok glade unger og en masse nysgerrige omkring ham. At Philip er lærer, fornægter sig ikke. En af småpigerne havde travlt med at invitere ham over på øl, fremmelige unger!

Afslutning

Ballonfolket er ikke udholdende til at feste langt ud på natten – især ikke når der har været mange flyvninger og folk er godt møre!! Men vi havde en hyggelig og sjov fest efter sidste flyvning. Maden var god og veltillavet. Vi blegnede noget i vores århusianske team, da vi skulle deltage i et festligt indslag til festen: at fortælle en flok plejehjemsbeboere om ballonflyvning – på deres præmisser. Hertil blev udleveret en sæk frygtelige udklædningsklude – samt en rolator! Det endte hurtigt med, at vi havde det mægtig skægt med at udtænke et rollespil. Jeg tror nok, at publikum morede sig gevaldigt – vi gjorde det vist endnu mere. Men bed ikke om et referat – jeg lå på scenen og skulle forstille et ballonhylster. Hvad resten af teamet har foretaget med mig, står hen i det uvisse. Dertil flagrede mine gammelkone-skørter for meget....

Pokalerne

Næste morgen – søndag – var der præmieoverrækkelse efter morgenmaden. Pokalerne var stillet op på scenen. Flere af de svenske deltagere kredsede rundt om Cirkus-pokalen og fik taget nogle billeder af den.

De flotte pokaler klar til uddeling.

Nordisk Mesterskab gik til Henning Sørensen (18.144 point) med Peter Olsson (16.122 point) og Poa Ekeblad (15.477 point) på de følgende pladser.

NM for hold gik igen til Danmark.

Danmarksmester blev Henning Sørensen (19.006 point) med Christoffer Mundt og Lau Laursen på henholdsvis 2. pladsen (16.205 point) og 3. pladsen (16.053 point).

Henning Sørensen modtog også Cirkuspokalen i kategorien Moral.

Jan Andersen modtog "Glamsbjergpokalen" som arrangør af stævnet.

Det svenske mesterskab vandt Peter Olsson i sin Volvo-ballon.

Se flere resultater på www.ballon2005.dk og www.ballonunion.dk.

Tak til Circus Balloon Club for et aldeles suverænt gennemført og dygtigt ledet arrangement. Der blev hængt i og alle fik det hele til at køre glat for os andre. Jeg har kun hørt godt om det undervejs på min tur som observatør. Og forhåbentlig har de svenske og det norske teams ligeledes nydt opholdet under dette års arrangement. At vejrguderne var med ballonfolket, gjorde tingene blot helt perfekte! De mange afhøstede marker har også foranlediget, at der ikke har været det store bøvl hos landmændene, når piloterne parkerede deres balloner rundt omkring på markerne.

Godt gået. Tak til jer alle!

En ganske særlig tak til Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille fordi han gjorde det muligt at afholde NM under så fantastiske vilkår på Egeskov Slot.

Danmark vinder NM for hold, f.v. Henning Sørensen, Lau Laursen og Christoffer Mundt.

Henning Sørensen blev danmarksmester for 13. gang!

Henning Sørensen modtager Cirkuspokalen.

Til Nordkapp i OY-CGB

Tekst og foto: Ebbe Lohmann

Over fjeldene mellem Alta og Nordkapp. Det er vejen fra Alta mod nord, der går nedenfor skoven næsten nederst.

Fortsat fra sidste nr.

Der er selvfølgelig en stor souvenirbutik, restaurant/bar (hvor der kan købes arktisk kaviar og drikkes champagne til, mens man ser midnatssol), postkontor, hvor postkortene stemples med et Nordkapp-stempel, montrer der fortæller Nordkapps historie, og udenfor selvfølgelig selve globussen, der er Nordkapps vartegn.

Næste dag blev morgenmaden/formiddagskaffen indtaget i læ og sol på hyttens terrasse, og efterfølgende blev der "slikket solskin" til hen imod middag – kun forstyrret af myggene, som der til gengæld var mange af. Så er det godt med en god myggebalsam!

De lokale siger, at vejret skifter meget hurtigt i dette område, og ved middagstid begyndte det at blæse, skyerne trak op, og det blev køligt (7-8°) med regn, så uldsweater, vind- og regntæt jakke, lange underbukser mv. blev fundet frem, inden en spadseretur i fjeldet.

Honningsvåg – Kirkenes

Fjerdedagen havde vi fået nok af den feriepåklædning, så da vejrudsigten på campingpladsens computer så god ud sidst på dagen, valgte vi at pakke sammen og køre tilbage til flyvepladsen. På denne tur blev jeg noget betænkelig ved situationen: En bil med campingvogn var i den kraftige blæst på fjeldplateauet blevet blæst af vejen og havnet ca. 10 m nede med campingvognen placeret på tværs oven på bilens bagende!

Min Cessna var heldigvis forsvarligt tøjret, så ved ankomsten skulle jeg blot i tårnet og have bekræftet, at vinden fortsat ville løje af, se METAR og TAF'er for ruten og næste destination: Kirkenes. Det så ganske godt ud, vinden var allerede begyndt at løje af, så der blev udfyldt og sendt flyveplan.

Inden vi fik spist vores medbragte frokost (fra køletasken) – maden blev indtaget i køkkenet ved tårnet – fik tømt bilen og læsset flyet, var det igen blevet fint flyvevejr. Kirkenes havde næsten enslydende METAR og TAF med 30015kt 9999 sct030 becmg 1214 20008.

Efter en flot tur mod øst med udsigt over Barentshavet, landede vi på ENKR efter 1:01 times helt problemfri flyvning, og blev guided ind til parkering af en marschaller i "Follow me"-bil. Han bestilte også en taxa, som kom helt ind til flyet efter os og vores bagage, og efter turen til campingpladsen lidt udenfor byen, blev vi igen indlogeret i en hytte.

Om aftenen var det fortsat fint vejr med kun spredte skyer, så nu lykkedes det endelig at få midnatssolen at se.

Også dagen efter var det pænt vejr, men køligt. Den blev benyttet til fjeldvandring, afslapning, læsning og til at nyde midnatssolen igen. I øvrigt er det vanskeligt at tage sig sammen til at gå i seng, det er jo "dag" døgnet rundt.

Trediedagen vågnede vi op til en regnvejrsdag på campingpladsen, men vi havde besluttet at tage en tur tilbage til Kirkenes for at se nærmere på denne Norges østligste by, beliggende i en fjord ud til Barentshavet tæt ved den russiske grænse.

En flink campingpladsejer tilbød at tage os med ind til Kirkenes. Undervejs havde vi et sted udsigt til en russisk grænsepost – det ledte tankerne hen på grænseposterne langs den tidligere grænse til Østtyskland. Grundet regnen opgav vi at tage ud til grænseovergangen, der kun ligger nogle få kilometer øst for byen, og nøjedes med at kigge på vejskiltene, der viste mod Murmansk. Det skulle ellers være muligt at få et turistvisum med kort varsel, men fra andre turister hørte vi en pris på 16-1800 NOK pr. person, afhængigt af de russiske myndigheders "humør". Hvis nogen påtænker at krydse grænsen til Rusland, anbefales det at få visumet ordnet hjemmefra, det er væsentligt billigere.

Som andre byer i grænseområder er også Kirkenes flersproget: Gadenavne og vejskilte er på norsk og russisk, enkelte steder også samisk eller finsk, men

Vänern – den er stor - set mod øst lidt nord for Trollhättan/Vänersborg.

man klarer sig udmærket med sit dansk, evt. sit "skandinaviske". Efter en byvandring med besøg på turistkontoret, en shoppingtur, en tur på havnen og besøg på en lokal restaurant, tog vi bussen tilbage til vor hytte på campingpladsen.

Hjemturen

Campingfatter havde lovet opklaring næste dag, og da vi var ved at være trætte af tykke uldsweatere og regntøj, besluttede vi at vende næsen hjemad, og sidst på formiddagen fik vi fat på en taxa, som kørte os til Kirkenes lufthavn. Her havde vi en lidt grotesk/paradoksal oplevelse. Det skal lige indskydes, at ENKR er en militær/civil lufthavn, og sikkerhedsforanstaltningerne viste sig da også at bære præg af dette (det var før bombningen af undergrundsstationerne i London).

Ved ankomsten ringede taxachaufføren ind til vagten, som uden videre åbnede den store skydeport og lod os, dog ledsaget af et af pladsens køretøjer, køre ind til vores fly ikke langt fra indgangsporten. Vi læssede bagagen ind i maskinen, og så skulle jeg bare i Tårnet, se strækningsvejr, sende flyveplan og have betalt landingsafgift. Vi begav os mod tårnet, men kom ikke langt, før vi blev antastet af en sikkerhedsvagt, der forlangte at se det ID-kort, som vi skulle have for at færdes på pladsen. Jeg måtte beklage, at vi aldrig havde fået sådan et, certifikatet lå i flyet, og kørekortet var hun ikke tilfreds med. Jeg kunne under ingen omstændigheder komme i tårnet!

Først da det gik op for hende, at vi også skulle betale landingsafgift blev vi ledt ind til chefen for lufthavnskontoret. For ham var vi åbenbart ikke helt så suspekte, i hvert fald fik vi uden problemer betalt, min kone fik lov til at sidde ubevogtet(!), mens jeg blev fulgt op i Tårnet, fik ordnet det nødvendige, og derefter fulgt tilbage til lufthavnskontoret igen.

Så var vi klar til afgang – men nej, vi skulle først igennem security-kontrollen. En ny vagt fulgte os til afgangshallen, hvor vi skulle igennem den velkendte metaldetektorkontrol. Oh-ve, jeg havde en lommekniv med et blad på hele tre cm (en lille svejtserkniv). Kommandohavende security-vagt tog dog ansvaret for at give mig min kniv tilbage, da jeg bedyrede, at jeg/vi skulle direkte ud til vores eget lille fly.

Heller ikke min kone slap uhindret igennem, hun har nemlig fået et nyt knæ, og i sådan et er der altså metal. Ind bag forhænget, og efter en grundig kontrol, hvor en sæbeæske i lommen også blev nøje undersøgt, blev vi nu fulgt ud til vores fly og overladt til os selv.

Al ære og respekt for en grundig kontrol i lufthavnene – det har jo desværre vist sig at være nødvendigt, men her var der lige et punkt, hvor kontrollen svigtede, vi kunne have haft 100 kg sprængstof med i vor bagage, da vi i taxaen blev kørt ind til flyet!

Dagens rute gik fra Kirkenes over Jäkäläpää og Enontekiö (Rovaniemi FIR, Finland) til Gällivare ca. 40 nm SSØ for Kiruna, beregnet flyvetid 2:50, som passede på en prik. Efter besøg i tårnet i ESNG, indsendelse af flyveplan med obligatorisk efterfølgende opringning til svensk ACC og tankning, lettede vi med kurs sydover via de større pladser til Hedlanda, hvor vi også overnattede på op-turen. Dette ben tog 3:45, så det var dejligt at gå en lille tur efter landingen.

Hedlanda

Flyvepladsen med sin 1000 x 35 m asfaltbane 06-24 ligger ret øde et par hundrede meter fra en kun lidt trafikeret vej nordpå fra byen Hede, som ligger ca. 2 km mod syd. I "Flygplatshandboken" står der "Renar och björnar kan förekomma", men dem så vi nu ikke noget til her. På pladsen er der mulighed for at tanke 100LL, dog kan de danske benzincarnetkort ikke benyttes, da det er en "Hjelmco"-tank. Sørg derfor for at have kontanter med til tankning i Sverige. På pladsen er der et lille (klubdrevet) cafeteria, der er lige bygget til med toiletrum med dusch, og ved siden af ligger der en lille hytte med 2-3 sovepladser, som man gratis kan benytte! Det anbefales dog at ringe først for at være sikker på, at hytten er ledig.

Benzinen er billigere i Sverige, vi gav på dette tidspunkt 7,50 SEK pr. liter, til gengæld er landingsafgiften generelt dyrere end i Danmark. Alle de større svenske pladser tager 250 SEK (i Norge koster en landing "kun" 220 NOK), i Hedlanda fik jeg ikke prisen at vide, idet vi havde lidt "våde varer" med (iht. det tilladte), så de ville ikke have anden betaling. Efter mange års ansættelse i et svensk firma vidste jeg, at mange svenskere er glade, når man tager lidt øl eller "sprit" med.

Den første weekend i august er der hvert år stort fly-in på Hedlanda, i år med besøg af en DC-3'er, en Diamond Star (dieselmotor), Bird Dog, modelflyvning med jet-modelfly, opvisning af Skybirds (kvindelige formationsflyvere) m.m.

Hedlanda – Trollhättan – Danmark

Efter en overnatning i Hedlanda, beredvillig hjælp med flyveplanlægningen og benzintankning, gik turen videre sydover. Denne gang havde jeg valgt at tanke sidste gang i Sverige og "tolde ud" i Trollhättan, idet der er et nydeligt lille cafeteria der. Generelt er betjeningen på de "lidt mindre" flyvepladser som Trollhättan og Gällivare hyggeligere/mere personlig, hvad vi godt kan lide. Desværre fik vi dog ikke lov at betale landingsafgift på stedet (måske fordi det var tæt på lukketid?) – regningen ville blive tilsendt – den viste sig senere at blive på 383 SEK incl. moms og deres bankoverførselsgebyr!

Efter det obligatoriske besøg i Tårnet, spisning i cafeteriet og tankning gik turen først mod Nolvik VOR ved Göteborg, over EKLS i FL85 med kun få skyer under os til flyveplanens destination: EKRD. Derefter fik vi inde over Jylland turens laveste skydække 8/8 i 12-1300', men nu var vi "på hjemmebane", og vi landede efter tilsammen 11:03 t. i luften fra ENKR – Brædstrup, hele turen 23:57 t. Fløjet strækning i alt ca. 2200 Nm eller 4100 km.

Gode råd til sådan en tur

Hav god tid til turen, hvis vejret driller
Planlæg turen med alternative landingspladser
Flyv ikke uden GPS, navigation i Finmark er vanskelig
Tag lidt mad med i en el-køletaske (husk strømforsyning til lysnet)
Hav vand, frugt, chokolade ell. lign. til de lange stræk
Husk også varmt tøj/regntøj og praktisk fodtøj

Bent Byskov fra ØSF gør sig klar til dagens opgave i klubklassen.

Bøf Rally 2005

Traditioner skal holdes, også selvom vejret ikke er samarbejdsvilligt. Dette års Bøf Rally blev fløjet i weekenden 25-27. august, som altid med Øst-Sjællands Flyveklub som vært, på Kongsted.

Af Lotte Bank-Nielsen, ØSF Sportsudvalg.

På trods af vejret mødte 18 deltagere op på første konkurrencedag. Det var til stor glæde for klubbens formand og konkurrenceleder Klaus Vang, der bød velkommen, til både flyvning og festligt samvær. Flere deltagere var endda kommet dagen før for at deltage i fællesspisningen fredag aften, og være klar til at samle tidligt lørdag morgen, når der skulle flyves.

Her kan alle være med

Bøg Rally er en hyggelig konkurrence, der afholdes i 2 klasser. En åben klasse og en klubklasse. Klubklassen er for fly med handicap under 102, som ønsker at flyve en moderat opgave. Åben klasse er for de fly med højere handicap, eller for de der vil flyve lidt længere.

Første konkurrencedag blev der udskrevet to moderate opgaver, men alligevel lykkedes det kun en enkelt deltager at gennemføre dagens opgave. En række piloter kæmpede sig væk fra pladsen og det rimeligt gode vejr og ud på ruten, til det dårlige vejr. Derfra gik det kun nedad for de fleste. En håndfuld landede ude, mens de fleste landede på Kongsted igen efter et par timer i luften.

I klubklassen kom Finn Elmgaard i 31 længst, hele 42km. ud på ruten, før han måtte ringe efter et hjælperhold. Da han blev hentet var han i øvrigt var så frejdig at meddele, at de der bare var vendt om og landet på Kongsted var nogen amatører. "Vi flyver jo for at vinde!" konstaterede han. De to piloter, der selv havde deltaget, men var vendt om og landet på Kongsted, og derefter var blevet konverteret til Finns hjælpere, overvejede om han skulle have lov at gå hjem fra Glumsø, efter den bemærkning!

I åben klasse fandt vi dagens fighter. Peter Sommerlade gennemførte som de eneste dagens opgave. De 138km. blev ikke fløjet i nogen rekordtid, men han kom rundt, men ca. 57km/t. Ved det nordligste vendepunkt; Tølløse, var basen helt nede i 600 meter, men der hjælper det, at have et glidetal på 60.

Flyvedagen blev afsluttet med den traditionsrige Bøf Rally fest, i hangaren på Kongsted, der var pyntet op. Deltagerne fik både flydt maven og lejlighed til at få en svingom, til musikken fra klubbens egen DJ og nybagte solist Bjørn Hansen.

Søndag skulle være succesdag

Søndag morgen havde formanden, der nu også var tasksetter bestemt, at klubklassen skulle have en succesdag. Derfor blev der udskrevet en opgave, der "kun" var på 86 km. Det så jo overkommeligt ud, hvis ikke det lige havde

været for vejret, som lukkede helt sammen om os efter briefing. Alle deltagere var dog optimister, så der blev stillet op i pladsens østende, mens vinden bare blev kraftigere og kraftigere. Benny var kommet med den grønne Cup, så deltagerne kunne få et flyslæb, hvilket flere benyttede sig af. Rune og Jens Peter Jensen fik dagens sidste slæb, for ellers var Blanik'en nok ikke kommet hjem til Tølløse igen!

Det kunne dog lade sig gøre at flyve i et par timer, hvilket Ove Hartmann demonstrerede i sin Ventus Y6. De fleste andre lå og rodede i 300 meter i en halv times tid hvorefter de fleste landede til hangar.

Næste år

Med to ugyldige konkurrencedage blev Bøf Rally 2005 ikke en stor svæveflyvebegivenhed, men til de piloter der deltog og kæmpede for at vi skulle få en gyldig konkurrence, og derved var med til at skabe den gode stemning og en hyggelig fest lørdag aften, skal der lyde en stor tak fra ØSF sportsudvalg.

Der er Bøf Rally igen næste år, hvor det bliver afviklet sammen med sidste afdeling af Sjællandsmesterskaberne der i 2006 bliver fløjet fra Midtsjællands Flyveklub i første afdeling og anden afdeling i Østsjællands Flyveklub. Vi glæder os til at kunne byde jer velkommen endnu en gang.

Billeder taget af fotograf og svæveflyver i ØSF; Henrik Ploug.

Alle typer svævefly kan deltage i Bøf Rally, her er det Twin Astir'en fra Tølløse, der er ved at være klar til lørdagens flyvning.

Klubklassen er linet op og klar til start i pladsens østlige ende, på Kongsted.

Lørdag formiddag var der stor aktivitet, vejret så stadigvæk lovende ud, så folk havde travlt med at få samlet og blive klar.

Forfatteren af artiklen På krykker over Atlanten, Dieter Betz, sendte sammen med artiklens foto også dette fra flyvepladsen i Narsarsuaq ca. 1967/68. I forgrunden læmuren som er resten af den nedbrændte hangar. På forpladsen ses to Consolidated PBY-6A Catalina samt en Douglas C-54 fra Eskadrille 721, FSN Værløse. Den orange halefinne til venstre tilhører formentlig Iscentralens indchartrede Douglas DC-4 fra Icelandair. Bag den forreste Catalina ses en tomotoret Dornier Do28 på mellemlanding under en færgeflyvning. Den vestligste del af startbanen ses til højre som en lys stribe der ender i fjorden. Bygningen i midten af billedet er flyvepladsens hovedkvarter indeholdende administrationslokaler, radiostation, Iscentralen og Luftgruppe Vest. (Knud Larsen).

Julekonkurrence

I lighed med tidligere år har FLYV en julekonkurrence med flotte præmier.

I år har Søren Dalsgaard, der holder øje med simulatormarkedet, skrevet en artikel om svæveflyvesimulatoren Condor. Hans artikel kan læses andetsteds i dette blad.

FLYV og KDA Pilot Shop stiller præmierne til rådighed. Til vinderen er der et par Randolph Aviator solbriller (værdi ca. 1.000 kr.). Til nr. 2 hhv. nr. 3 er der flotte bogpræmier.

Konkurrencen

I artiklen Condor – The Competition Soaring Simulator, der findes i dette blad, er der tre fotos af svævefly.

Opgaven er at identificere de tre flytyper på billederne (eksempel på svar: Duo Discus, Ka6CR, B-17 etc.).

Vi skal modtage svarene senest mandag morgen kl. 0900 den 12. december 2005 pr. post eller e-mail.

Adresser:
FLYV
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
eller
flyv@kda.dk

Der trækkes lod mellem de rigtige indsendte svar. De tre vindere vil modtage deres præmie inden jul d.å. Afgørelsen kan ikke ankes. Præmierne kan ikke byttes til kontanter.

Glædelig jul og god fornøjelse med konkurrencen.

Bøger

Flyets designberegninger

Helge Petersen: Flyets designberegninger. Eget forlag. 209 s. 20 x 26 cm. Rigt illustreret med tabeller og figurer. Pris kr. 250,00 inkl. forsendelse. Kan købes hos forfatteren, Klostermarksvej 17, 2700 Brønshøj, telefon og fax 3860 2229.

Det er sjældent, at der skrives noget på dansk om flyteknik, men Helge Petersen er den rette til at råde bod på denne mangel. Han blev medlem af Polyteknisk Flyvegruppe i 1943, og var en tid i Luftfartstilsynet, og omkring 1950 hos Kramme & Zeuthen. Han underviste ved DTU indtil 1960, hvorefter han skiftede til RISØ.

I 1971 blev slæbeflyet Polyt V OY-DHP indfløjet, og Helge var den ledende konstruktør for dette.

Mere erfaren, kapabel og pædagogisk forfatter kan derfor næppe tænkes for bogen Flyets designberegninger. Håndbogen indeholder alle de tal og data, som er nødvendige for optimering af beregningen af konstruktionen af et flyprojekt.

De ønskede data findes i logisk opdelte kapitler og brugervenlige tabeller, figurer og kurver for den normalt matematisk orienterede læser.

Bogen vil især være nyttig for den, som først specificeret, grovprojekteret og skitseret sit drømmefly og derefter giver sig til at optimere aerodynamikken og dimensionere de indgåede strukturelementer, så flyet bliver effektivt og vægtmæssigt lettest muligt.

F.K.

Hammerkasterne

- Historien om Eskadrille 727 gennem 50 år

Det første man gør når man får denne flotte bog på 180 sider i hånden, er ganske naturligt at bladre det igennem. Det kan godt tage lidt tid for der er mere end 270 flotte billeder i den.

Bogen er i det ofte lidt primitive A4-format; men her fungerer det fortræffeligt, fordi hver side er opdelt i tre spalter, og de mange fotos fylder normalt to spalter i bredden, hvorved de virker store og tydelige, og tilmed er de forsynede med glimrende billedtekster, så man får at vide hvem og hvad de forestiller.

Eskadrillens historie er opdelt på flere måder, først med tre perioder med hhv. F-84, F-100 og F-16, dernæst en klar opdeling i perioden på Flyvestation Karup, hvor eskadrillen hørte hjemme indtil 1974, og perioden på Flyvestation Skrydstrup, hvor eskadrillen siden har haft domicil. Og endelig er der indholdsmæssigt en klar opdeling i perioden før og efter 1970.

Eskadrillens historie berettes strengt kronologisk. Det er imidlertid lykkedes for redaktionen at få samtlige eskadrillechefer gennem tiden til at fortælle om deres periode som chefer.

For gamle "Hammerkastere" og andre med tilknytning til eskadrillen er bogen naturligvis en guldgrubbe af nostalgi. For alle andre er bogen en pragtfuld beretning om eskadrillens historie og dermed et vigtigt stykke af flyvevåbnets historie. Der stråler en herlig eskadrille-spirit ud af hver eneste side.

Initiativtagere og bidragydere til dette værk kan være stolte af resultatet, som takket være bl.a. Frank Hansen, Slagelsetryk A/S, fremtræder så flot.

(Forkortet af red.)

Hans A. Schrøder.

Årets tur i Dimonaen

Tekst og foto: Kaj Isen, svæveflyver og motorsvæveflyver i Vestjysk Svæveflyveklub

Fortsat fra sidste nr.

Værtsfamilien og Kaj

Hjemad

Vi havde medbragt soveposer og fik os arrangeret på henholdsvis sofa og stolehynder udbredt på gulvet. Ud på natten kaldte naturen på mig, jeg kunne så konstatere, at vejret ikke lignede hjemflyvning. Lave stratus og begrænset sigt.

Kl. 0700 vågnede vi og nu skinnede solen, sigtbarheden var god, der lå stadig nogle tjavser lave stratus og klyngede sig til de fjerntliggende fjeldsider, men alt i alt så det lovende ud i Hamar.

Meteorologen i Oslo blev kontaktet for strækningsvejr. Hun (Met) kunne fortælle der ville komme nogle byger, og der stadig lå noget tåge syd for Oslo som forventedes at lette op ad formiddagen.

Det lød jo ret lovende, så med morgenkaffe, forberedelse og flyvetid fra Hamar ned forbi Oslo, havde vi ca 3 timer hvori vejret dernede kunne nå at forbedre sig.

Dagen før havde vi planlagt hjemflyvningen ud fra en forventning om vi nok ikke kunne flyve så højt som på opturen.

Vi ville følge søen Myrsa, dernæst elvens forløb ned til Tèt, der hvor elven løber ud i en tværgående elv der forløber øst om Oslo og munder ud i en større sø øst for Oslo. Derfra skulle vi så flyve over terræn, der ifølge kortet havde højeste punkter over havet på 6 – 800 ft, med mellemlanding på Göteborg Säve denne gang.

Illustration af sammensætningen af døre i trafikken.

På opturen havde vi konstateret, at terrænet i Norge, på trods af alle bakkerne, frembød mange landingsmuligheder undervejs. En svæveflyver ser altid efter landingsmuligheder, selv om man har propel i næsen. Men det er selvfølgelig kun i tilfælde af egentlig motorproblemer en "udelanding" kunne blive aktuel. Alternative flyvepladser undervejs havde vi udvalgt Haga lidt nordøst for Oslo og Rakkestad sydøst for Oslo.

Flyveplanen blev indtelefoneret til Oslo/Gardemoen briefing med forventet start kl. 0830 og forventet flyvetid til Säve på 2 timer og 20 min.

Axel skulle flyve til Säve og jeg passe kommunikation og navigation.

Vi var i luften kl. 0825 på bane 33, op ad bakke og fuldt læsset! Men ingen problemer, vi var i luften efter ca 350 meter og steg ud over Myrsa til 2.000 ft.

Oslo blev kontaktet for at åbne flyveplanen, ingen kontakt. Vi prøvede nogle gange og blev enige om højden nok var problemet, men efter ca 15 minutter uden kontakt, forsøgtes frekvensen for "øst Oslo" og det gav så pote. Vi fik stukket en transponderkode ud og Oslo havde radarkontakt.

Det var fortsat fint vejr, men stadig med 2-3/8 stratus op langs fjeldsiderne til Myrsa. Vi ville ikke risikere at blive fanget med et større lag skyer under os, så vi valgte at forblive i den forholdsvis lave flyvehøjde som 2.000 ft på QNH

er, i et område hvor fjeldtoppene er i 3.000 ft over havet og søens overflade vel er i ca 500 ft.

Sigten var som sagt fin og vi holdt os til den planlagte flyvevej med at følge elvens afløb fra Myrsa og dernæst dreje med den fra nordøst kommende elv til højre øst om Oslo.

Denne flyvevej bragte os netop uden om Oslo's kontrolzone, og flyvehøjden under deres TMA.

Efter ca en time var vi på højde med Oslo og havde søen under os. Det så ud til sigten aftog lidt og der blev flere skyer, så vi gik ned til 1.500 ft for at undgå at komme i kontakt med dem.

Omkring!

Vi blev nu skiftet til Farris Approach samtidig med vi nærmede os søens sydlige begrænsning og skulle til at flyve over terræn. Sigten gik nu yderligere ned og ligeså skyhøjden. Axel var begyndt at blive meget interesseret i landingsmulighederne under os. Rakkestad lå ca 15 km foran os, og vi drøftede det betimelige i at lande der for at afvente vejrbedring. Vi kunne se, at vor flyvehøjde over terrænet efterhånden var yderst marginal, at vi ikke endnu var over det højeste område.

Axel reducerede farten til 100 km/t og stillede propellen i stigestilling, omkring med OZO og tilbage ad den vej vi lige var kommet. Farris APP blev kontaktet og forespurgt om muligheden for at lande i Rygge pga. vejret. Efter kort tid kom flyvelederen tilbage og meldte det ikke var muligt da Rygge "is below VFR". Han havde så også mistet radarkontakt til os, hvilket indikerede vor lave flyvehøjde. Det så ud til det var en klog beslutning at vende om, tilbage over søen blev vejret igen hurtigt bedre. Vi blev skiftet tilbage til Oslo kontrol og angav vor hensigt med at diverte til Haga.

På kortet kunne vi se der skulle være en flyveplads ud til søen ved Lillestrøm, på min GPS kunne jeg se den havde forkortelsen ENKR. Det sagde mig ikke noget, Oslo blev forespurgt hvad det var for en plads og om vi kunne lande der i stedet for at flyve tilbage til Haga.

Oslo kom kort efter tilbage, jo, vi kunne godt få lov at lande der, pladsen hed Kjeller.

Vi blev bedt om at kontakte Kjeller, hvilket vi gjorde og blev bedt kalde finale bane 33, ingen anden trafik rapporteret, aha, AFIS tænkte jeg. Kjeller spurgte så om vor intention, da de skulle have flyveopvisning om eftermiddagen og parkeringspladserne dermed var lidt begrænsede. Vi oplyste vi forventede et stop på et par timer for afventning af vejropklaring mod syd.

På finalen konstaterede jeg der holdt et par køretøjer malet i en farve vi herhjemme mest ser på militære installationer. Efter landing blev vi dirigeret til en lille platform foran brandstationen med beskeden om at afvente afhentning! Landing på Kjeller efter ca 1 time og 30.

Vi blev standsmæssig afhentet af en uniformeret yngre mand der ville køre os op til chefen.

Chefen viste sig at være kaptajn på brandstationen. Han så ikke særlig tilfreds ud, og spurgte os om vi ikke vidste det var en militær plads? Joo, da vi så farven på dine køretøjer, strejfede tanken os da.

Han blev dog hurtig venlig da vi havde forklaret os, og tilbød at køre os op i den civile ende af pladsen, hvor der var udstilling, og hvorfra flyveopvisning skulle udgå. Vi fik hans mobilnummer og kunne så ringe når vi mente at kunne komme af sted igen.

Vi blev dernæst kørt op i den civile afdeling, hvor vi kunne se på hangarernes påskrifter, at Oslo Flyveklub holdt til her. Der stod en hel del forskellige fly. En Vampire og en tosædet jet af østlig oprindelse udgjorde jettene. En Harvard holdt der foruden diverse veteranfly så som Tiger Moth.

Da jeg ikke havde fået bekræftet vor landing var meldt videre, var første prioritet nu at ringe til Oslo/Gardemoen briefing og melde vor landing på Kjeller.

Vampiren startede op, taxiede ud og startede. Den lavede nu en opvisning med loops og Immelman turns så det var en ren fornøjelse. Det så ud til de havde fået en dispensation for højden til den slags, eller også er der andre regler i Norge!

Veteranflyene lavede dernæst formationsflyvning, formationen indeholdt også en Mooney, men det var vist nok også en af de tidlige modeller.

Harvarden startede dernæst og lavede også en flot opvisning med loops, turns og low pass.

Jo, det må siges at være en positiv sidegevinst at være landet på Kjeller.

Der var opvisning af modelfly i en størrelse jeg ikke har set før, de var utroligt "livagtige" og med en spændvidde bedømt til at være over 4 m.

Olympisk skihop ved Lillehammer.

Mod syd kunne vi se det lysnede mere og mere. DMI blev kontaktet kl. 1200 for vejret syd på. Det var opløftende, Rygge havde nu mere end 10 km og sct 1.200 ft, Säve mere end 10 km og sct 2.000 ft.

Jeg ringede så en ny flyveplan til Gardemoen med forventet start på Kjeller kl. 1230, således vi kunne komme væk før opvisningen rigtig gik i gang.

Vi ringede til den venlige kaptajn og bad om transport som kom fem minutter efter.

Chaufføren fik tilladelse af tårnet til at køre ad banen, han fik hermed besked om at fortælle os der krævedes en ny flyveplan. Det kunne vi så fortælle vi havde klaret.

Vi gjorde os klar og kaldte tårnet op, fik at vide vi skulle vente ca fem minutter med at starte op, da der kom en formation med en norsk DC-3 i spidsen. Formationen passerede hen over os, et forsøg på at tage et billede viste sig at være en fiasko, man så kun nogle skygger.

Bane i brug var nu 15, vinden havde vendt og var tiltaget noget. OZO kom i luften, og vi havde således deltaget i en norsk flyveopvisning!

Bedre vejr

Tilbage over søen og sydpå gik det. Oslo bød os velkommen tilbage i luften og bortset fra et par lette byger undervejs til Säve var det vejrmæssigt dejligt begivenhedsløst. Uddevalla blev passeret med en flot bro under os. Vi blev skiftet til Säve Tower med ca. 40 km to go og cleared straight in bane 19. Da det næsten var vor kurs, var det jo dejligt nemt. Vejret var blevet bedre og bedre ned mod Göteborg, bortset fra nogle CB-toppe langt ude mod nordvest, var der ingen skyer at se over vandet.

Vi landede i Säve efter ca. 1 time og 20. Bestilte tankning som Axel tog sig af, jeg gik på briefingkontoret for betaling, indhente vejr for den videre færd, beslutte om turen gik over Kattegat eller videre ned gennem Sverige, Sjælland og Fyn til Bolhede.

Jeg fik et Significant Kort, hvoraf det fremgik der lå et trug fra Djursland til nordøst om Oslo med isolerede CBèr. Det passede med vor erfaring om de lette byger vi havde passeret og CB toppene mod nordvest. Bortset fra Aalborg, der i TAF'en havde en Tempo med regnbyger eller torden, så vejret i Danmark ok ud. Aktuelt vejr kl. 1150 gav man torden hørligt i Aalborg, men god sigt mv. Der blev indleveret en flyveplan fra Säve til Bolhede via Læsø og Randers, flyvetiden beregnet til 2 timer og 20 minutter.

Efter en kop kaffe og let frokost var vi klar til at starte. Vi var i luften kl. 1450 og klareret på kurs direkte mod Læsø og til at forlade kontrolzonen i 1.500 ft eller derunder. Vi ville gerne have påbegyndt stigning med det samme. Efter ca fem minutter bad om vi tilladelse til at stige og blev skiftet til Göteborg Control der gav os tilladelse til at stige til FL65.

Vi steg så langsomt ud mod Læsø og var endnu ikke oppe i FL65, da vi blev skiftet til Copenhagen Info. CBèrne lå stadig nordvest for os. Vi kunne se Læsø på en afstand af 40 km.

På højde med Læsø blev vi skiftet til Aalborg Approach. Jeg kunne høre det var Jesper, som jeg kendte fra Esbjerg, der havde vagt, så efter en kort non standard "hej Jesper" og spørgsmålet fra Jesper om hvem det var? og hvad vi lavede, back to business. Jesper oplyste om truget der lå fra Hadsund og op mod Oslo med torden osv. Jeg svarede, at vi kun så CB mod nordvest, "ja men så flyver I bare videre som I synes bedst ". Vi hørte et fly kalde ved Sindal og tale om "tågelignende værdier" det lød jo lidt spøjst når vi sad her i solskinnet. Axel mente vi skulle fortsætte på korteste rute mod land, dvs. næsten vest på, medens jeg advokerede for kursen mod Randers. Kompromisset blev så en kurs på ca 245 grader.

Vi begyndt snart at se nogle lavere liggende skyer ind mod kysten. Jeg bekendtgjorde jeg ville påbegynde nedstigning for at komme under. Dette blev tilladt. På vejen nedad blev højden omsat til hastighed, vi fløj med ca. 230 km/t. Sigtbarheden aftog noget, det blev mere diset. I 1.500 ft var vi under de laveste skyer og var nu over kysten. Flyvesigten var nu temmelig dårlig og det begyndte at regne. Vi kunne tydeligt se brændingen på kysten under os og besluttede at følge denne til sigten blev bedre igen.

Lige pludseligt kom der et par lyn skråt forude til venstre og regnen tiltog en del, det strømmede hen over vingerne, jeg mindedes en tur i LS4'eren under lignende forhold.

Snart så vi det lysnede lidt mere vestlig end vor beholdne kurs. Jesper kunne bekræfte, at såfremt vi fløj den vej ville vi være gennem det hele om ca. tre mil.

Det kom til at passe, solen skinnede og det var igen sommerligt med god sigt og spredte cumulus.

Vi måtte således konstatere at vejroplysningerne havde været ret præcise, vi blev lidt snydt af de manglende CB toppe, men havde vi holdt den planlagte rute mod Randers havde vi sansynligvis undgået det halvdårlige vejr vi passerede igennem på kysten.

Jesper fik tak for assistancen, og vi blev skiftet til Karup TWR.

Den sidste times flyvning hjem til Bolhede var ren fornøjelse. Vi landede på Bolhede efter 2 timer og 20 minutter - nogle gode oplevelser og erfaringer rigere.

Efter hjemkomst, landet i Bolhede.

JAA ATPL Training

Now spotted at a dealer near you: JAA flight training materials from Jeppesen!

Think you already know everything Jeppesen has to offer? It's time you take another look.

The company you've come to know and trust for its leading flight navigation tools and information is expanding into new terrain. Reflecting our continued commitment to the European market, Jeppesen now offers a full line of JAA ATPL training resources. It's a natural migration for a company with more than 70 years of proven worldwide aviation leadership, innovation and expertise—and a new quality resource now available to you.

For more information please contact Jeppesen today:

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

Authorized Jeppesen Dealer

KDA Service ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
tlf: 46 14 15 07
butik@kda.dk
www.kda.dk

Den grimme Ælling

Tekst og foto: Peter Zornow

Formålet med denne artikel er at berette om hvilke komplikationer og problemstillinger der er ved at omlakere et fly, og give en forståelse for hvad der kan forsinke en sådan proces. Men også hvilken større glæde man får af sit fly ved denne investering.

Beslutningen var taget i Kvistgaard Jern & Metal A/S - flyet, den aldrende Cessna 210P skulle males om. Denne Cessna med registrering OY-YYY, bedre kendt som "Triple Yankee", er den eneste 210'er i Danmark. Dem som har set den, synes nok ikke det er noget særlig, men det var måske pga. den kedelig orange 80'er bemaling, slidte brune sæder og tilrøget interiør. Dette lidt kedelige ry skulle nu fjernes.

Det var en tidlig morgen i august, hvor "Triple Yankee" starter ud af Grønholt, og den disede morgen blev forstyrret af 210'erens unikke powerfulde brølen.

Destinationen var Danish Aircraft Painting i Odense, hvilket kun lige giver tid til udførsel af checklister før localizeren i Odense intercepteres, glideslopen følges ned med 200 kts... Ud med hjulene ved 165 kts, og mindre end et minut efter: touchdown.

Adskillelse og klargøring

Arbejdet skal i gang, de forskellige parter gør klar til deres opgaver. Air Alpha Maintenance står for inspektion og adskillelse, som skal foretages inden lakeringen kan gå i gang. Flight controls afmonteres, da disse skal afbalanceres efter de er malet. Interiør tages ud og bliver gjort klar til at firmaet Classic Trim kan gå i gang med dette. Al den gamle orange maling bortfjernes, så flyet står

OY-YYY i den gamle bemaling.

I 80-erne var brunt den fremtrædende farve.

helt blottet. Dette gør at alle småskader pludselig kommer til syne. Små korroderede punkter, begyndende revner m.m.

Air Alpha går i gang med reparation af de ting, som der nu kan klares. Der er dele som skal skiftes helt ud. Disse dele skal naturligvis bestilles hjem fra Cessna, hvilke der er ugers leveringstid på. Sådanne små ting gør jo at hovedformålet, nemlig at flyet skal lakeres, bliver udsat.

Interiør

Inden renoveringen af det indre går i gang hos Classic Trim, skal alle ansøgninger og tilladelser i henhold til EASA være på plads, et papirarbejde som kan trække utrolig meget ud.

Når dette er på plads, bliver alle delene bliver kørt til Classic Trims værksted. Alle stole skilles ad, gammelt læder og skum fjernes, så stolerammerne er afrenset. Nyt skum bygges op, der laves skabeloner ud fra det opbyggede skum og nyt betræk sys og monteres ligeledes på side og bagskjolde. Efter afrensning lægges nyt skum og læder på.

Derefter skal alle sidepaneler afrenses. Disse monteres ligeledes med nyt skum og læder/tæppe, syet som de gamle paneler med lommer etc. Disse opgaver er igen noget, som ikke bare kan gøres uden at alle diverse godkendelser er på plads. Det kan til ofte virke lidt overdrevet, at alle dele skal være specielt fremstillet til sådan et fly, men efter at prøve og sætte ild til de gamle sæder giver det mening; de havde nær aldrig fået slukket skummet igen ovre hos Classic Trim. Så sikkerheden er også blevet forhøjet i flyet. Det gamle tæppe udskiftes med nyt og loftet afmonteres. Nyt loft sys og monteres i flyet.

Fra før at få fornemmelsen af at sætte sig ind i en gammel slidt skrotbil, var følelsen nu mere den som der kommer op i de fleste når man sætter sig ind i en helt ny bil, glæden ved duften af helt nyt læderinteriør.

Den nøgne sandhed.

Nu er den næsten renset helt for maling.

Lakeringen

Selve flyet står så i god stand igen, dog helt nøgen og blottet. Danish Aircraft Painting kan gå i gang med lakeringen. Dette foregår i tre trin.

Først skal der en primer på flyet, herefter påføres der korrosionsbeskyttende epoxy, og til sidst tre lags polyurethane lak. Disse mange liter forskellige kemikalier, gør at flyet bliver beskyttet mod korrosion m.m. Nu kan flyet så endelig blive lakeret efter måden som vi ønsker det.

Stafferinger bliver påført, og registrering påsættes, hvilke igen skal udføres i nøjagtige størrelser efter SLV's reglementer. Der skal også sættes placards på, det foregår efter forskrifterne i flyets vedligeholdelsesmanual.

Til sidst, prikken over i'et, logo og firmanavn. Noget som har krævet en del tid ved PC'en på kontoret i Kvistgaard. Resultatet taler for sig selv, og med de supplerende logo-lygter på halen er der ikke et øje tørt.

Efter vejning af "Triple Yankee" bliver det hentet af direktør Allan og undertegnede. Der var naturligvis nogle ting, som der skulle følges op på, så som en trykkabine der krævede justering og andre småting; hvilket der hurtigt og professionelt blev fulgt op på af både Danish Aircraft Painting og Air Alpha.

Prisen for denne ansigtsløftning, som er en investering på størrelse med købet af en brugt Piper Arrow, mener vi er en god investering. Bemalingen kunne selvfølgelig være udført i Polen til den halve pris, men de har ry for ikke at putte nogen former for korrosionsbeskyttende primer på, og så holder det ydre lak ikke længere end få år, hvilket der hos Danish Aircraft Painting med garanti holder mange år.

Der er også tilfælde med folk som har fået lavet flysæder og interiør hos den lokale sadelmager til en brøkdel af prisen. Problemet er at det skal være et godkendt værksted som skal udføre disse ting, og man skal være sikker på det bliver lavet med FAR 25.853 godkendte materialer.

Sikkerhed er jo det vigtigste i vores branche, så derfor er det ikke gratis, men man får i høj grad også et godt resultat for pengene.

Vi har fløjet rundt til mange forskellige destinationer efter restaureringen, hvor flyet har vakt megen opsigt. Et flot placeret logo, den dejlige fornemmelse af en nyrenoveret kabine, og selvfølgelig den harmoniske skinnende bemaling, som får flyet til at ligne en fabriksny flyvemaskine. Der bliver nu kigget på den ældre Cessna med andre øjne.

Det kan godt være at det ikke er rigtigt, men både Allan og jeg er enige om, at performance også er blevet væsentligt forbedret!

Og den grimme ælling blev til en smuk svane.

Når noget kommer ned fra himlen...

Tekst og foto: Morten Wagner,
e-mail fra Senegal

Enhver der har flyvning som sin yndlingshobby, vil sige at det må være det rene held at få sit hjem eksproprieret, og få muligheden for at begive sig ud på et flyveeventyr. Og det var nok også de tanker der trak os i retning af beslutningen om at tage af sted.

Morten tog PPL for seks år siden, og fløj i begyndelsen de traditionelle lokale VFR-flyvninger i en Piper PA-28. Men privatflyvning er, som de fleste der læser FLYV ved, ikke nogen særlig familievenlig hobby – man kan næsten fristes til at kalde den egoistisk. For de dage hvor det er flyvevejr, er det også vejr til at gå i haven, male hus, tage til stranden og i Legoland med ungerne. Og i vores tilfælde måske endnu værre, fordi Morten som landmand også havde meget at lave på gården når vejret var godt.

Men vi forsøgte den svære kunst, at få flyvning og familie med 3 børn til at gå op i en højere enhed. Tog nogle ture til Bornholm og Endelave, og også lidt på ferie. Men indrømmet – fem personer tæt pakket i en Piper PA-28 på vej til Norge, den yngste skrigende af skræk, den mellemste frustreret over ikke at kunne tisse i en flaske selvom han "skulle", og Birgitte der forgæves prøvede at trøste dem, med bræk fra den tredje løbende ned af skjorten - er ikke lige det der bekræfter, at muligheden for at en kombination er lige om hjørnet.

Derfor prøvede vi at leje en Lance (sekssædet Piper) og tog på ferie i Litauen. Det var en hel anden komfortabel rejseform, og det gik tilmed hurtigere. Det var klart en god måde for os. Vi er alle fascineret af flyvning, men det blev stadig ikke til ret mange ture. I hverdagene skal der jo handles ind, laves lektier, vaskes tøj, laves mad osv. Så det blev kun til en enkelt "rigtig" tur eller to om året.

Og det er ligesom lidt knald-eller-fald, når man kun har få chancer for en familietur om året og skal have fri, have VFR-vejr både ud og hjem, være sikker på at flyet er ledigt og i orden, have flyvekort, lavet flyveplan, beregnet brændstof, vægt og balance, have pakket tøj og pas, tjekket certifikater, have olie med, tjekket Notams, vurderet sidevind... og du kender selv remsen. Det kan være mange god grunde til at man ikke kommer af sted.

Hvis det skal være

I 2002 skete der så noget, som på mange andre måder var rigtig træls, men som i forhold til familieflyvning gav os en unik chance – og den tager vi så nu!

Vi har solgt gården til Kolding Kommune - den skal rives ned og der skal laves industriområde på jorden. Bilen er solgt, møbler og indbo er opmagasineret, børnene taget ud af skolen, Birgitte har fået orlov fra sit arbejde og vi flyver ud i verden og ser os lidt omkring. Vi har sat et år af til projektet, og lovet hinanden at vi rejser hjem hvis vi ikke synes det er sjovt længere...

Den 8. juli startede turen, som går et par måneder rundt i Europa, derefter rundt om Afrika over Mellemøsten til Indien, og måske til Asien og Australien – ja altså hvis vi kan finde ud af det, trives med det, osv.!

For der er langt fra et landmandsfamilieliv til en nomadetilværelse! Vi skal lære en hel masse om os selv og om hinanden. Vi skal leve sammen 24 timer i døgnet. Opleve sjove, kedelige, og måske farlige situationer som vi aldrig har oplevet før. Vi skal se ting som gør os glade og ting der gør os kede af det.

Og selv om det aldrig har været en drøm for os at rejse væk i en længere periode, aldrig har været en mulighed, og at projektet virker totalt uoverskueligt og uvirkeligt, selv her tre måneder efter vi er startet – er vi fascineret af tanken om at privatflyvning og familieliv kan gå op i så høj en enhed, når der kommer noget "ned fra himlen"

Du kan følge vores tur på www.flyingfamilytour.dk

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

Julemåned, og jeg kigger forgæves efter flyvende nisser eller bare en enkelt engel med naturlige vinger i FLYV december 1935. Ikke engang brevkasseredaktøren er i julehumør. Næ, FLYV's julenummer anno 1935 er fuld af teknik! Tre sider om karburatoris, som - indrømmet - er et fænomen, som det er værd at ofre spalteplads på. Havarier er forekommet gennem årene på den baggrund, lektien var lært allerede i 1935: *"Naar der i Karburatorer dannes Is, bygges denne oftest op paa Undersiden af Spjældet og ved dettes Yderrand samt undertiden i krappe Bøjninger i Indsugningsledningen. Paa grund af denne Forsnævring, Isen danner i Gassens Gennemstrømningsaabning, vil Motoren gaa ned i Omdrejninger og sætte ud, ligesom der er Sandsynlighed for, at Spjældet efterhaanden forkiles fuldstændigt. En Nødlanding vil da være uundgaaelig"* Så lær det! I elevtiden lærte man, at forvarmeren er et lige så vigtigt håndtag som gashåndtaget. Men man har nu aldrig rigtig brudt sig om den lyd af reducerede omdrejninger, som en trukket forvarmer giver. Det kan dog udtrykkes mere eller mindre poetisk, forfatteren i 1935 hører til den første kategori: *"Da en Motors Ydelse under visse Forhold kan nedsættes noget ved forøgelse af Indsugningstemperaturen, gælder det om under saadanne Forhold at finde en passende Balance mellem Forvarmningens Størrelse og Nedgangen i Motoromdrejninger. For at være Herre herover, forsynes Indsugningsledningen med en Spjældanordning, med hvilken Føreren er i Stand til at variere Mængden af Luft, der tages direkte fra Atmosfæren og fra Forvarmerkappen om Udstødsrøret"*. Jeg skal i fremtiden tænke på mig selv som herre over balance mellem forvarmningens størrelse og motoromdrejningernes nedgang, når jeg trækker forvarmeren. Det kan vel få en til at rette ryggen lidt i sædet.

Byggeri af små specielle sportsflyvemaskiner er begyndt, Sportsapparater kaldes de, med charmerende navne som Himmellusen (en fransk maskine Le Pou-du-Ciel), på engelsk døbt The Flying Flea, og en engelsk motorsvæver kaldet Driverten (The Drone). Lette at bygge, billige både i drift og vedligeholdelse og lette at flyve. Men de må ingenting! De må holde sig inden for landets grænser (Englands) og uden for bebygget område, der må kun være en person i (føreren), der må hverken være passagerer eller gods med mod betaling, og de må ikke flyve kunstflyvning. Ejeren bærer alt ansvar og tilrådes en dygtig forsikring, og apparaterne skal være *"i fuldstændig god materiel Tilstand og sund flyvemæssig Driftstilstand"*, man skal have et gyldigt certifikat for at flyve dem og *"Flyvetilladelsen kan inddrages naar som helst, naar Luftfartsmyndighederne anser det for formaalstjenligt og paakrævet"*. Hvad har ændret sig siden 1935 bortset fra, at der nu må sidde en i hvert sæde og landegrænser må overskrides?

Og så skete det også dengang, at en "gammel" flyver først opdagede "luftens poesi", som en af mine med-elever udtrykte det i 1984, da han kravlede op i et svævefly. Rigtig flyvning, som svæveflyverne selv siger. En vidunderlig beskrivelse, som ikke adskiller sig meget fra dem, man kan læse i 2005 om "suget" og "lige ved at lande ude men lykkedes at kravle ind", og afslutter med formuleringer, som næsten kan lyde som et forræderi mod motorflyvningen: *"Endelig retter jeg op og lander blødt i det dybe Græs paa Marken og ruller op til det Punkt, hvor jeg for faa Øjeblikke siden startede paa den mest betagende Flyvning, jeg nogensinde har haft den Fornøjelse at opleve i samfulde 20 Aar. Til Slut en Advarsel til alle Motorflyvere. - Prøv ikke Svæveflyvning, hvis De ikke har vedtaget med Dem selv, at de ønsker at tabe al Lyst til Mortorflyvning - for saadan er det nemlig gaaet mig. Nu ønsker jeg kun Svævning og mere af den - det er den ypperste Sport og et videnskabeligt Instrument, som vil bidrage væsentligt til vort kendskab til Aeronautik i de kommende Aar"*. Hvis ikke det var fordi, der over artiklen står, at den er oversat fra engelsk og har været bragt i New York Times kunne man fristes til at tro, at den var bestilt af Dansk Svæveflyver Union! Men når det er sagt er vi sikkert mange motorflyvere, som kan give den glade amerikaner delvis ret. Min egen største flyveoplevelse var en tur på 12 km i varmluftballon en stille sommeraften.

Og med dette vil jeg da ønske alle de læsere, som kan lide at kigge med i FLYV's gamle årgange, en rigtig glædelig jul

Fly = Flyvemaskine

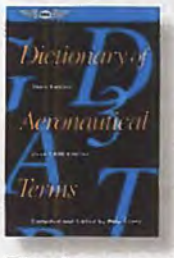
Flyver = Pilot

Jul i KDA PilotShop

Ønskeseddel

Air Disaster
1+2+3 sampak
Medlemspris
599,00
Ikke medlemspris
699,00
Du sparer 66,00

Pilotens Lommebog 2006
Pris
40,00



Dictionary of Aeronautical Terms, ASA
Medlemspris
222,50
Ikke medlemspris
237,50

FliteStar VFR Europe
Medlemspris
1.150,50
Ikke medlemspris
1.250,50
Du sparer 40,00

IFR for VFR Pilots
Medlemspris
232,50
Ikke medlemspris
257,50

Simcharts for Microsoft FS 2004, 1 region
Medlemspris
242,00
Ikke medlemspris
246,00
Du sparer 70,00

ASA's Pilot's Guide C150, 152, 172, P28 Cherokee, Warrior
Medlemspris
143,00
Ikke medlemspris
159,00

Piloting af Night
Medlemspris
307,50
Ikke medlemspris
322,50

Cross Country Soaring
Medlemspris
350,50
Ikke medlemspris
376,00
Du sparer 26,00

Alle priser er gældende så længe lager haves, og kun i december måned 2005. Forbehold for prisændringer.

KDA PilotShop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde. Tlf. 4614 1507
www.kda.dk • E-mail: butik@kda.dk • Åben man.-fre. 10-15

Protektor
Hans Kongelige Højhed Prinsen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

Generalsekretariat
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 0900-1600
E-mail: kda@kda.dk

KDA huset	*Telefon*	*E-mail*
Anders Madsen, generalsekretær	46141503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	46141502	flyv@kda.dk
Lise Jensen, bogholder	46141506	lj@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	46191316	

KDA Pilotshop
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

	Telefon	*E-mail*
Charlotte H. Andersen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	*Telefon*	*Ansvarsområde*
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9829 3636	Internationalt
Jens Feldborg (næstfmd.)	3250 7898	Teknik & Luftrum
Tonny Henriksen	5950 4015	
Vagn Jensen	8644 1133	Udannelse
Palle J. Christensen	8667 4048	PR

Dansk Ballon Union
Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon 8627 6663
Fax 8627 6703
Internet adr.: www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Birthe Guldberg Mikkelsen
Haulundvej 9, Postboks 9
6870 Ølgod
tlf. 7524 5110,
tlf.tid: mandag og torsdag kl. 15-18
fax. 7524 6610
Internet adr.:www.dhpu.dk
e-mail:ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20,
2605 Brøndby
Telefon 4326 2626, lok 2775
Internet adr.: www.dfu.dk
E-mail: dfu@dfu.dk

Dansk Kunstflyver Union
Søren Dolriis
Christiansholms Tværvej 11
2930 Klampenborg

www.kunstflyvning.com
E-mail: soren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union
Knud Nielsen
Elev Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 8623 1652
E-mail: dmu@mail.dk

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Fasterholtvej 10, 7400 Herning
Telefon 9714 9155 (man.-fre. 10-14)
Fax 9714 9108
Internet adr.: www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.net

Fritflyvnings-Unionen
Per Grunnet
Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: bkdpgr@gladsaxe.dk

Linestyrings-Unionen
Ole Bjerager
Hollænderdybet 1, 3.tv.
2300 København S
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC Sport Danmark
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Telefon 86226319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
e-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

Dansk Nul G Klub
Michael Fogh
Ørslevklostervej 82
7840 Højslev
Tlf. 2165 4656
E-mail: m_fogh@hotmail.com

KDA i oktober

4. oktober. KDA Amtsrepr.

Amtsrepræsentantmøde i Odense. Deltagelse af amtsrepræsentanter, formanden og generalsekretær. Overordnet blev det besluttet, at forsamlingen anbefaler bestyrelsen af følge den nye struktur i Friluftsrådet - således af amtsrepræsentationen svarer til den nye inddeling i områder, som Friluftsrådet har besluttet for 2006. Referat følger.

5. oktober. GAP

Møde med "Good-Aviation-Practice"-gruppen. Formålet var at udvikle/udarbejde dansk version af flyvesikkerhedsvejledning til privatpiloter. Deltagelse af gruppe fra Rådet for større Flyvesikkerhed, heriblandt generalsekretæren.

5. oktober. Logbog

Møde med Slagelsetryk (afbud) og Finn Hougård ang. nyt oplag af Pilot Logbook. Deltagelse af butiksleder og generalsekretær. Den nye logbog indeholder få ændringer i forhold til den nuværende.

7. oktober. Møde

Deltagelse i DSvU formandsmøde i Skanderborg som observatør. Fra KDA deltog generalsekretæren.

12.-15. oktober. FAI

FAI General Conference i Paris med deltagelse af formanden og generalsekretær. FAI har besluttet at holde fast i at kun een organisation (den nationale aeroklub) kan repræsentere luftsporten i international regi. Såfremt der i et land findes tre eller flere luftsportsgrene, skal der oprettes en national aeroclub. I nogle andre sportsgrene ses mange internationale organisationer - hvilket giver massive problemer når f.eks. verdensmestre skal kåres etc.

24. oktober. Annoncer

Telefonmøde med Tornvig ang. annonceomsætningen i FLYV. Deltagelse af redaktøren og generalsekretæren.

26. oktober. SLV

Møde med luftfartsinspektør Henrik Sandum i KDA-huset.

28. oktober. KDA Service

Bestyrelsesmøde i KDA Service ApS i KDA-huset.

Julen står for døren

KDA HUSET HAR LUKKET FRA OG MED DEN 23. DECEMBER TIL OG MED SØNDAG DEN 1. JANUAR 2006.

Det dejlige fritidscenter ved Elverum. Foruden flyvning er der mulighed for hestesport,. golf, go-cart, motorcross, svømning, modelbiler o.m.a. Der kan landes og startes på såvel græs som asfalt. Nogen, der kan se perspektiver for Arnborg?

Solo på svævefly efter 20 starter!

Tekst og foto: Claus Nedergaard Jacobsen, ClausN@Jacobsen.mail.dk

Som svæveflyveinstruktør i 23 år har det altid undret mig, hvordan nordmænd og svenskere får deres elever gjort klar til første soloflyvning allerede efter 20 starter. Herhjemme bruger vi jo rask væk 80 – 120 flyvninger ved spilstart, og 50 – 70 ved flyslæb. Fra min egen elevtid husker jeg, hvor svært det var at undgå slyng i flyslæbet, selv efter 30 skolestarter. Mine egne elever har med få undtagelser ikke været meget bedre. Det lurende spørgsmål var selvfølgelig, om nordmændene/svenskerne går på kompromis med sikkerheden. Havaristatistikkerne antyder IKKE noget i denne retning, snarere tværtimod. Så hvad var svaret?

Da jeg i foråret 2005 i en alder af 45 blev fundet for gammel og for erfaren til IT- og telebranchen og blev sparket ud til fordel for friske unge kræfter direkte fra universitetet, besluttede jeg mig for at vende situationen til noget positivt og få stillet min nysgerrighed mht. de norske skolemetoder ved selvsyn.

Derfor meldte jeg mig som instruktør på et norsk intensivkursus over to uger på Rikssentret i Elverum. Norge har lang tradition for intensivkurser og også for at anvende danske instruktører på disse. Danske certifikater anerkendes umiddelbart i Norge, men da skoleme-

19-årige Alexander Olstad efter sin solotur på start nr. 22. Blomsterne er et dansk indslag, der med varierende succes blev forsøgt indført tillige med visse hurlumhej relaterede løjer. Den stolte instruktør og forfatter til højre.

toderne er anderledes, kan instruktørbeviset ikke anvendes uden videre. I mit tilfælde slap jeg med at deltage tre dage på et norsk instruktørkursus, der blev afviklet ugen forinden.

Det kursus gav ikke svar på spørgsmålet om, hvordan man kan være så effektiv. Skoleprincipperne er stort set de samme som herhjemme, blot hæftede jeg mig ved, at øvelserne er mere konkrete, fx. "F3 - Sideror lige frem i slæb", "S12 – at holde flyet i kurver". Der er 40 øvelser op til solo, men det er almindeligt at tage 3 – 4 øvelser per flyvning, der i øvrigt foregår ved flyslæb til 600 meter.

14 elever havde meldt sig til kurset og hver betalt næsten 11.000 norske kroner. Beløbet dækkede op til 30 starter. Overnatning på centeret og forplejning kostede ekstra. På nær to alderspræsidenter på hhv. 58 og 64, var alle deltagerne i alderen 15 til 29, hvilket siger en del om mange unges købekraft i dag. Ved starten på kurset var vi tre lærere, senere kun to. Jeg var den eneste gennemgående lærerskikkelse i hele kurset og havde som sådan ansvaret for kontinuiteten i forløbet, administration og regnskab.

Resultater

Hvordan gik det så? Jo, 10 af de 14 præsterede at gå solo på et sted mellem 21 og 25 starter. Mange var klar allerede efter 15, men 20 flyvninger er et mindstekrav. De to alderspræsidenter var ikke sikre nok ved kursets afslutning og må skole videre i hjemmeklubben, men intet indikerer, at de ikke skulle kunne klare det. Som vi alle ved, så tager det længere tid at lære motoriske færdigheder, jo ældre man bliver. De resterende to elever måtte tage hjem i utide af nogle private grunde. Mistanken om, at de norske elever skulle blive sendt solo med en mindre sikkerhedsmargin end de danske måtte pure forkastes. Eleverne fløj utrolig godt, og de overraskede mig gang på gang ved et stort mentalt overskud og evne til at træffe sunde, velbegrundede beslutninger, foruden at de fløj flyet (Super Blanik) til punkt og prikke. Selv procedurer omkring start, udkobling og landingscheck kunne de meget bedre end de fleste danske elever. (Nordmændene har faktisk standardiseret disse check – en rigtig god ting efter min mening). Afbrudte starter blev kun øvet i meget begrænset omfang, men nok til, at alle var på vagt og (næsten) altid kunne sige, hvad de skulle gøre, hvis tovet sprang. Stalløvelser og indgang til spind var vi også igennem, om end nordmændene ikke terper dem så meget som os. Det er mest en demonstrationssag, og det kan de tillade sig, fordi deres flypark generelt er meget nyere end vores, og de kun har få fly med grimme stallvaner.

Teoriundervisning

Teoriundervisningen er et sjovt kapitel. Eleverne skal have bestået "Love og bestemmelser" før solo. Resten skal blot bestås før certifikat (eller "seilflybevis", som det hedder på norsk, fordi Norges Luftsportsforbund selv administrerer disse – "Certifikater" er noget som Statens Luftfartsstyrelse udsteder).

Pga. de store afstande er selvstudier tilladt, og udviklingen går i retning af web-baseret undervisning. Men der gives også undervisning i begrænset omfang under intensivkurset. Teoriprøverne kan enhver instruktør trække ud af en spørgsmålsdatabase på internettet, så prøven kan afvikles når som helst og hvor som helst. Smart ting, men det kræver selvfølgelige en del selvjustits i rækkerne. Eleverne kan dog ikke bare tage prøve efter prøve, indtil de er heldige at nå de 70 % rigtige: Efter 3 forsøg falder hammeren! Hvad teori angår, mener jeg nu, at danske elever er bedre klædt på end norske, men om det så er nødvendigt på dette stade, ja det har jeg ikke taget stilling til.

Den normale norske solo-dåb - her endda i en forholdsvis fredelig udgave.

Og hvad lærte læreren så?

Nu er der jo ikke nogen af os danskere, der vil tro på, at norske piloter skulle være dygtigere til at lære end os, så forklaringen må naturligvis ligge et andet sted ;-) Her er en række af de faktorer, som jeg har bidt mærke i:

Der er tale om et intensivt kursusforløb, hvor eleven ikke når at glemme noget fra gang til gang.

- Eleven flyver – så vidt muligt – med den samme instruktør hele tiden, så man ikke spilder starter og tid på, at nye instruktører først skal danne sig et indtryk af elevens stade.

- Der flyves i to runder per dag: 8.30 – 12 og 15 – 18.30. Pausen midt på dagen har stor betydning for indlæringsprocessen.

- Jeg troede jo i min naivitet, at nordmændene fløj mange timer før solo, og at dette kompenserede for de få starter. Men faktisk forsøger de at undgå termikken og kun flyve, når luften er mest rolig, dvs. først og sidst på dagen. Grunden er, at man ikke ønsker at ødelægge elevens selvtillid ved at hive ham/hende op i noget vejr, hvor flyets vilje overstiger elevens. Alligevel var der nu dage, hvor vi måtte bruge luftbremser for overhovedet at komme ned, og alle mine elever lærte at flyve termik med kun mundtlig instruktion.

- Eleverne lærer en speciel teknik, "modror", så de hurtigt lærer at undgå at gå i slyng (PIO) i flyslæbet. Den teknik kunne have sparet mig for mange panikslæb i min elevtid ....

- Og så er der en vanskeligt definerbar størrelse. Kald det "forventningspres" eller "tro". Eleverne ved, at mange før dem er gået solo på 20 starter, og at det kan lade sig gøre. Derfor kæmper de for at få det hele på plads fra start 1. Herhjemme kan jeg frygte, at mange (også blandt instruktørerne) tager let på de første 40 – 50 flyvninger, fordi der jo "er lang tid til, til det bliver alvor".

- Og så lige en meget interessant ting: Start 2 – 10 flyves med tildækkede in-

Styrepinden i et af skoleflyene stammede fra en Messerschmidt Me 109. Uha, godt Norge ikke formelt er underlagt EASA Part M, omend de gør deres bedste for ikke at hægte sig selv af det europæiske tog.

strumenter! Det bliver det ikke sværere af, snarere tværtimod, og eleverne får fra starten af fat i, hvad der er det primære (flyets attitude, sanseindtrykkene) og det sekundære (måleraflæsninger). Den ide kunne vi fint tage til os. Mange elevers præstationsniveau faldt mærkbart, når afdækningen blev pillet af instrumenterne!

Refleksioner

Selvom jeg her har sagt mange pæne ting om det norske undervisningssystem, så er jeg fuldt ud klar over, at der er både gode og dårlige sider ved alt.

Eleverne kommer hurtigt igennem til et afgørende mål, men til gengæld bliver de ikke særligt godt integreret i klublivet, og de går glip af den indlæring, som ½ - 1 års færden på flyvepladsen og omgang med forskellige klubmedlemmer og instruktører ellers ville have givet dem. De får heller ikke den samme erfaring med flyvning i forskellige vejrsituationer, og prisen er, at de må holdes i kortere snor under den senere soloflyvning op til certifikatet.

Derfor vil jeg heller ikke umiddelbart plædere for en overtagelse af den norske model, men blot konstatere, at det er fuldt ud muligt at sende elever solo efter 20 flyvninger, og at det kan gøres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Jeg håber, at iagttagelsen kan bruges i den debat om fornyelse af svæveflyveorganisationen, som vi nødvendigvis må igennem, hvis vi skal have vendt det faldende medlemstal.

Noget for dig?

Det var et hårdt kursus med 14 arbejdsdage i træk fra 6.30 til 23.30 kun afbrudt af en enkelt regnvejrsdag (hvor der blev undervist i teori), men det var sjovt, og det var en fornøjelse at se eleverne gøre så store fremskridt fra dag til dag.

Mad og drikke på Rikssentret er udmærket, men en dag opdagede jeg nu alligevel, at mine bukser var spændt så langt ind, at der ikke var flere huller i livremmen at tage af. "Sådan går det ofte", sagde en af de norske medinstruktører: "Man er så optaget af eleverne og af kurset, at man slet ikke tænker på at spise". En 6 – 7 kg havde jeg tabt.

Så har du nogle kilo, du gerne vil af med, så var det måske en idé at melde dig som instruktør i Norge til næste år. Danske piloter og instruktører er uhyre værdsatte. Og så er det norske landskab så smukt, termikken så kraftig og skybasen så høj, at det er en ren fornøjelse, selv fra bagsædet af en Super Blanik, der i øvrigt er et kanongodt skolefly.

Vi kunne måske overveje at tage nogle danske elever med derop?

FLYSIK træf

Af Knud Larsen, deltager

I 2004 blev Flysik træffet afholdt på Sydfyn-Tåsinge Flyveplads som et endags arrangement. I år blev træffet afholdt i Sindal Lufthavn over to dage.

Der deltog ca. 50 piloter. De friske overnattede i deres medbragte telte, mens andre havde mere fast tag over hovedet om natten.

Åbningen af FLYSIK-træffet blev foretaget af Sindals borgmester Søren Risager, der var glad for at der var aktivitet på lufthavnen.

Henrik Sandum, SLV og Jørn Vinther, Rådet for Større Flyvesikkerhed dirigerede slagets gang med hjælp fra en række flysik-piloter.

Hvor 2004-arrangementet omfattede første hjælp, brandslukning, landingskonkurrence mm. havde dette års træf større vægt på brugen af flyet.

Der afvikledes en række aktiviteter parallelt, hvor man deltog i det man havde meldt sig til.

En af øvelserne var taxikørsel på forpladsen hvor man blev testet i viden om stoplinjer, skilte, signaler fra marshaller mm.

Der var en meteorologi-workshop ved Søren Brodersen fra DMI. Og bedst som man troede at man stort set vidste alt om udsendelseskriterier for TAF og Metar kom man ned på jorden igen. Søren Brodersen gjorde hvad han kunne for at samle os op. Meget interessant.

Sidst på dagen blev landingskonkurrencen afviklet i meget frisk vestenvind og regnbyger. Landinger kan man aldrig blive for god til og ikke to landinger er ens.

En anden seance var Konekursus – det var ikke et kursus for mandlige piloter om hvordan man anskaffer en kone (!),

Jørn Vinther, Rådet for Større Flyvesikkerhed overrækker "Jørn Vinther Pokalen" til en repræsentant for Herning Motorflyveklub for flest deltagere.

men et kursus for ikke-piloter om hvordan kontrollerer flyet og bringer det til landing, hvis piloten bliver syg/dør under flyvningen.

Søndagen begyndte med regn, der dog efterhånden aftog til større byger. Dagens program var en navigationsflyvning i det nordjyske landskab med mellemlanding (touch- and-go) på Sæby Flyveplads. Først skulle deltagerne udarbejde en driftflyveplan for turen og derefter gennemflyve den og finde de udlagte mærker.

Programmet for FLYSIK-træffet var godt sammensat med teoriopgaver og praktiske opgaver, så der var ingen spildtid.

Sidst på eftermiddagen var der præmieoverrækkelse til de der fortjente det. Et rigtig godt arrangement der kommer igen i sommeren 2006.

Arrangementet er udførligt omtalt i SLV's blad OY-SIK nr. 3/2005. Hent det i din klub.

Det sker i 2005

Det sker i 2005

3/12	Planes of Fame, Chino, Californien (www.planesoffame.org)
6-11/12	LIMA 05, Langkawi, Malaysia (www.lima.ca)

- og i 2006

13-15/1	FAI World Aerobatic Grand Prix, Al Ain, U.A.E. (www.haute-voltige.com)
8-9/3	Avionics 2006, Amsterdam, Holland (www.avionics06.com)
14-16/4	Warbirds over Wanaka, New Zealand (www.warbirdsoverwanaka.com)
16-21/5	ILA Berlin Air Show, Berlin (www.berlin-airshow.de)
3-4/6	Biggin Hill Air Fair, England (www.bigginhillairfair.co.uk)
23-25/6	Aero Expo, Wycombe Air Park, Buckinghamshire, England (www.expo.aero)
1-2/7	RAF Waddington Airshow, Lincoln, England (www.waddingtonairshow.co.uk)
17-23/7	Farnborough Int'l Airshow, Farnborough, England (www.farnborough.co.uk)
24-30/7	AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
12/9	Ellerhammers flyvning 100 år
12/11	100 års dagen for første godkendte flyvning i Europa (Santos Dumont)

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-NFF	Piper PA-28R-201 Arrow III	1989	2837043	12.10.2005	Støvring Køreteknisk Anlæg v/ Hans Jørn Christensen	N812ND

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BCY	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	18.10.2005	Powergate Investment Limited, Vejle	Karsten Mose, Skagen+
OY-BDC	PiperPS-28R-200 Arrow II	18.10.2005	Compagny Flight K/S, Ålbæk	Bent Esman Pedersen, Skive+
OY-BKU	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	18.10.2005	Thomas Lindboe, Slagelse	Benny Kjær Rasmussen, Slagelse
OY-BVV	Beech F33A Bonanza	1.11.2005	Niels Brüel, Langebæk	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde
OY-CPI	Cessna 172F	7.10.2005	Benny Jensen, Aars	Søren Rewers Larsen, Sandved
OY-GEG	Beech 1900C Airliner	1.11.2005	Niels Brüel, Langebæk	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde
OY-TFC	Beech A36 Bonanza	7.10.2005	Benny Kjær Rasmussen, Slagelse	Aviation Lease & Finance A/S, Roskilde
OY-XHE	Grob Astir CS	20.10.2005	69 Gruppen, Fredericia	Per Schultz Sørensen, Vejle
OY-XHS	Standard Cirrus	24.10.2005	G9 Gruppen, Esbjerg	Michael Ainoer Sørensen, Århus+

Piper Arrow III OY-NFF i Vamdrup.
Foto: Erik Gjørup Kristensen.

Julen står for døren

KDA HUSET HAR LUKKET FRA OG MED DEN 23. DECEMBER TIL OG MED SØNDAG DEN 1. JANUAR 2006.

KALENDER

KDA

22/4 KDA Repræsentantskabsmøde
28/10 KDA Formandsmøde

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

10-20/5 DM, Arnborg
28/5-17/6 VM, Eskilstuna, Sverige
25/7-5/8 Junior NM, Danmark
25/7-5/8 Sun Air Cup, Arnborg

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

29/4 Repræsentantskabsmøde
25-28/5 DMU-tur til Amiens, Frankrig

Modelflyvning

3-4/6 F2A, F2D Limfjords Competition Open Int'l – World Cup, Aalborg

Flymarkedet

Til leje
Til snarlig overtagelse udlejes hangarpladser i Københavns Lufthavn, Roskilde. Mdl. leje excl. moms kr. 1.700.- Henv. dagligt til Henrik Stagetorn, tlf. *33 12 46 11* *eller hs@stagetorn.dk*

Grumman Yankee AA1 B
Årg. 1973, Transponder KT 76A, NAV/COM KX 175B, Fly TT 5025:00, motor 2281:00, propel TT 685:00. Kommerciel indregistreret, pæn og velholdt. Tlf. 9796 5042 eller 9799 3391

En ny bog om flyteknik
FLYETS DESIGNBEREGNINGER
Bogen, der er på 200 sider, er en håndbog, hvor man kan slå op på et emne, hvoraf der er omkring firs forskellige emner, mest aerodynamik, og der læse om de beregningsmetoder, der hører dertil. Bogens pris er 250.- kr. inkl. forsendelse. Kan bestilles hos forfatteren **Helge Petersen, Klostermarksvej 17, 2700 Brønshøj. Tlf. /fax 3860 2229. Hjemmeside: www.helgepetersenconsult.dk**

FLYV ønsker alle læsere og annoncører en glædelig jul

We bring you up front

Center air pilot academy

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansering (årlig rente p.t. 5,95%). Center Air er akkrediteret af Sterling.

Center Air Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde

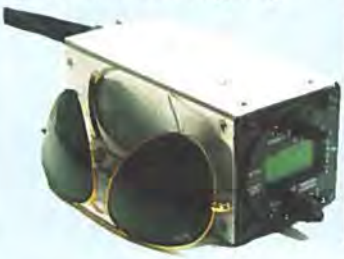
Telefon: 4619 1919
Telefax: 4619 1837
centerair@centerair.dk
www.centerair.dk

Nu, dansk forhandler af LAK Svævefly

• New Technologies Glass-cockpit med CPU, software og IGC-logger

Dette meget lette, meget højt ydende svævefly, leveres i 15 m renn-klasse, 18 m klasse og standard klasse. Glidetal 47:1 med 15 m vingefang og 50:1 med 18 m vingefang.

• Borgelt variometre



• MicroAir VHF-radio & transponder

EB-Avionics
www.eb-avionics.dk
Tlf. +45 3322 2299

KDA PilotShop tilbyder

Randolph Aviator solbriller

NASA - kvalitet på næsen

Medlemspris kr. 998,- + julerabat kr. 200,-

Julepris kun 798,-

Randolph findes i flere varianter og størrelser

Randolph Engineering Inc. i USA er det amerikanske forsvars hovedleverandør og en af de få, som opfylder både US Department of Defence's høje krav samt de høje krav som NASA har sat for astronauternes udrustning.

Randolph Engineering har leveret over 4 millioner Randolph Aviator til den amerikanske hær. Under Golf-krigen blev der på bare otte uger leveret 200 tusinde par.

Den guldbelagte overflade er behandlet med en holdbar, klar belægning med anti-korrosionsmiddel. Det overrasker derfor ikke, at de klarede den amerikanske hærs 300 timers saltspray.

Glasset er gennemfarvet i Grey-3 farve (naturlig grå), som anses for at være den bedste farve til flyvning, bilkørsel og almindelig anvendelse. Det reducerer lysintensiteten uden at ændre farverne, hvilket er en af grundene til, at NASA og det amerikanske forsvar har valgt det. Det filtrerer 98% af de skadelige UV-stråler væk.
Selvfølgelig anvendes mineralglas, som er hærdet kemisk for at klare de store krav.

Prisen er gældende i december måned 2005, så længe lager haves

Bestil dine Randolph solbriller allerede nu på: www.kda.dk

KDA PilotShop, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde. · Tlf. 46 14 15 07 · email butik@kda.dk

LÆR AT FLYVE!

Se også bagsiden eller www.flyv.dk

Professionel pilotuddannelse

DAC

- ATP (A) integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- ENPT II, DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk

DANISH AVIATION COLLEGE A/S

HMK

HERNING MOTORFLYVEKLUB

PPL Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

Air Danica
Aviation Training

Teoriundervisning og skoleflyvning i Roskilde

- Privatflyvercertifikat (PPL), teori & flyvning
- Radiocertifikat, N-BEG & BEG
- Night Qualification
- PFC SEP
- CESSNA SET class rating (C-206,C-207 & C-208)

Tlf: 2065 7678 - 2613 0306
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevise. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tomotors. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyverinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficience Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side
eller www.flyv.dk

BENAIR A/S
Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

PPL, CPL, INSTRUMENT, TWIN
Teori JAR-FCL-PPL (privatflyvercertifikat)
PFC, typeuddannelse Jet og Turboprop

SYGOS AIR
Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup, **tlf. 75 58 34 02**

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency check, Træningsflyvning, Differences training, Familiarisation training på alle enmotorede.
Teori til: PPL, N-BEG.
Speciale: Veteranfly, Halehjulstræning.

CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn, DK-4000 Roskilde
Tlf.: 4619 1919, Fax: 4619 1837
centerair@centerair.dk, www.centerair.dk

Integrated and modular ATP, PPL, CPL, IR, Flight Instructor (A), MCC, Proficiency check, Communication, Night Qualification etc.

BILLUND AIR CENTER A/S
Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk

Tilbydes:
Integreret og modular, teori og skoling - alle uddannelser til
flyvemaskine og helikopter

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38, 4000 Roskilde
Tlf. 46 19 11 14, Fax 46 19 11 15
E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dk
Trafikflyveruddannelse ATPL integreret eller modular.
PPL, CPL, IR, FI, Proficiency check,
Træningsflyvning,
Differences training på en og flermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

DANFLY AVIATION APS
- Modulære pilot uddannelser
- Type Rating på B737 NG/CL inkl. MCC
- PC/Diff. Training på B 737 NG/CL
- Type Rating på Turbo-prop
- Class Ratings, GPS Approach Qualification, GEN-Radiocertifikat
- FI(A), FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA
- ATPL(A), IR(A) samt PPL(A) teori på distance learning.
- Aerobatic courses

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn,
Lilholtvej 8, 6500 Vojens.
Web: www.danfly-aviation.com.
Mail: mail@danfly-aviation.com
Tlf. 7454 5480. Fax: 7454 5487.

Se vores hjemmeside for nyheder og priser
www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR, Diff. trng, Fam. trng.

Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

IKAROS FLYaps

LEARN TO FLY

Vi tilbyder følgende:
- ATPL(A) Modular teori til Fastvinget fly
- ATPL(H) Modular teori til Helikopter
- IR(A) Modular til Fastvinget fly
- GEN – Radiocertifikat

Vi sælger følgende:
- Oxford bøger til ATPL og IR teori

Learntofly ApS Karup Lufthavn 7470 Karup
Tlf.+45 7022 2855 eller +45 2240 2230
E-mail : info@learntofly.dk – www.learntofly.dk

aviation GROUP DENMARK
Nordjyllands flyveskole
PPL
CPL/IR
Radiobevis
Træningsflyvning
Difference training
Finansiering af certifikat PPL / CPL / IR
Tlf.: +45 7023 4820
Mobil: +45 4026 4820
www.aviation.dk
aviation@aviation.dk

Karlog Air

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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrerede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR, IRI, ATPL, modular og distance learning, FI, slæb. BEG, N-BEG, GENxxx. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.

BLUE AIR
Pilot Training

Blue Air Pilottraining
Karup Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup
Tlf./fax 9752 4037
www.blue-air.dk

PPL, modular CPL, modular IR, SE/ME, N-BEG, BEG, GEN.
Prof. check, NAT qualification.

POST
PP DANMARK
Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

MDL.086053
FLYVEVÅBENETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 BALLERUP

Afsender
Schultz Portoservice
Postboks 9490
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500