

FLYV

Redaktør Knud Larsen (Ansvarshavende)

2007 80. årgang

Register udarbejdet af Hans Kofoed

Det første tal angiver bladets nummer, det sidste sidenummeret. Flytyper er opført under de respektive fabrikker.

TAL

70 år..... 1/38, 2/34,
3/32, 4/37, 5/22, 6/24, 7/26, 8/34, 9/32,
10/36, 11/39, 12/23

A

Adam 500.....6/30
Aero Vironment Raven 11/4
AERO 2007..... 6/1, 4, 8, 7/6,
.....10, 16-20, 9/5
Aeroprakt.....7/6
Afgifter på flybrændstof..... 12/32,
.....36-37
Afrikaflyvning.....8/24-26
Agusta Westland EH 101..... 4/6,
..... 5/5, 6/26-27, 11/10-13
Ahlefeldt, Michael.....8/16
Air Alpha1/6
Air BP se Pøl
Air Greenland.....8/4
Air Support 5/16-17
Air Tattoo.....3/6
Airbus 3197/6
Airbus 380 1/5, 6/5,
..... 8/1, 11/6
Airbus A 40010/5
Airbus prognose7/4
Akoya6/18
Akser.....3/20-22

Alenia C 27 J Spartan.....8/10
Allerød4/10, 38, 6/5-6
Almenflyproduktion6/30-32
Andersen, Søren W.....10/39
Arado Ar 969/18
Arado Ar 2344/20
Argentina, flyvemuseum ..9/34-36
Arkæologi fra luften ...6/10-12, 14
ASG 296/19, 20
ATAR Volante..... 2/30-32
Austro GmbH9/4
Avro RJ9/5

B

Bahamas Island Hopping 1/23-31
Ballonflyvning, DM10/6
Ballonparken.....7/26
Batten, Jean1/38
Beech 18.....7/4
Bel Air.....12/8
Bell 41212/27
Bellanca Citabria4/28
Bennekou, Erik6/8, 19, 20
Bertelsen, Søren.....7/37
Betz, Dieter 8/24-26, 11/18-21
Billund 5/16-17
Binger, Kjeld2/5
Binzer, Michael.....6/41

Birkelund, H.....1/41
Birkholm, Hans.....8/6
Blohm & Voss BV138.....12/9
Boeing 737.....2/37
Boeing 747 Dreamlifter.....2/5
Boeing 767 1/1, 13-18
Boeing 787 Dreamliner.. 2/5, 10/1,
.....3, 8-13, 11/5
Boeing C-17.....1/5
Boeing prognose7/4
Bombardier Q 400.....11/4
Bombardier Challenger1/19
Bombardier Dash 812/5
Bonde, Line1/5
Boserup, Niels.....5/4, 8/4
Breguet BR.1050 Alizé4/22-25
Brædstrup11/5
Brændstof12/32, 36-37
Bøger.....9/27

C

Carbon Bird 200.....8/12, 14
Carlsen, John9/37
Center Air2/6, 10/14
Center Air 5/12-13
Cessna 1508/6
Cessna 162 Skycatcher ..9/1, 28-29
Cessna 172.....3/21-23

Cessna 182T.....	1/8-11, 30
Cessna Citation	6/31
Cessna Citation Mustang....	7/10, 10/4
Cessna og Columbia	11/4
Christen Eagle.....	10/29
Christiansen, Arne.....	10/39
Christianshede.....	9/27
Cimber Air 9/5.....	12/5
Cirrus Design SR 22.....	6/31
COIF.....	4/17
Columbia 400	12/1, 14-18
Columbia Aircraft og Cessna..	11/4
Convair 440 Metropolitan	1/6, 8/32
Convair Catalina.....	7/6
Convair F- 102.....	12/28-31
Copenhagen Information ...	4/17
Curtiss, Robin.....	9/12
Czech Aircraft Ltd.....	11/5

D

DAC Diamond.....	3/8-9
Damaskus fra ballon.....	9/22-25
Danfly Aviation.....	2/5
Danmarks Flymuseum	9/27
Danmarks Flyvemuseum, se Teknisk Museum	
Dansk Ultralet Flyverunion....	6/4
Dansk Veteranflysamling ..	5/14-15
Dansk Veteranflysamling, se Danmarks Flymuseum	
DAO Aviation.....	8/18
Dash 8	12/5
Dassault Mirage IV.....	1/32-35
Det sker i 2007	1/37, 2/35, 5/37, 7/23, 8/39, 10/35, 11/35, 12/26
Deutsches Technikmuseum, Berlin	9/14-20
Diamond D-Jet.....	7/11
Dieselmotor.....	9/4
DM, ballonflyvning	10/6
DM, præcisionsflyvning.....	8/6
DMU Sport	5/10
DMU årsberetning.....	6/42-45
Dornier Do 28D.....	10/31
Douglas B-18 Bolo	6/34-37
Douglas B-66 Destroyer ...	5/18-20

Douglas C-124 Globemaster	7/28-31
Douglas DC-3	1/19, 10/33
Dubai	2/5
Dubai Airshow	12/8
Duke, Neville.....	6/41
DULFU	6/4, 7/37, 9/38
Dønvang, P.....	1/41

E

EADS.....	4/10
EASA, European Aviation Safety Agency	2/4, 4/5-6, 26, 5/24-29, 9/40
Eclipse 500.....	7/10, 10/5
Egelund, Niels.....	4/9
Egeskov.....	8/16
Elbit Hermes 900	8/8
Ellehammer-pokalen.....	1/6
EM-11 C Orka	7/12
Embraer	9/4
Embraer Legacy	6/32
Embraer Phenom 100 ...	8/4, 12/24
EMFU	4/15
Enroute afgifter.....	2/34
Erhvervsflyvningens Sammenslutning.....	1/46-47
Esbjerg	6/14, 8/34
Eskadrille 722	6/26-27
EU-Parlament	4/5-6
Eurocopter EC 120 Colibri ...	12/8
Eurofighter.....	7/6-8
Eurofox.....	10/23
Euro-NATO Jet Pilot Training..	10/5
Europe Air Sport.....	5/24-27
European Motor Flying Union (EMFU).....	4/15
Exec 90	6/8
Extra 300.....	4/33

F

FF 16's afløser	8/6
FFA P-16	8/38
Finske flymuseer	6/28-29, 8/30-33
Flight Design.....	6/16, 17
Flight Syntesis	6/17, 18
Flykøb.....	9/26

Flymuseum, Danmarks	9/27
Flysimulator.....	4/18
FLYV i fremtiden.....	3/33
Flyvehistorisk Union, Danmark ...	8/27-28
Flyvemuseum i Værløse? ..	8/20-23
Flyvende hjemmeværn.....	5/5-6
Flyvesikkerhed	12/10
Flyvevåbnet.....	1/5
FM 250 Vampire	6/16-17
For-VM (svæveflyvning) ..	2/1, 14-17
Fossett, Steve	11/5
Fouga	4/9
Friedrichshafen, se AERO	
Frost, Frederik G.B.	10/39
Frost, Jens	10/14
Førslev, Harriet.....	10/36

G

GA8 Airvan	7/10, 12
GAP-stævne.....	10/34
Garmin G1000.....	1/8
Gotland	7/24-25
Grob Astir	2/26
Grunau Baby.....	10/22
Göteborg, Säve.....	11/28-31

H

Hangarer, underjordiske ..	11/28-31
Hansa Brandenburg W33....	8/31
Havarier ...	3/6, 10/5, 40, 11/4, 12/5
Hawker Hunter.....	8/37
Helbredskrav.....	6/33
Helicopter Wing Karup....	11/8-9
Heliport	12/6
Helsegården	11/14-16
Herning	4/16
Hjemmeværn, flyvende	5/5-6
Hoffmann Dimona....	9/26, 12/12
Holstebro.....	12/12-13
Honeywell TPE 331.....	8/18
Horten, brødrene.....	9/17
Hughes H500.....	2/22-24
Hughes, Howard	12/5
Hunderup, Christian	3/36
Høj, Sigurd.....	2/6

I
IAME Pulqui..... 9/34-36
Ikarus6/18
Il-2 Sturmovik4/18
Iljusjin Il-62.....5/5
Iversen, Iver H.....1/41

J
Jakovlev Yak-1810/31
Jakovlev Yak-5010/30
Jakovlev Yak-5210/31
Jaksland, Verner6/8
Jansson, Mats7/4
Jeannine Stahltaube9/14
Jeppesen Airway Manual11/4
Jet Bird12/24-25
Junkers Ju 529/14-15
Jørgensen, Erik4/40

K
Kastrup, Se København
KDA årsberetning.....5/30-36
Keski Suomen Ilmavoelen Museo
.....6/28-29
Klassiske discipliner.....3/20-23
Klemm Kl 359/17
Koch, Lone.....12/6
Kongsted7/23
Kontrolcentralen12/20-22
Kristensen, Kristen Nørgaard .2/40
Kunstflyvning4/28-32
KZ Rally.....7/4
Københavns Lufthavn ..1/6-7, 2/5,
.....5/4, 6/22-23, 8/17, 12/6

L
Lak.....4/34-36, 6/19, 20
Langebæk, Wagn6/22-23
Larsen, Leo6/41
Lear, William P.8/38
Levin Hansen, Niels-Christian
.....6/41
Liberty XL23/6, 7/4
Lockheed C-130 Hercules 7/1,
.....5/4, 9/4
Lockheed Martin F-16 1/6,
Lockheed Martin F-35.... 1/6, 2/6,
.....4/3, 14

Lockheed Super Constellation 8/1
London City Airport9/5
LS10.....2/8-13
Luftfartspokalen.....1/6
Luftfartsvæsen, Statens3/27
Luftfartøjsregisteret.....1/20-21
Luftrumsproblemer.....3/5
Luftskibe4/8
Lund, Christian.....2/40
Lund, N.1/41
Lundt, Ejner12/33
Lübbert, Poul.....1/5
Lægeundersøgelser.....12/6

M
Madsen, Anders1/5, 6
Malta, International Air Rally.....
.....10/15-17
Messerschmitt Me 1099/18
Metro (jernbane)12/6
Mikojan MiG-94/19
Mikrosoft FSX 223/24-26
Millenium Master.....6/18
Moms på fly.....12/34-35
Morane-Saulnier Rallye ...3/18-19
Motorflyveunion, europæisk .4/15
MPL uddannelse.....5/12-13
Multi-crew pilot license10/14

N
N-20 Aiguillon.....8/36
NATO Flying Training in Canada
.....2/6
Nitra, svæveflyvekoneurrence
.....10/18-23
NH 90 Helicopter8/12
Nielsen, Aksel C.10/4
Nielsen, Eyvind Dandanell ...7/37
Nielsen, Jakob Axel12/5
Nielsen, Jørgen.....12/6
Nordkap.....11/22-26
North American.....10/33
North American F-86 K9/19
Northrop B-353/10-11
Nygaard, Niels.....6/41

O
Odense.....5/28, 11/4
Olesen, Ejvind1/6, 8/4
Olesen, Tage5/21, 11/14-16
Oscar Yankee1/13, 2/37,
3/37, 4/47, 5/23, 6/25, 7/27, 8/35, 9/33,
10/35, 11/35, 12/27

P
Paris Air Show.....8/8-14
Partenavia P68.3/37-38
Patrouille de France.....7/6
Petersen, Bo Bang8/5
Petersen, Brian5/4, 8/4
Petersen, Otto.....7/26
PIK8/31
Pilatus 12.6/32, 9/34-36
Pilholm, Søren6/41
Pilotuddannelse2/6
Pionair.....1/19
Pioneer 3006/16-17
Piper Jet2/20-21
Piper Matrix Mirage11/5
Piper PA-31-350 Chieftain1/31
Polikarpov UHI-148/33
Pratt & Whitney Canada3/6
Pøl9/30-31

R
Rans RV-4, RV-6A, RV-8, RV-10 ...
.....2/18-19
Rans RV-6A2/18-19, 11/14-16
Rasmussen, Anders6/8
Rasmussen, Bjarne.....12/6
Raytheon2/5
Rekorder, svæveflyvning ..7/19-22
Repræsentantskabsmøde, KDA ...
.....7/34-36, 8/40
Republic F-105 Thunderchief.....
.....3/28-30
Rigshospitalet12/6
Rosgaard, E.....4/40
Roskilde4/10
Roskilde Air Show8/5
Rungholm, Lasse6/8
Røde Kro11/32-34

S

Saab 70år10/24-27
Saab 34010/27
Saab B 1710/27
Saab Draken5/8-9
Saab Gripen.....7/8, 10/5
Saab Lansen.....10/27
Saab T-17 11/1, 22-27
Saab Viggen.....10/26
SAI KZ II10/29
SAI KZ III5/10
SAI KZ VII.....11/34
SAI KZ VIII.....10/32
Samsø8/5
SAS 4/10, 7/4, 12/5
SAS Flight Academy.....3/5
Scandinavian Aircraft Technolo-
gies3/6
Schempp-Hirth Ventus3/1
Schultz, Grethe.....8/41
Short Mayo Composite...11/36-38
Sikkerhed.....9/30-31, 12/10
Sikkerhedskontrol.....8/17
Sikorsky S- 615/1, 14-15, 10/5,
11/11-12
Sikorsky S- 928/35
Simulatorer, svævefly3/12-16
Sindal 10/28-29, 11/14-16
Sindal5/21
Sirius.....7/8
Skattestop1/21
Skyggebjerg, Louise10/39
Skylark DV-16/16, 17
Sneum, T.C.....4/40
SOCATA TBM 8506/32
Spruce Goose.....12/5
Standard Libelle2/28
Star Air 1/1, 13-18
Stauning.....5/14-15
Stemme6/19, 20
Sterling2/5, 10/14
Sud Aviation SE-117 Voltigeur
10/36-37
Sukhoi Super Jet 1008/14
Sunny Light6/18

Super Dimona.....6/12
Sværdborg, Niels10/39
Svævefly, instrumenter2/34
Svævefly, køb2/26-29
Svæveflyvekonkurrence .10/18-23
Svæveflyvesimulatorer3/12-16
SZD-34-2 Perkoz.....6/20
Säve.....11/28-31
Sø- og Handelsretten....6/22-23
Søby, Erik3/36

T

Tannkosh9/6-12
Taurus6/19, 20
TCAS.....4/12
Teknisk Museum12/9
Terma8/10
Thomsen, Einer J.....11/41
Thrane, Erik3/36, 4/40
Thyregod, Torben.....2/4
Timmersdorf7/14-18
Tingleff, Finn3/36
Topsy Nipper.....11/18-21
Traffic Watch4/12
Transponder3/6
Tårnfalken2/6

U

Ubemandede kampfly3/6
Ul-stævne,Tannkosh9/6-12
UPS1/13-18

V

Vagar.....6/6
Valmet Vihuri6/29
Valmet Viima.....8/33
Vejr og sikkerhed.....12/10
Verdensrekorder12/33
Viadukten, fritidsklub5/8-9
Vilhelmsen, Max.....1/6
Vilner, Stefan.....12/24-25
Viva6/19,20

VM, svæveflyvning.....2/1, 14-17
Værløse8/20-23

W

Wandahl, Thomas11/10
Westland se Agusta
Wright, Flemming.....6/8

X

X-43/6

Y

Yakovlev Yak-18.....10/31
Yakovlev Yak-5010/30
Yakovlev Yak-5210/31

Z

Zlin10/33, 11/5

Ø

Østrig, flykøb4/10

Å

Ålborg9/4, 12/6, 8

FLY

Januar 2007 1



Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927



Medlem af Forsikringsmæglerforeningen i Danmark

northern1 Keyman Certifikatforsikring til piloter



Torben Lund Simonsen
Forsikringsmægler

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
maegler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss off license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



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

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

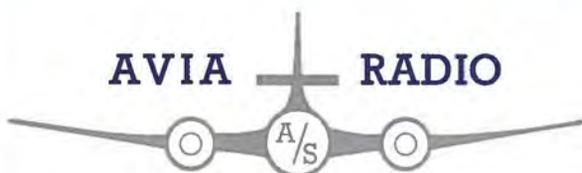
Our workshop is Approved under JAR-145 and the Canadian
TCCA. Further we are Cage Approved by SAS and through
our approved Dealerships, we are sharing Expertise of several
Companies such as Honeywell, Rockwell Collins, Gables, L-3,
Avtech, Garmin, Goodrich, FreeFlight etc...

BENDIX KING
DAVID CLARK
BECKER
SHADIN
MAGELLAN

ROCKWELL COLLINS
PELTOR
ICOM
SKYFORCE
II MORROW

SENNHEISER
HONEYWELL
GARMIN
TRIMBLE
MID-CONTINENT

AVIA RADIO



Avia Radio A/S Hangar 141
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

QBE Nordic Aviation ønsker alle et godt nytår

Hos os opnår du 3 væsentlige fordele:

- Individuel risikovurdering.
- Egen skadesbehandling.
- Medarbejder med stor erfaring fra forsikring- og flybranchen.

Få et forsikringstilbud, det er gratis
– det kan være dyrt at lade være.

QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com





FLYV

80. årgang nr. 1 - januar 2007

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:
475 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 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 eksp.

Forsiden:
Star Air's Boeing 767-200 Special Freighter udstillet på Flyvevåbnets Åbent Hus på Fighter Wing Skrydstrup i juni 2006.

Foto: Star Air A/S.

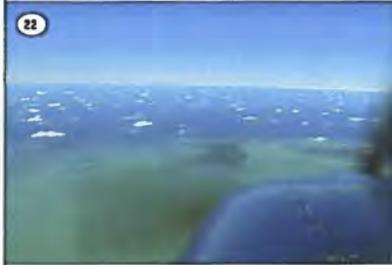
FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Artikler:

- 8 Cessna 182 med Garmin G1000
- 10 Pionair afhænder DC-3
- 13 Star Air
- 20 Det danske luftfartøjsregister
- 21 Hvem sagde »Skatte« - stop?
- 22 Bahamas »Island Hopping«
- 36 60 år Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Rubrikker:

- 4 Leder
- 5 Kort Sagt
- 12 Oscar Yankee
- 32 Historiske vingesus
- 37 Det sker
- 38 For 70 års siden
- 39 Organisationsnyt
- 41 Navne
- 43 Flymarkedet





Hvordan skal fremtidens flyve- og luftsportsaktiviteter se ud?

I starten af et nyt år er det almindeligt at se fremad. Så i stedet for at overveje småting, vil jeg her prøve at samle tanker om fremtiden for privat-, fritidsflyvningen og luftsporten.

Den frivillige leder

Hvilken vej skal vi gå i Danmark – og for den sags skyld i Europa? Kommer vi udenom en vis grad af professionalisme? Dansk Svæveflyver Union har professionelle folk, og har haft det i årevis. Dansk Faldskærms Union udvidede den professionelle bemanding sidste år med en fuldtidsstilling for en generalsekretær (Jan Nielsen). Den sidste ankomne professionelle medarbejder er Merete Strandberg, som er ansat hos DMU fra og med 1. december. Med de opgaver som står for døren mener jeg, det er den rigtige vej at gå. Vi kan ikke altid forvente at den frivillige leder og frivillige administrator kan afse den fornødne tid til at administrere f.eks. en hel union med over 1.000 medlemmer – i en kostbar fritid hvor myndighederne fortsat lægger mere og mere beslag på fritiden.

Store administrative opgaver

En af de store opgaver i vore unioner, klubber og også i KDA er administration af ressourcer, medlemmer og aktiviteter samt kontakten til og forhandlinger med myndigheder. Krævende opgaver som jeg mener løses bedst i et »rigtigt« kontor med åbningstider hver dag og faste medarbejdere – med klare jobbeskrivelser og retningslinier for løsning af opgaverne. Imidlertid ser vi desværre stadig »dobbelt og tredobbelt bogholderi« i den samlede informationsstrøm.

Lad mig illustrere med et eksempel: Et medlem melder sig ind i den lokale klub. Klubbens kasserer udskriver et girokort til medlemmet, som ligeledes registreres i et privat computersystem eller på et kartotekskort. Der

skrives og sendes derefter en meddelelse til den pågældende union om indmelding af medlemmet – navn/adresse etc. tages nu ind i unionens system. Derefter printes en liste ud med nye medlemmer/rettelser der sendes til KDA. Derefter sker det samme nu en gang til når medlemmet skal registreres hos KDA og på FLYV-adresselisten. Altså indtastes eller ændres data tre gange og dette hver gang. Er tiden ikke løbet fra det? I dag kan man selv bestille en flyvebillet på Internettet og få minutter efter dukker en bekræftelse op med bookingnummer etc. Og kunden (læs medlemmet) har selv sørget for de rigtige informationer. Kunne vi forestille os en sådan løsning til medlemsregistrering? Et Internet-baseret medlemsystem som sørger for det hele i baggrunden? Sender opkrævning på kontingent, forsikring og sportslicens til medlemmet (læs: brugeren)? Så kunne klub og unionsadministratorene bruge energien og tiden på kerneaktiviteterne. Lad os tænke mere fremadrettet og moderne og samarbejde mere – både om aktiviteter, men også om løsninger og teknik.

Aktiviteternes sammensætning

I vores lille land findes utallige ildsjæle – mennesker der går op i deres fritidsinteresse med liv og sjæl. Nogle specialiserer sig i restaurering af ældre fly. Nogle beskæftiger sig meget med det konkurrenceorienterede, f.eks. som deltager, dommer i konkurrencer eller som official. Andre holder af undervisning og bruger fritid på det. Fælles for alle er, at der samlet set opsamles enorme mængder viden om specifikke emner. Emner som ofte er tværfaglige. Men vi samarbejder ikke nok. Jeg forestiller mig en fremtid, hvor vi har en fælles hjemmeside, som bugner med tilbud om uddannelse og videreuddannelse i emner der vedrører alle lufttrumsbrugere. F.eks. kunne KZ & Veteranflyveklubben være den tekniske arrangør af et kursus med emnet »50-timers

eftersyn på Lycoming motorer« eller »Lærredsarbejde på fly med stålørskrop«. Svæveflyver Unionen kunne være arrangør af et kursus »Flyvning i bjerge og fjelde – forholdsregler for sikker flyvning«. Faldskærmsunionen kunne afholde kursus med emnet »Pas på din faldskærm – hvordan sikrer jeg min faldskærm er i orden«. Emnerne er utallige, men desværre har vi ikke samarbejde. Vi betragter hver især vores gren af flyvningen eller luftsporten som helt speciel – og i hvert fald ikke med noget tilfælles med andre. Synd og skam.

Bruger vi teknikken og kendt viden?

I dag anvendes flysimulatorer og simulatorer i øvrigt i utallige sammenhænge, men i vores område har vi ikke taget det til os. Hvorfor ikke? Burde der ikke stå to fuldt udstyrede PC-flysimulatorer i hvilken som helst flyveklub i Danmark? Så kunne de unge drenge i byen cykle ud på flyvepladsen og have en god eftermiddag i klubbens fly og føle sig som en del af flyversamfundet. Vi kunne måske oven i købet få en ny type medlemmer, som vi ikke ser i dag. Behøver man i øvrigt selv at have eller ønske et certifikat for at være i en flyveklub, er interessen ikke nok? Uddannelsesmæssigt giver simulatoren mulighed for »tørtræning« i mange forskellige emner. Men hvorfor har vi ikke taget »legetøjet« til os?

Stof til eftertanke

Mit lille indlæg åbner måske øjnene på nogle – og måske dukker der nye ideer og tanker op. Men det er mit ønske at bestyrelserne i alle klubber og unioner overvejer, at se tingene fra en anden vinkel – det overordnede og langsigtede mål bør man have for øje – men også en vision. Hvis man tænker over det er det sikkert tydeligt – det er visionerne som skaber resultaterne. Prøv at lukke øjnene og se visionen. Det moderne privatflyve- og luftsports samfund. Med enkle mo-



derne IT-løsninger, med samarbejde på tværs mellem unioner og klubber, med uddannelses- og aktivitetstilbud til alle, unge som gamle, teknikere som sportsfolk.

Et samfund hvor vi kan bevæge os frit mellem klubber og unioner, og møde op hvor tilbudet, der interesserer netop mig på netop dette tidspunkt, findes. Det tilbud, som udvikler dig og mig som aktive luftbrugsbrugere – og mennesker. Tilbud som giver os alle mulighed for at lære nye mennesker at kende – tilbud som giver os nye og bedre resultater, gode

oplevelser og ny viden. Tilbudene og visionen kan vi virkeliggøre sammen – hvis vi vil?

Hermed ønsker jeg alle et godt nytår.

Anders Madsen
Generalsekretær, KDA

PS! Der var en gang en mand, som ejede en hest. Han syntes den spiste for meget. Men da han endelig havde fået vænnet den af med at spise døde den desværre...



Anders Madsen

Kort Sagt

Airbus 380 typecertifikat

Den 12. december modtog Airbus fabrikken typecertifikat på Airbus A380 fra både European Aviation Safety Agency (EASA) og Federal Aviation Administration (FAA). Flyet er certificeret med Rolls-Royce Trent 900 motorer.

Som en del af certificeringsprocessen har MSN002 fløjet jorden rundt på en 18 dages tur med landing i 10 lufthavne. Turen på 127.788 km tog ca. 152 timer. Benet fra Johannesburg, Sydafrika til Sydney, Australien gik over Sydpolen – distance 13.500 km på 16 timer. Det

sidste ben på vejen hjem til Toulouse foregik med start i Vancouver, Canada og overflyvning af Nordpolen. Turen forløb uden problemer.

Minus 10 A380

Efter Airbus' annoncering af forsinkelsen af leveringen af den første A380 har det store amerikanske pakkepost-selskab FedEx afbestilt 10 Airbus 380F. Leveringstidspunktet for den første var udskudt fra 2008 til 2010, og det kunne FedEx ikke vente på.

FedEx har i stedet bestilt 15 Boeing 777 fragtfly med option på yderligere



15 fly. 777 fragtflugten giver en rækkevidde på 6.100 nm og en lastekapacitet på 171.000 lbs. Dette er en forøgelse på 2.200 nm og 8.500 lbs mere last end selskabets MD-11F.

Boeing C-17 til Flyvevåbnet

Sammen med en række NATO-lande har Danmark planer om at anskaffe tre eller fire Boeing C-17 Globemaster III transportfly. Flyene skal løse transportopgaver verden over i forbindelse med NATO's deltagelse i fredsoperationer og nødhjælpsoperationer. De fleste NATO lande har transportfly i størrelsen C-130 Hercules e.l., der har for lille kapacitet til store operationer. Uden for USA har kun England og Australien anskaffet C-17. De øvrige landes transportbehov er blevet løst ved leje af russiske transportfly af typen An-124 og Il-76.

C-17 vil formentligt blive placeret på Ramstein Air Base i Tyskland. Den samlede ordre incl. reservemotorer, reservedele og andet udstyr vil løbe op i ca. 3,5 mia. DKK (se foto på næste side).

Luftfartspokalen

Ved Danske Flyvejournalisters Klubs årlige julearrangement i Københavns Lufthavn blev Luftfartspokalen tildelt Poul Lübbert, bestyrelsesformand og



Airbus 380 har opnået typecertifikatet.



Det australske flyvevåben har netop anskaffet fire C-17.



Poul Lübbert med Luftfartspokalen, tv. formanden for Danske Flyvejournalisters Klub Ejvind Olesen. Foto: Bjarne Lüthcke.



Line Bonde med Ellehammerpokalen og Ejvind Olesen, formand. Foto: Bjarne Lüthcke.

tidligere adm. dir. for Odense virksomheden Air Alpha A/S.

Pokalen er siden 1948 årligt blevet tildelt en person eller evt. en organisation i luftfartsbranchen, der ved sit virke gennem en årrække har opnået fornemme resultater.

Poul Lübbert arbejdede i en del år med luftfart i Grønland inden han kom til Air Alpha A/S i Odense Lufthavn.

Ellehammerpokalen

Under samme arrangement, der også fejrede Danske Flyvejournalisters Klubs 70 års dag, blev Ellehammerpokalen

tildelt Line Bonde. Hun er den første kvinde i Danmark, der har gennemført uddannelsen til F-16 pilot.

Ellehammerpokalen tildeles Line Bonde for sit pionerarbejde inden for militærflyvningen, og som foregangs-kvinde for andre kvinder, der drømmer om komme i luften.

JSF klar til at flyve

Flyfabrikken Lockheed Martin meddelte den 12. december at den første Lockheed Martin F-35 Lightning II (som JSF retteligt hedder) med succes har afsluttet taxi-prøver med hastighed op til 110 kts ved fabrikken i Fort Worth, Texas. Vejret vil afgøre hvornår den første flyvning skal foregå.

Dansk industri og Flyvevåbnet har været med i udviklingen af Lightning II. Terma har indgået aftale om levering af dele. Ni lande incl. USA og Storbritanien samarbejder om udviklingen af Lightning II.

4000 timer i F-16

Den 5. december var en særlig dag for major Max Vilhelmsen. Efter landingen med sin Lockheed Martin F-16 kunne han fejre at det var flyvetime nr. 4000 i en F-16. Ikke alene er han den første dansker med så mange timer på flyet, men han er også den første i Europa.

Han blev fejret på Flyvestation Skrydstrup af nuværende og tidligere F-16 piloter samt en repræsentant fra Lockheed Martin.

Flyfabrikken har leveret over 4.000 fly siden produktionsstart i 70-erne. Den første F-16 kom til det danske flyvevåben den 18. januar 1980.

Metropolitan slut

Københavns Lufthavne A/S anskaffede for et par år siden et Convair Metropolitan fly, der historisk set ville passe godt ind i miljøet omkring den flyttede Vilhelm Lauritsen-terminalbygning i lufthavnens vestlige side og de »veteranhangarer« der er opført ved siden af terminalen.

Metropolitan'en kom til Billund Lufthavn i august 2004 (se FLYV nr. 10/2004 s. 4-5) for at blive gennemgået og istandsat med henblik på flyvning. Men sådan gik det ikke.

Opgaven var langt større end tiltænkt. Under arbejdet blev det mere og mere klart, at det ikke ville være muligt at få den godkendt og indregistreret til flyvning. Reglerne fra EASA og EU var simpelthen for stramme, og reservedels-situationen var heller ikke attraktiv.

Det besluttedes at afhænde de salgbare dele så som motorer og propeller m.v. og skrotte resten.

Engineering manager John Schwarz, SUN-AIR of Scandinavia i Billund var hurtig med kameraet (se fotos næste side).

Privatflyvning med udenlandsk registrerede fly – ulovligt?

Advokat Lasse Rungholm er kommet på kant med Statens Luftfartsvesen. Han har fløjet også indenrigs som PIC i sit firmas amerikansk registrerede Beech 18. SLV har nu meddelt, at man sandsynligvis anser det som en overtrædelse af luftfartslovens § 2.

I Chicago konventionen af 1944 er det bl.a. fastlagt, at fly registreret i en af de deltagende stater må anvendes



Skrothandlerens klo har allerede fjernet den bagerste del af CP-1040. Foto: John Schwarz.

til privatflyvning også i de andre stater. SLV har senest i AIC 39/06 og i e-mail oplyst, at man er af den opfattelse, at dette ikke gælder, hvis piloten er dansk bosiddende.

Der er efter Lasse Rungholms opfattelse ikke belæg for at det er en overtrædelse, så nu vil han have det prøvet ved en domstol.

Der er i Danmark mange andre fly med udenlandsk registrering, der måske har samme problem. Kontakt evt. Lasse Rungholm på lr@delacour.dk. ✈



Så er der ikke meget tilbage. En del af flyets registrering (CP-1040) kan stadig ses. Foto: John Schwarz.

CESSNA 182 MED GARMIN G1000



Tekst og foto: Per Faldborg Olesen

Flyvningen med 182'eren foregik i november 2006, hvor jeg sammen med René Byrholt var draget til Orlando i Florida hos Air Orlando for at blive checket ud på en C-182T med G1000 glascockpit for derefter at flyve lidt rundt på øerne i Bahamas.

Første gang jeg fløj en Cessna 182 var i 1991. Flyet var dog fra 1977, men for den tid moderne udstyret med digitale radioer og en god autopilot med højdehold. Jeg ikke har nogen specielle tekniske forudsætninger for at vide mere om C-182 end så mange andre, men har bare haft fornøjelsen af at flyve i en ny C-182 med G1000.

En klar fordel med C-182 i forhold til C-172 er dens øgede motorkraft. Man mærker klart forskellen fra enten 160 eller 180 hk til 230 hk, hvilket gør den til

rigtig god arbejdshest. Især hvis du skal have meget last med, og/eller starter fra en bane med høj density altitude, hvilket jeg har prøvet flere gange i det vestlige USA. Da jeg fløj i 1991 var propellen kun to-bladet, men i dag leveres C-182 som standard som tre-bladet. De 230 hk giver en TAS på omkring 130 knob.

En meget vigtig faktor, er at C-182'en er udstyret med constant speed propel, hvilket sammen med de 230 hk giver en god ydeevne. Det lejede fly var ikke udstyret med turbolader.

I forhold til C-172 føles den også noget tungere at flyve, men samtidig også mere stabil. C-182 vejer ca. 250 kg mere, men er kun større i længden, ca. 60 cm. Til gengæld har den 88 US gallons brugbart brændstof mod 53 US gallons i en C-172. Man kan flyve dejlig langt eller undgå at tanke op til hjemturen i en C-182.

Den største forskel i at flyve en C-182 i forhold til en C-172 er landingen. Der kræves lidt mere gas på, og man skal trække næsen noget mere op for at være sikker på, at man ikke laver en næsehjulslanding. Ved start anbefales 10 grader flaps, men har man bane nok, synes jeg ikke det er nødvendigt, da man skal trimme flyet ret meget igen, når flaps tages ind.

Inden vi tog til Orlando havde vi selvfølgelig forsøgt at sætte os så godt som mulig ind i hvordan G1000'en fungerer. Manualen var blevet downloaded fra Internettet og kigget igennem. På Garmins hjemmeside kan man, hvis man bor i USA, bestille en CD-rom for 4 USD, hvor der er mulighed for at prøve at arbejde med G1000 systemet. Jeg fik en bekendt i USA til at købe den for mig.



Der checkes brændstof i Stella Maris.

Ellers kan man i bl.a. KDA PilotShop købe et interaktivt træningsprogram på en CD-rom (fra firmaet ASA, red.), men det er noget dyrere end den hos Garmin. Pris ca. 750 kr. (i USA 100 USD).

Garmin G1000

Instrumenteringen i den C-182 vi fløj i bestod af G1000'en, tre standby instrumenter – en fartmåler, kunstig horisont og en højdemåler samt en toakset autopilot med heading og pre-selected altitude.

G1000'en består af to LCD skærme, en PFD (Primary Flight Display) i venstre side og en MFD (Multifunction Flight Display) i højre. Det vil blive en al for lang artikel, hvis alt hvad G1000'en kan, skal gennemgås her, og det er netop det, der kan være det uoverskuelige, da der er så mange dejlige ting som G1000'en kan.

Det er klart at det tager lidt tid at vænne sig til at se på to tv-skærme i stedet for de normale (runde) instrumenter, der findes i de fly man er vant til at flyve i. Har man prøvet at flyve med GPS med moving map og/eller i et fly som har en MFD, ja, så er det lettere at sætte sig ind i G1000'ens MFD- del.

Vores første dag på ud-checket af G1000'en, bestod af en kort introduktion på en PC og derefter blev der sat ground power til C-182'en og tændt for de to skærme.

Jeg ved godt at man først plejer at konkludere til sidst, men jeg kan lige så godt sige det: »Det er en drøm at flyve med G1000«. Det hele bliver præsenteret på en let og overskuelig måde, der gør flyvning endnu mere spændende og in-

teressant. Når man først har prøvet at flyve i et fly med G1000, så er det svært at vende tilbage til basic. Faldgruben er, at der er så mange muligheder for at få oplysninger, at man kan glemme at flyve flyet. Ligeledes forbereder man sig måske ikke så godt hjemmefra med en ordentlig flight planning, fordi flyet har så mange muligheder. Man kan også foranlediges til at tro, at man kan flyve i meget dårligere vejr end man er vant til. Rigtig, man har bedre navigationshjælpemidler, men husk at sætte din egen grænse for i hvilken slags vejr du vil flyve i, inden du tager af sted.

PFD

På PFD'en som viser flyveinstrumenterne, er der visse ting som er fast, mens andre ting kan vælges til og fra. I midten er HSI'en (Horizontal Situation



Træning på jorden med G1000.



Primary Flight Display (PFD) sidder i venstre side af cockpittet.

Indicator) samt Slip/Skid Indicator. Til venstre herfor en søjle der viser indikeret airspeed samt i en lille box din TAS. Til højre vist i en søjle din højde

samt din VSI (Vertical Speed Indicator). Hvis man vil, kan der så f.eks. sættes et kort ind med VOR bearings samt DME informationer. Et lille vindue med

Vigtigste data for Cessna 182T

Motor: Textron Lycoming IO-540-AB1A5 230 hk v/2.400 omdr./min.

Propel: Trebladet constant speed, diameter 2,01 m

Rækkevidde: 55% ydelse i 10.000 ft 930 nm eller 7,5 t

Rækkevidde: 80% ydelse i 7.000 ft 773 nm eller 5,5 t

Startløb: 242 m

Startdistance (15 m): 461 m

Landsingsløb: 180 m

Landsingsdistance (15 m): 411 m

Stigeevne (ved havet): 924 ft/min.

Tjenestetophøjde: 18.100 ft

Max. hastighed (ved havet): 150 kts

Rejsehastighed 80% i 7.000 ft: 145 kts

Stallhastighed

- flaps op, tomgang 54 kts

- flaps nede, tomgang 49 kts



din flight plan samt forskellige vinduer som advarer om anden trafik eller hvis brændstofmængden er ved at være for lav. Alt dette ligger så ovenpå Attitude Indicator'en.

Øverst til venstre på PFD'en er NAV frekvenserne, som styres af knapper til venstre for PFD'en, i midten GPS informationer og til højre COM frekvenserne, som styres af knapper til højre for PFD'en.

I bunden af PFD'en er der de såkaldte »Softkeys« (trykknapper). Her får man advarsler, transponderen er der, man kan sætte de forskellige vinduer ind med VOR eller GPS og meget mere.

MFD

På MFD'en vises der i venstre side motorinstrumenterne. Det er selvfølgelig alt sammen digitalt, men for C-182'eren vist f.eks. manifold pressure og RPM både som tal og i en skive, som i et almindeligt instrument. Desuden er der oplysninger om brændstofforbrug, olie-tryk og temperatur, cylinder head og turbine inlet temperaturer, brændstofbeholdning samt diverse oplysninger om det elektriske system.

Heller ikke i dette nye fly er det lykkedes at lave en tankmåler der er til at stole på. Hvad der derimod er muligt, er at indsætte det antal gallons man har på flyet inden start, hvorefter systemet herefter tæller ned, således at når man når frem til sin destination ved man nøjagtig hvor meget brændstof man har tilbage. Det er også muligt at leane flyet meget nøjagtig, så det bruger minimum af brændstof. Dette er der en »fuel assistent« til at hjælpe med.

Selvom motorinstrumenterne er en vigtig del af MFD, så er det de mange andre oplysninger man kan få på MFD'en der fylder. Du har selvfølgelig din »MAP« som svarer meget til det kort du normalt flyver efter. Her lægger man sin flyveplan ind på, som også laves på MFD'en. Det bedste ved hele systemet er de vejroplysninger man kan få via datalink/satellit. Det er oplysninger om skyhøjder, tordenvejr, om der er VFR forhold eller ej, Metar, fronter, skytoppe og meget mere. Om alle disse oplysninger også er tilgængelige i Europa eller det kun er USA er jeg dog ikke klar over, men rigtig smart er det.

Ligeledes kan man på MFD'en få alle de informationer om lufthavne, luftrum, nærmeste ATC frekvenser man ønsker.

Der er også et TIS system (Traffic Information Service), som giver dig meget nøjagtige informationer om andre fly der er i nærheden af dig. Det kræver dog også at de har en transponder med mode S eller C tændt. Det var der rigtig mange der havde i Florida. Kommer et fly for tæt på, er der en venlig damestemme der siger »Traffic – Traffic«, og farven på flyet ændrer sig.

Ligesom på PFD'en sidder NAV og COM øverst og »softkeys« til de mange menuer/funktioner nederst.

Mellem PFD og MFD sidder audiopanel, som stort set fungerer som de fleste audiopaneler. Der er dog den forskel, at der er en lille knap der hedder »Play«, som aktiverer en digital lydoptager. Har du f.eks. overhørt en besked, kan du bare trykke på denne knap, og den sidst modtagne meddelelse bliver gentaget.

I luften

Første dag vi var oppe at flyve med vores instruktør blev en hektisk dag. Det at flyve 182'eren var ikke det store problem, men vi var i et ukendt område med

- Cowl Flaps – OPEN
- Mixture – FULL LEAN
- Propeller – HIGH RPM
- Throttle – 1/4" OPEN
- Avionics Bus 1 & 2 – OFF
- Beacon – ON
- Stand-by Batteri – TEST (20%) & ARM (PDF ON)
- Engine Indicators – NO RED »X«
- Bus »E« – 24 VOLTS Min
- Bus »M« – 0 VOLTS
- Battery »S« – CHECK DISCHARGE
- Stand-by Battery Annunciator – ON
- Master – ON
- Auxiliary Fuel Pump – ON
- Mixture – RICH
- Fuel flow – STABLE
- Mixture – IDLE
- Auxiliary Fuel Pump – OFF
- Propeller – CLEAR
- Magnetos – START
- Mixture – RICH
- Oil Pressure – CHECK
- Batteries »M« / »S« – POS. CHARGE
- Low Volts Annunciator – OFF
- Lights (int/ext) – AS REQUIRED
- Avionics Bus 1 & 2 – ON
- MFD – ENT to initialise
- Fuel Quantity – RESET (MFD)
- Mixture – AS REQUIRED



MFD'en i højre side viser kort med vejroplysninger (temperatur, skyer etc.) for Florida.



MFD'ens anflyvningskort passer heldigvis med virkeligheden i ruden (Bane 7 Orlando Executive Airport).

megen trafik og selvom vi begge havde fløjet i USA eller andre steder i udlandet før, så skal man lige vænne sig til det amerikanske ATC sprog, som har andre gloser end vi er vant til hjemme fra.

Checklisten for et fly med G1000 er også anderledes. F.eks. er checklisten for start følgende:

Som det ses af checklisten så indgår både PFD og MFD i en del af checklisten for opstart og der skal man selvfølgelig helt præcis vide hvad dette indebærer. Det er ikke svært – det er bare anderledes.

Den anden dag vi var ude at flyve med instruktør var den dag jeg fik mest ud af træningen. Her fløj vi nogle længe-

re ben, hvor der var tid til at sætte sig ind de mange muligheder der er med G1000. Derfor var det også først efter vores lange tur rundt på øerne på Bahamas, at vi følte os hjemme med PFD'en, men især MFD'en, som vi havde utrolig meget glæde af.

Som jeg indledte med at sige, så er det en drøm at flyve en C-182 med G1000. Flyet er behageligt at flyve i, den har en god performance og med alle de informationer som G1000'en giver, føler du at du kan tage de rigtige beslutninger på de rigtige tidspunkter.



Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-PHT	Piper PA-32-301XTC (Piper 6XT)	2006	3255045	28.08.2006	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	-
OY-PHW	Piper PA-32R-301T (Saratoga II TC)	2001	3257257	22.06.2006	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	SX-ACV
OY-VKI	Airbus A330-343	2000	0357	27.10.2006	MyTravel Airways A/S, Dragør	C-CVKI
OY-XZE	Rolladen-Schneider LS8-t	2003	8473	21.09.2006	Nordsjællands Flyveklub, Gørløse	-

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-DSB	SAI KZ VII	24.11.2006	Kræn Jensen Hjortlund, Brønderslev	Niels Bentin Nielsen
OY-HMB	Bell 212	05.12.2006	P/F Atlantic Airways, Sørvagur	Føroya Landsstyri
OY-SNC	Cirrus SR20	21.11.2006	Kenneth Peter Jensen, Langå	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund
OY-XXM	Grob G109	23.11.2006	Stig Eldov, Holbæk	Niels Erik Klemmensen
OY-XRO	Schleicher ASW 24	01.12.2006	Ole Erik Pedersen, Greve	Claus Nielsen +

VI ØNSKER ALLE
VORE KUNDER
OG FORRETNINGS-
FORBINDELSER ET
RIGTIG GODT NYTÅR!

**Autoriseret Raytheon/
Beechcraft Servicecenter**



Copenhagen Avionics

Københavns Lufthavn Roskilde, 4000 Roskilde
Telefon 46 19 11 11, telefax 46 19 00 29



Regnskabsansvarlig

Vi søger en medarbejder til vores regnskabsfunktion, hvor du vil få ansvaret for bogføring, lønninger (Dataløn), ind- og udbetalinger til ind- og udland (Online-banking) fakturering, månedsopgørelse, årsafslutning etc.

Vi anvender Concorde C5 og Excel og godt kendskab til disse er en forudsætning. Godt humør og interesse for flyvning er en fordel.

Stillingen er en deltidsstilling på 24 timer om ugen. Arbejdstiden er fleksibel og fastsættes efter aftale.

Tiltrædelse snarest muligt. Løn efter aftale og kvalifikationer.

Skriftlig ansøgning bedes fremsendt senest 5. januar 2007 pr. post til

Kongelig Dansk Aeroklub

KDA-huset, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde,
Telefon 46 14 15 00, www.kda.dk, am@kda.dk

KDA, som er paraplyorganisation for luftsport, privat- og fritidsflyvning, er beliggende i Roskilde Lufthavn og har fire faste medarbejdere. KDA PilotShop er en specialforretning for pilottilbehør og drives af KDA.



STAR AIR

Tekst: Knud Larsen

Foto: Star Air A/S og Knud Larsen

Star Air A/S blev grundlagt den 9. juni 1987 som et flyselskab ejet af A.P. Møller-Mærsk. Man startede med to Fokker F27 turbopropfly. Flyene kunne konfigureres som enten passagerfly eller som fragtfly.

I løbet af de første år blev flyflåden gradvist udvidet til fem Fokker F27. Man fløj mange varierende opgaver med passagerer, med faldskærmspringere eller som støttefly ved Paris – Dakar automobil- og motorcykelrallyet i Nordafrikas ørken.

I 1993 blev det besluttet at koncentrere sig om at flyve med luftfragt. Med Boeing 727 fik man mulighed for at deltage med jethastighed i pakke-transportfirmaet UPS (United Parcel Service) hurtigt voksende netværk. Det amerikanske UPS havde i 1986 etableret sit europæiske knudepunkt i den tyske by Köln.

De første ruter Star Air A/S fløj for UPS var Köln – Zaragoza (Spanien) – Oporto

(Portugal) og Köln – Bergamo (Italien) – Rom (Italien). Tilvæksten i mængder af transporterede pakker gjorde at selvom der var plads til otte pakkecontainere på hoveddækket og diverse i lastrummet blev 727 alligevel for lille i forhold til behovet.

I 2001 kom den første af fire Boeing 757, der holdt skansen til 2005. Igen var transportbehovet steget, og Star Air A/S leasede 11 Boeing 767 leveret i perioden marts 2005 til september 2006.

Boeing 767-erne er alle i Star Air's bemaling, mens de tidligere jetfly har været i UPS bemaling (hvid med brun halefinne og UPS logoet i gylden farve). 767 kan i Star Airs indretning tage 19 containere på hoveddækket og 11 under dækket.

De 11 767'er fra perioden 1982 – 1994 og ombygget til fragtfly i Israel eller i Brasilien.

Behovet for nye (større) fly vurderes

løbende – Boeing 767-300 er måske i kikkerten.

En pakkes rejse

De fleste, der bor i byområder, kender de brune varebiler ved kantstenen med UPS logoet på siden i gylden farve. En pakkes rejse er begyndt eller afsluttet.

En kunde ringer om eftermiddagen til UPS. Han har en forsendelse, der skal afleveres til en fabrik i Rom næste formiddag. En medarbejder henter pakken og bringer den til det lokale opsamlingssted, hvor der laves en forhåndssortering af pakkerne. I København køres pakkerne og dokumenterne til Malmø Lufthavn i Sturup, hvor Star Air om aftenen flyver dem til Köln. Det er vigtigt, at alle flyafgange fra Europa er beregnet således at flyene ankommer til Köln næsten samtidigt. Alle forsendelser fra de europæiske og oversøiske ruter los-

Star Air A/S

Hovedkvarter: Bygn. 242
Københavns Lufthavn Syd

Adm. direktør: Karsten Vase Jensen

Medarbejdere:

- 90 piloter
- 40 flymekanikere
- 35 administrative

Flyflåde:

- 11 Boeing 767-200SF,
- 1 Bombardier CL-604 Challenger

Rutenet (fra Köln) til

Malmø, Athen, Bergamo, East Midlands, Edinburgh, Lissabon, Lyon, München, Oporto, Paris, Toulouse, Oslo, Stockholm og Helsinki.

UPS (United Parcel Service)

Stiftet den 28. august 1907 i Seattle, USA

Hovedkontor: Atlanta, Georgia, USA

Europæisk hovedkontor: Bruxelles

Indtægter i 2005: 250 mia. kr.

Antal ansatte (hele verden): 407.200, heraf 348.400 i USA

Antal pakker og dokumenter: 3,75 milliarder stk.

Egne fly: 268 (727, 747, 757, 767, A300, DC-8 og MD-11)

Chartrede fly: 309

Benyttede lufthavne: 400 (i USA), 377 (uden for USA)

Største knudepunkter:

Louisville (Kentucky, USA), Köln/Bonn (Tyskland), Taipei (Taiwan), Pampanga (Philippinerne), Hong Kong (Kina)



UPS er en af de største kunder i Köln/Bonn Airport.

ses og køres ind i UPS's enorme sorteringsanlæg, der kan sortere ca. 110.000 pakker pr. time, dvs. ca. 1.800 pakker i minuttet! Sorteringsperioden er fra kl. 2300 til kl. 0230. Umiddelbart efter er flyene klar til at gå på vingerne fyldt med containere til mange forskellige destinationer – og pakken til Giulio er med i containeren til Rom, hvor den ankommer i den gryende morgenstund.

Til Lissabon retur

FLYV's udsendte var inviteret med i jump seat'et på en flyvning fra Köln/Bonn til Lissabon med mellemlandning i Oporto. Besætningen var luftkaptajn Niels A. Bundsgaard og first officer Marcel Schulz. Bundsgaard har en lang karriere i Flyvevåbnet med bl.a. Saab F-35 Draken og mange år i det hedengangne Sterling inden han kom til Star Air.

Marcel Schulz har en fortid i det tyske flyvevåben med bl.a. MiG-21 og C-160 Transall transportfly samt passagerflyvning i et mindre civilt selskab.

Da pakkerne skal være fremme hos kunderne om formiddagen foregår flyvningerne naturligvis om natten. Så ca. 0230 var

vi efter flere sikkerhedskontroller fremme ved bygningen med Star Air's opholds- og briefingrum. Det ligger i samme bygning som UPS's piloter benytter umiddelbart

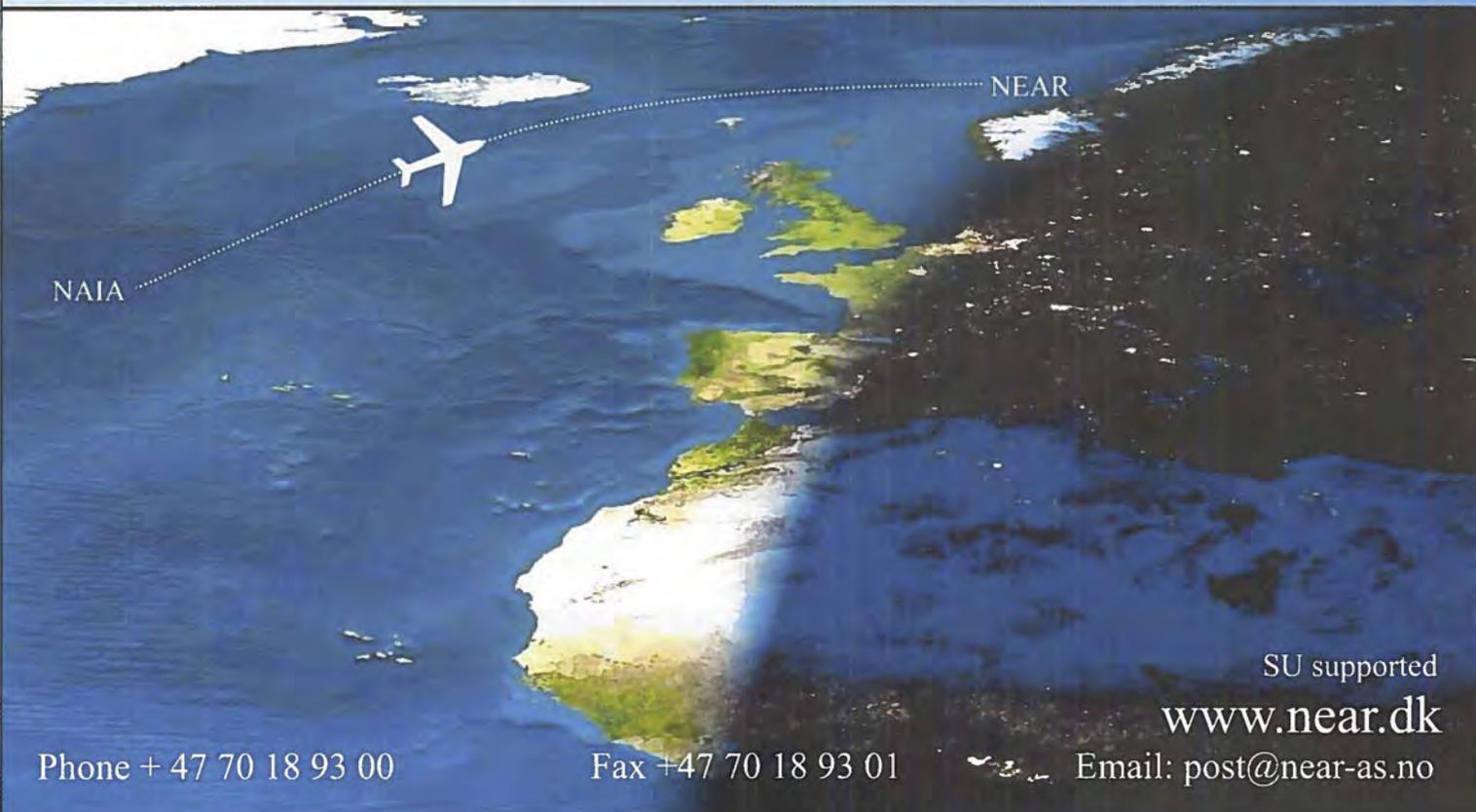
ved UPS' kæmpestore pakkesorteringsanlæg. Her er også piloter der skal flyve andre ruter mødt, og man udveksler nyheder over en kop kaffe.



En container med pakker klar til at blive læsset fra transportvognen op i flyet.

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete PROFESSIONAL PILOT ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your carrier by attending the next admission test, NEAR is your best and safest choice!



SU supported

www.near.dk

Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Email: post@near-as.no

Included in the education...

- European and American Professional Pilot Certificates
- Up to 1500 flight hours
- Apartment in USA and lodging house in Norway
- Preparation course for your first job as pilot in Denmark and Europe



THE DREAM OF FLYING

Every year NEAR is completing 20-30 Professional Pilots through the well known ATPL Integrated model. This is the pilot program you should start with if you have no or only minor experience from flying. We have students from Denmark at different phases in the program. Our goal is to serve and provide the students from day one of enrollment, and until the students get their Certificates, and important experience as Flight Instructors. One of the students that graduated in 2004, started his carrier with NEAR and NAIA, and continued in his first Professional Pilot job in SkyEurope only short time after graduation. He says:

"The dream of flying has always been there. NEAR and NAIA made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

The first step towards your carrier as a Professional Pilot starts with the admission test at NEAR. We are arranging 4 admission tests a year. The next admission tests are held on the 10th of August, and in November, and will take place in our facilities at Aalesund Airport Vigra outside the town of Alesund on the west coast of Norway. The test itself will take one day. It is also possible to join another testing day upon request. Since we have noticed that Danish candidates take an interest in our ATPL Integrated Professional Pilot program, we will for the admission tests during 2006 invite interested candidates without costs to Norway, provided enrolment in one of the classes in 2006. Dates for testing are always announced on our websites at www.near.dk. Apply now to participate at the admission test events in Norway!



En container køres ombord i Køln.



Luftkaptajn Niels Bundsgaard på vej ned ad trappen for at udføre »walk around«.

Flyveplanen til Oporto og Lissabon er den samme hver nat. Vejroplysninger og NOTAMs checkes, hvorefter crew-bussen kører os til flyet.

OY-SRL holder klar. Lastefolkene er i gang. Det myldrer med små traktorer med en eller mange små trailere efter sig, hver med sin container. En snedig indrettet hydraulisk sakselift håndterer containerne, der kan roteres og køres frem og tilbage på liften og derefter hæves til lastehøjde. En computer har lavet vægt- og balanceberegning, og lastefolkene ved i hvilken rækkefølge containerne skal ombord og hvor de skal placeres i flyets nu tomme lastrum. Der skal også tages hensyn til hvilke containere der først skal af (i Oporto) og deres vægt således at tyngdepunktet ligger inden for »konvolutten«.

Star Air har udstationeret flymekanikere i destinationslufthavnene, og OY-SRL er blevet klarmeldt.

Niels Bundsgaard foretager »walk around« udstyret med en stor stavlygte til at oplyse nattens mørke. Den ansvarlige for lastningen melder klar, og lastedørene lukkes inde fra. Flymekanikeren melder sig på intercom'en fra traktoren klar til »push back«.

Piloterne har gennemgået checklisten og er klar. Motor nr. 2 startes, mens flyet skubbes ud fra standpladsen. Også motor nr. 1 bliver startet. De sidste checks foretages, mens vi taxier til startposition. Så lyder det fra Tårnet: »Whitestar 6242 cleared for take-off«. Gashåndtagene føres frem, og OY-SRL øger hastigheden ned ad banen styret af Marcel. »Rotate« lyder det, og Marcel løfter flyets næse op i den natsorte stjernespækkede himmel.

Vi er på vej mod Oporto, hen over Belgien, Frankrig, ud over Biscayen mod det nordvestlige hjørne af Spanien og Portugal. Forventet flyvetid to timer 10 minutter. Autopiloten tager os op til den tilladte flyvehøjde i Flight Level 370. Stilheden sænker sig. Der er kun få der snakker på radioen.

I det lille rum umiddelbart bag cockpittet er der plads til lidt bagage og tre flysæder til overtallig besætning – og det helt uundværlige: en kaffemaskine. Niels har medbragt hjemmebagt kage, der nydes sammen med (morgen)kaffen.

Det er godt, at vi skal sydvest på. Vinden i højden er 340 grader 75 knob. Det



Containerne løftes op af sakseliften så de kan skubbes ombord.



Lastepapirene checkes inden afgang. Til venstre luftkaptajn Niels Bundsgaard og til højre first officer Marcel Schulz.



Den første container kommer ombord i Lissabon. Den forreste del af gulvet er indrettet således at det er muligt at dreje containeren så den kan skubbes ind i lastrummet. De røde beslag er låse der holder containerne fast til gulvet.

giver os en medvind på 25 knob, og vi holder en ground speed på 488 knob.

Langt nede i alt det sorte ses lysende gule bånd og store lysende pletter. Et utal af elektriske pærer sender deres stråler op til os fra motorveje og byer, mens vi skærer os næsten lydløst gennem det sorte intet. Som i en flysimulator fornemmes det. Er det mon simulatorbilledet der er naturtro eller er virkeligheden som en simulator? Der er noget næsten højtideligt over udsynet gennem forruderne i »Whitestar 6242.« Det var flyvelederen, der bragte mig tilbage til virkeligheden: »Descent to FL 250«. Vi er over den spanske nordkyst, og nedstigningen mod Oporto er begyndt. Klokken er 0537.

Oporto er Portugals næststørste by og mest kendt for sin portvin. Man skal lede i lyshavet for at finde lufthavnen, men instrumenterne tager ikke fejl. Snart er vi på finale til bane 17 med hjulene nede. »Fifty – thirty – ten«, en kraftig mandsstemme annoncerer højden i fod under landingens sidste del inden hjulene sætter sig. Klokken er 0608. Flyvetid to timer og ni minutter – som beregnet på nær et minut.

Star Air har eget laste-/losseområde på lufthavnen. Igen ses de små traktorer med trailere klar til containerne. Nogle få skal ud og kun en enkelt ny skal fra Oporto til Lissabon. Vi kommer jo igen om aftenen på vejen tilbage til København.

Det varer ikke længe, og kl. 0725 er vi igen i luften på vej mod Lissabon. En smal lysning anes i horisonten mod øst. Vi følger kystlinjen sydpå i FL 190. Lissabon har svag vind, sigt mere end 10 km og qnh 1026 mB. Forvent landing på bane 03.

Himlen i øst bliver rød og blå. Vi får en venstrehånds anflyvning til ILS bane 03: »Wind 100 degrees 6 kts – cleared to land«. Klokken er 0800, og solen stod op til en fantastisk flot dag.

Kl. 1830 kører taxaen os ud til lufthavnen igen. Star Air's udstationerede flymekaniker har klargjort og klarmeldt flyet. Lastningen er i gang. Kl. 2030 er vi i luften og stiger til FL 200 langs kysten.

Flyvelederen i Oporto siger, at vi skal reducere hastigheden pga. anden trafik. Så vi »hænger« i 4.000 ft med ca. 200 kts et stykke tid inden vi må lande på bane 17 efter 38 minutter i luften.

Laste- og losseproceduren gentager sig. Nu er der mange containere med pakker til København.

Vi sparer tid ved at benytte bane 35 til start kl. 2210. Kl. 2230 er vi i FL 380. Efterhånden som vi nærmer os Køln bliver det lidt diset og med lidt lave skyer. Landingen på bane 14 foregår ved flyets Autoland system (no hands) klokken 0015.

Straks bliver alle containere med pakker losset og kørt til UPS store sorteringsanlæg, hvor de et par timer senere kommer ud igen i containere til hele Europa transporteret af Star Air's fly.

Flyene

Star Air's første fly i 1987 var af typen Fokker F27, det sidste af de fem blev udfaset i 1996. Allerede i 1993 fik Star Air to Boeing 727-100QF (Quiet Freighter) og 727-flåden voksede til ni fly (udfaset i 2004).

I 2001 kom den første af fire Boeing 757-200F, hvor den sidste blev tilbageleveret i 2005. Både 727-flyene og 757'erne var i UPS bemaling.

I 2003 skrev Star Air kontrakt med General Electric's leasingelskab (GECAS) om leasing af 11 Boeing 767-200SF (Special Freighter). Den første blev leveret i marts 2005 og den sidste i september



Boeing 767-200SF OY-SRO.

2006. Alle 767'er i Star Airs hvide og blå bemaling med den karakteristiske hvide syvstakkede Maersk-stjerne. Ikke uden grund benytter selskabet radiokaldesignalet Whitestar efterfulgt af rutenr.

Star Air's flåde består af 11 Boeing 767-200SF med følgende registreringer:

OY-SRF, -SRG, -SRH, -SRI, -SRJ, -SRK, -SRL, -SRM, -SRN, -SRO og -SRP samt en Bombardier Challenger CL-604 OY-MMM. Alle Boeing 767'erne er udstyret med General Electric CF6-80 motorer.



OY-MMM i hangaren. Motorskærmene er åbnet for eftersyn af motorerne.

PIONAIR AFHÆNDER DC-3

Af Willy Hanghøj-Petersen

Forfatteren har med stor glæde deltaget i selskabets eventyrture i New Zealand og Australien. (FLYV skrev om flyselskabet Pionair i februar 2002 på side 30-32.)

Det new zealandske veteranflyselskab Pionair, som har fløjet virkelig eventyrlige rundture i New Zealand og Australien med deres lækre Douglas DC-3'er, har netop afhændet alle tre Dakotaer:

Nr. 1:

»vores« dejlige »Dulcie« til Vest-Australien (Perth), hvor hun kommer til at flyve turistflyvning – nærmest som hos Pionair.

Nr. 2:

et fly som længe har fløjet på Tonga med Pionair-piloter i indenrigsfart er nu solgt til Tonga Airlines.

Nr. 3:

det sidste fly er i skrivende stund sikret en plads som aktivt museumsfly, da det er købt af The Southern DC-3 Trust i Christchurch og vil komme til at flyve ligesom vores kære danske DC-3 OY-BPB. Den vil af og til blive fløjet af luftkaptajn Alistair Johnston, den pilot som fløj med »Dulcie« på min kones og min New Zealand-tur.

Pionair Adventures ved forhåbentlig, hvad de gør. De har nu en flåde på tre Convair Metropolitan ombygget med turbopropmotorer og har bla. fløjet på krydstogt i Indien.

De har 10-års fødselsdag i 2007 og vil fejre det med et kæmpe eventyr-kryds, som på 18 dage i maj skal dække praktisk talt hele Australien og i den sædvanlige Pionair-ånd: luksusflyvning med

god forplejning, frie drikkevarer – ikke mindst deres herlige »Dulcie Champagne«- samt fire eller fem stjernede hoteller og udflugter af høj karat. ➔

»Dulcie« på farten, over hav, over bjerge og ikke bleg for at lande på en græsplæne.



DET DANSKE LUFTFARTØJSREGISTER

Af Lars Finken, luftfartskonsulent

Igennem godt et par år har Statens Luftfartsvæsen's luftfartøjsregister været tilgængeligt via Internettet på www.slv.dk, vælg Luftfartsregisteret. Jeg har været en flittig bruger af det siden da.

En decideret brugsanvisning har jeg ikke tænkt mig at skrive, idet »hjælp«-funktionen på hjemmesiden gør det ganske godt. Derimod vil jeg prøve at videregive mine erfaringer som bruger.

Indledningsvis vælges hvilken kategori luftfartøj man vil søge i. Der kan vælges mellem Flyvemaskine, Helikopter, Motorsvævefly, Svævefly eller Varmluftballon.

De anvendte typebetegnelser adskiller sig i visse tilfælde fra de almindeligt anvendte, idet de tekniske betegnelser anvendes. Således vil en søgning på »Regional Jet« ikke

give nogen resultater, da typebetegnelsen er CL-600-2B19. En søgning på »Rallye« vil ikke medtage alle forekomster af »Rallye«-serien, da de kan være listet både som Rallye og M.S.892, etc.

Max. passagerer skal tages med et gran salt, idet oplysningerne her har været defineret forskelligt gennem årene. Således optræder de forskellige versioner af f.eks. Cessna 150 med 1-3 passagersæder. Jeg har aldrig hørt om en Cessna 150 godkendt til 1 pilot plus 3 passagerer. Cessna 172 optræder med 3-5 passagersæder, hvilket altså skulle gøre dem 4-6 sædede inkl. pilot.

De oplysninger, som ligger i registret, samt hvilke, der kan søges på, er:

Feltnavn	Søgning	Søgegruppe
Reg.mærke	Ja	Flydata
Reg.nr.	Nej	
Kategori	Ja	Flydata
Fabrikant	Ja	Flydata
Typebetegnelse	Ja	Flydata
Byggeår	Ja	Flydata
Serienr.	Ja	Flydata
MTOM	Ja	Flydata
Max. passagerer	Ja	Flydata
Midl. registrering	Nej	
Registreringsdato	Nej	
Udløbsdato	Nej	
Brugernavn	Ja	Flydata
Brugeradresse	Nej	
Ejernavn	Ja	Ejer
Ejeradresse	Nej	
Landekode	Ja	Ejer



Som eksempel kan man finde OY-SON under kategorien Varmluftballoner. OY-SON er under fyldning i Roskilde Lufthavn i januar 2005. Foto: Knud Larsen.

Af positive ting vil jeg fremhæve at det findes, at det altid er ajour, idet oplysningerne kommer direkte fra den database, som er arbejdsredskab i Statens Luftfartsvæsen, og at søgemulighederne er ganske gode. Der kan – indenfor enten gruppen af »Flydata« eller »Ejer« – søges på alle kombinationer af felter, som hver især kan indeholde filtre. Tekststrengene, der søges på, kan være hele feltet, en (hvilken som helst) del af feltet eller udgøre starten på feltet.

Minus

Af negative ting er bl.a. at ikke alle felter er søgefelter, at der ikke kan søges på ejernavn kombineret med flydata, at registret ikke indeholder historiske oplysninger (f.eks. slettede fly, som bare forsvinder ud af databasen, når de er slettede), og at der ikke er nogen som helst visning af ændringer indenfor en periode. Af hensyn til internationale brugere (som der faktisk findes en del af) kunne jeg godt ønske, at der også havde været en engelsksproget udgave

– selvom der dukker en dansk/engelsk feltbeskrivelse op, når man holder cursoren over et datafelt.

Hvis man gerne vil følge med i ændringer til registret er det en mangel, at der ikke kan søges på f.eks. Reg.nr (nummer på registreringsbeviset) eller datoer. Det ville være rart, hvis man kunne udtrække registreringsbeviser udstedt eller slettet i en bestemt tidsperiode. Ligeledes ville det være rart, hvis seneste udenlandske registrering for nyregistrerede fly fremgik af hjemmesiden.

Med hensyn til muligheden for at konstatere ændringer – og i dette tilfælde desværre ikke sletninger – siden en bestemt dato anvender jeg muligheden for at downloade hele databasen. Dette gøres under menupunktet »Søg og download«. Jeg søger på alle registreringer større end AAA (»>aaa«) og gemmer så filen. Derefter åbnes den i et regneark (det er en kommasepareret fil), og her foretrækker jeg OpenOffice, idet MS Excel har problemer med

formatet i datofelterne. Derefter er det bare at sortere på dato eller hvad man nu ønsker, og så se resultatet. Det fungerer udmærket og tager ikke lang tid. Selve filen er kun på ca. 450 kB, så selv med en langsom tilslutning til Internettet, går det rimeligt hurtigt.

Fremtid

SLV er i gang med at undersøge mulighederne for at forbedre online registret. Bl.a. vil man forsøge at kunne medtage historiske data. Disse vil dog under alle omstændigheder være begrænset til de data, der ligger i den grundlæggende database, og den indeholder generelt kun oplysninger fra ca. 1997 og frem. Oplysninger fra før den tid må søges andre steder.

Jeg kan kun udtrykke min tilfredshed med, hvad SLV har gjort hidtil. Jeg ved at økonomien i projektet har været – og er – stram, og at det derfor er stærkt begrænset, hvor meget der kan spenderes på et projekt af denne art. Jeg ser frem til de forbedringer, der måtte komme. ✈

HVEM SAGDE »SKATTE« – STOP?

Af Anders Madsen, Generalsekretær

Efter mødet i Gebyrudvalget i Statens Luftfartsvæsen i december kan det endnu nu engang konstateres at gebyrerne stiger. Der er enkelte gebyrer som falder – gebyrer som bruges få gange om året. Men en af de største stigninger kommer i gebyret for at have et privatflycertifikat (motorfly, svævefly eller ballon). Dette stiger med 39% til kr. 797 pr. år – sidste år var beløbet kr. 575 og året før kr. 280 året før.

Dette skaber uden tvivl uro hos certifikatindehaverne, som med god grund ikke forstår dette, i en tid med en regering som taler om »skatte«-stop!?

Desværre kan der ikke gøres meget ved dette – Gebyrudvalget som består af organisationerne, herunder KDA har ikke indsigelse eller beslutning på disse beløb. De er ene og alene bestemt og dikteret af SLV, og betegnelsen »Gebyrudvalg« er helt forkert og misvisende.

Mødet med SLV, som KDA deltog i den 4. december var igen et rent orienteringsmøde, hvor organisationerne blev orienteret – og havde lov til at stille spørgsmål

og uden virkning kommentere stigningerne. Men ændringer eller forhandling om disse størrelser er absolut ikke på dagsordenen. Vi sidder overfor en myndighed, som ikke har lyst og/eller mulighed for at forhandle gebyrer med brugerorganisationerne. Rigsrevisionen har dikteret, at den gebyrfinansierede del af tilsynet hos SLV skal være større og at gebyrerne skal afspejle den tid som indgår med den enkelte type opgave. SLV forklarer i den forbindelse, at antallet af samme opgave på et år er svingende – men omkostningerne er uændrede – med det resultat at på områder hvor færre enheder »håndteres« stiger gebyrerne automatisk.

Det er mit ønske at man ændrer »Gebyrudvalgets« navn til »Gebyrdiktat-høringsgruppen«. Så misleder vi i hvert fald ikke os selv og omverdenen.

Selvom man bliver stillet over for en regning og har betalt den, er det ikke sikkert man får ydelsen. Der er stadig private fly i Danmark som på 6. år endnu ikke har fået et luftdygtighedsbevis. SLV forklarer dette med travlhed og at det ikke betyder noget så længe man har en flyvetilladelse (som ikke giver tilladelse

til flyvning udenfor Danmark). Forkert og urimeligt.

Kære medlemmer – vi beklager meget at vores tilsynsmyndighed ikke ønsker ændringer her. KDA eller andre organisationer kan ikke gøre noget. Gebyrerne stiger og stiger, og i værste fald har vi ikke set den sidste stigning.

Til orientering koster en omregistrering (ejerskifte) af et lille fly kr. 2.527 i Danmark – i Tyskland ca. 30 Euro = kr. 225.

Hvem sagde »Skatte«-stop?

Til orientering har jeg tilladt mig at citere fra Skatteministerens tale på skattestoppets 5-års jubilæums dag den 27. november i år: »Skattestoppet har nu i fem år givet familierne tryghed for, at de kan planlægge den økonomiske fremtid uden frygt for politisk indgriben. Det er der grund til at glæde sig over.«

PS! Vi er, fra anden side, blevet gjort opmærksom på at gebyrer ikke er skat – hvilket er helt korrekt. Men da vi ikke har mulighed for at »handle« andre steder, har jeg taget den frihed at kalde et gebyr til staten for skat. ✈



N685AC bragte os rundt til øerne.

BAHAMAS «ISLAND HOPPING» *– i en Cessna 182 med G1000 glascockpit*

Pittstown Point med fyrtårnet.

Tekst og foto: Per Faldborg Olesen,
pf.olesen@webspeed.dk

For snart et par år siden så jeg for første gang en Cessna med det såkaldte glascockpit og besluttede jeg mig med det samme for at sådan et fly skulle jeg prøve at flyve.

Jeg viste at min gode flyvekammerat René Byrholm for et par år siden havde lejet et fly i Florida, og da det havde lange udsigter med at kunne leje et fly med glascockpit i Danmark, spurgte jeg René, om det ikke kunne være en idé at tage til Orlando og blive checket ud på dette fly. Air Orlando havde en helt ny C-182 til leje for ca. 1.000 kr. i timen. (Læs andet steds i bladet hvordan ud-checkingen gik, red.).

Hvor skal vi flyve hen?

Nu var det jo ikke nok bare at blive checket ud på flyet, vi skulle også finde ud af hvor vi skulle flyve hen med det. På Air Orlando's hjemmeside var der også beskrevet en ud-checkning til at flyve til Bahamas, så jeg gik straks i gang med at undersøge, hvor langt der var til Bahamas fra Florida, og hvordan det var at flyve rundt på øerne der.

På de omkring 700 øer der strækker sig fra midt ud fra Florida og ned til den sydlige del af Cuba er der 63 øer som har landingsbaner af forskellige størrelser. Den nærmeste ø fra Florida

booking af hoteller, bil, vejroplysninger og meget andet.

I 2002 var jeg sammen med mine gode venner Paul og Lasse i Arizona på en seksdags tur, og de var blevet så begejstret for turen, at de helt klart havde et ønske om at komme med på næste tur. De blev derfor kontaktet, og begge svarede med det samme, at jeg bare skulle sige til, hvornår vi tog af sted, så var de med som passagerer. Som sagt så gjort. Turen blev planlagt til at foregå i begyndelse af november 2006, hvor jeg havde mulighed for ferie, og den værste tid for orkaner var overstået.

Planlægningen

Den detaljerede planlægning kunne nu også begynde. Hvilke af de mange øer skulle vi besøge? Kunne vi forberede os på det nye G1000 cockpit hjemmefra? Spørgsmål var der nok af. Med fire voksne personer kunne vi heller ikke have fulde tanke (88 US gallons) og det var kun få af de 63 lufthavne, hvor man kunne få brændstof. Desuden skulle man flyve ud og ind af Bahamas på en »Airport of Entry« (AOE), når man kommer fra USA.

Nu går det som bekendt ikke altid som præsten prædiker, og det skulle da også vise sig, at der blev nogle ændringer til ruten.

Biblen (Bahamas & Caribbean pilot's guide) blev studeret og gennemlæst minutløst. For at kunne flyve mindst to timer hver dag (mindste betaling for leje af flyet) blev følgende tur planlagt:

- Dag 1** Orlando – Freeport (optankning og told) – Treasure Cay
- Dag 2** Treasure Cay – Governor's Harbour (optankning) – Hawks Nest (frokost) – Pittstown Point.
- Dag 3** afslapning Pittstown Point
- Dag 4** Pittstown Point – Exuma (optankning) – Norman's Cay (frokost) – Nassau
- Dag 5** Nassau – Bimini South (told og frokost) – Key West (told)
- Dag 6** Key West – Venice (frokost) – Orlando

Washington for at flyve videre til Orlando. Bortset fra at immigration og told i Washington tog to timer, og vi mistede vores videre forbindelse, gik turen fint. Tirsdagen blev brugt til at køre en tur ud til flyveskolen for at sige vi var vel ankommet samt slappe af ved poolen i det gode vejr. Vejrudsigten for de mange næste dage så også fin ud. Men metrologerne i USA har åbenbart samme tendens til at tage fejl som i Danmark. Da vi vågnede onsdag morgen væltede regnen ned, og det fortsatte den med det meste af dagen. Heldigvis skulle denne dag kun bruges til teoriundervisning, som er obligatorisk når man lejer et fly i USA. At vi så brugte næsten en hel dag på det, kom lidt bag på os. Men man kan jo altid lære noget nyt. Air

» ... Mange fly og både er i tidens løb på mystisk vis forsvundet i dette område. «

er Bimini, som kun ligger 45 nm øst for Miami. Vejret er subtropisk med VFR-vejr det meste af året rundt. Min bibel til de mange muligheder blev »Bahamas & Caribbean Pilot's Guide«, som detaljeret beskriver hver lufthavn/flyveplads samt de mange procedurer for ind- og udflyvning til og fra Bahamas, når man kommer fra USA. I denne bog var der også et afsnit om »The Bermuda Triangle«, som Bahamas ligger midt. Mange fly og både er i tidens løb på mystisk vis forsvundet i dette område, men efter man er begyndt at bruge GPS, har det elimineret disse hændelser. Desuden var Internettet som sædvanlig en stor hjælp til bl.a.

Flyet blev bestilt og hotelreservationer i Orlando, Treasure Cay og Pittstown Point blev foretaget. En CD rom fra Garmin fik jeg via en bekendt i Las Vegas tilsendt, hvor vi hjemme på PC'en kunne øve os med den nye G1000. Desuden lykkedes det os, gennem en bekendt til René, at få 1½ times simulator træning på et fly med G1000. Kort, lufthavne, vægt & balance, brændstofberegninger, manualer og meget mere blev grundigt studeret, så vi var så godt som muligt rustet til turen.

Afgang til USA og ud-check på flyet
Mandag den 30. oktober oprandt dagen hvor René og jeg tog med SAS til



Kort over Bahamas med rute indtegnat.



På vej mod Bimini.

Orlando tager tingene meget seriøst og professionelt og vi var meget tilfredse med vores instruktører.

Torsdag den 2. november var dagen hvor vi første gang skulle flyve i et fly med G1000 cockpit. Udover den obligatoriske 1 times flyvning når man lejer et fly, hvor de sædvanlige øvelser skulle laves, skulle vi selvfølgelig lære at bruge den avancerede teknik i G1000. Det tog dog ikke så lang tid at vende os til det digitale opsæt, som vi havde troet, med farten og højden i to søler i PFD'en (Primary flight display), som sidder lige foran piloten. Det vi skulle vende os mest til var de mange muligheder i MFD'en (Multi Function Display), som sidder i højre side.

Her er flight planning delen, motorinstrumenterne og vejroplysninger de mest brugte ting. Både under træningen og under selve turen til Bahamas viste det sig, at vi kun kom til at bruge GPS'en som navigation. Det var godt nok, idet de få VOR'er der findes i Bahamas er meget upålidelige. Det der imponerede mig mest var de muligheder der var for at få vejroplysninger. Via satellit kunne vi hele tiden få det sidste vejr på de forskellige lufthavne, skydække, vinde, om det var VFR forhold etc. Der var også

et stormscope så vi kunne se om der var tordenvejr i nærheden. En anden smart ting var Traffic Alert. Alle fly der havde tændt for deres transponder og som havde mode C kunne vi se. Deres højde i forhold til os og hvilken vej de fløj. Et meget nyttigt system i det meget

lufthavne og var godt ør i hovedet efter en meget koncentreret dag. Vi troede derfor vi var færdige, men ak, den gik ikke. Vi skulle næste dag på en længere flight planning tur, som skulle gå ned til Fort Pierce på Floridas østkyst. Torsdag aften kom Paul og Lasse fra København,

» ... Både under træningen og under selve turen til Bahamas viste det sig, at vi kun kom til at bruge GPS'en som navigation. «

flytætte Florida. Hvis et fly kom for tæt på var der en flink damestemme som sagde »Traffic – Traffic« og flyet blev highlightet på MFD'en. Blev man træt af damestemmen kunne den skiftet ud med en mandestemme! På PFD'en kunne vi i venstre hjørne også hele tiden se vindretningen og vindhastigheden. Som vores instruktør sagde til os. Der er så mange muligheder med dette system, så husk også at flyve flyet. Under træningen dumpede vi med bravour i netop dette forhold. Husk at se op! Denne dag besøgte vi fem forskellige

som vi hentede i vores dejlige store lejede Lincoln Towncar med GPS m.m. Fredag formiddag fik vi pudset det sidste af i brugen af G1000, og da denne tur var vel overstået blev vi signed off for at flyve i flyet samt til Bahamas. Imens slappede Paul og Lasse af ved poolen på hotellet, og efter en god middag fredag aften, var vi alle herefter klar til turen til Bahamas.

Første dag på Bahamas

Lørdag den 4. november stod vi forholdsvis tidlig op for at kunne være i



Stanislav Cay.

luften i god tid. Solen skinnede fra en næsten skyfri himlen, men det var begyndt at blæse op. Vejrudsigten lovede kraftig vind for hele Florida hele weekenden, da vi lå mellem et kraftig højtryk i nord og et kraftig lavtryk i syd.

Ved ankomst til lufthavnen checkede jeg vejret og sendte en DVFR (international) flyveplan hos St. Petersburg FSS (Flight Service Station). Vejret på den første del af strækningen var lovet fint, men der ville komme flere skyer jo tættere vi kom på Freeport, dog ikke under 3500'. Ud over at sende en DVFR flyveplan, skal man medbringe godkendte redningsveste og aktivere sin flyveplan inden man forlader Florida. Efter ankomst til Bahamas lukke flyveplanen senest 30 minutter efter landing, lande i en lufthavn som er en AOE (Airport of Entry) for at ordne told og immigration, udfylde et cruising permit (giver dig tilladelse til at flyve til lige så mange øer som du har lyst til i Bahamas) og udfylde immigrationspapirer.

Da flyet var lastet og alle ombord, kaldte René Orlando Executive Ground op og bad om taxi-tilladelse samtidig med at vi anmodede om flight following. Dette betyder du får en kode til din transpon-

der og er i kontakt med en ATC enhed hele vejen. Vi fik vores tilladelse og af sted gik det. Først ud mod østkysten hvor Cape Canaveral og Kennedy Space Center ligger. Sigtbarheden var god nok til at vi kunne se den lange landingsbane rumfærgen bruger samt affyringsramperne. Vi blev klareret op til 6.500' (der bruges først Flight Levels over 18.000'), der bragte os over de få skyer der var. Autopiloten blev sat til NAV mode (GPS'en) og flyvehøjden indstillet. Flyveplanen gik via Titusville, Melbourne, Vero Beach, Jupiter Inlet og derefter direkte til Freeport Bahamas. Da vi nærmede os Jupiter Inlet blev skybasen meget tæt, og vi besluttede at gå under den, hvilket bragte os ned til 2.500'. Vinden var også taget til og kom fra nordøst med 34 knob. Lidt ærgerligt at vi ikke kunne komme højere op, når vi nu skulle flyve i næsten en time over vand. Vejret blev ikke bedre og til sidst måtte vi ned i 1.500' og igennem lette regnbyger og med store hvide skumtoppe på bølgerne. Vi var heller ikke længere i radar kontakt med West Palm Beach Approach pga. den lave højde. Der blev lidt stille over intercommen. Det var ikke lige det vejr vi havde forventet, men til sidst kom der land i sigte, og hele tiden kunne vi jo følge med på

vores moving map, hvor vi var i forhold til land.

Indflyvningen til Freeport – også kaldet Grand Bahamas – forløb stille og roligt, der var ikke meget trafik bortset fra et par Boeing 737 der landede. Efter lidt over to timers flyvning var det et noget andet land vi var kommet til end USA. Jeg ved ikke hvad vi havde forventet os, men alt var mere primitivt og alt foregik i et noget andet tempo end i USA. Det skulle vi lige vende os til, men det tog nu ikke så lang tid. Ca. fem minutter. Vi fik ordnet told- og immigrationspapirerne og tanket flyet op til næste tur til Treasure Cay. Vi startede op og kaldte Ground Control for taxi clearance, men fik at vide, at vi skulle have sendt en flyveplan. Det var jeg nu godt klar over, men havde glemt det. Det kunne ikke lade sig gøre over radioen, så vi måtte slukke ned igen og bevæge os ind på Flight Planning kontoret og sende en flyveplan. Dette skal man kun gøre ved afgang fra Freeport og Nassau.

Til sidst kom vi i luften, og med forsat 34 knob næsten i næsen, fortsatte vi mod Treasure Cay. Nu begyndte det flotte og klare vand at vise sig. Det har en



Staniel Cay Yacht Club – så kan det vist ikke blive meget bedre.

blå/turkis farve, som jeg aldrig har set før. Meget betagende. Banen i Treasure Cay lå ikke lige til vinden, men vi håbede at den ville ligge sig så meget, når vi kom nærmere jorden, at tværvinden ikke ville være for meget. Ellers ville vi flyve til Marsh Harbour som kun lå fem minutter fra Treasure Cay. Vi var oppe på en meget høj tværvindskomponent, men René lavede en nydelig landing og taxiede ind til parkering.

På alle de små flyvepladser vi fløj til, var der ikke nogen ATC enhed. Der er en standard frekvens på 122,8 MHz, som alle fly kalder op på og fortæller hvad man gør. Det fungerede fint, men blev også brugt til meget lokal snak mellem flyene, som ikke var helt kedeligt. Vi lærte hurtig udtrykket »Yaeh man, take it easy«, som syntes at være standardudtryk på Bahama øerne. En taxi blev fremskaffet og efter 10 minutter var vi fremme ved hotellet.

Vi boede på Treasure Cay Hotel and Resort, som ligger ved en af verdens flotteste strande, men desværre var der nærmest sandstorm pga. den kraftige blæst, så det blev »kun« til en tur i baren den eftermiddag. Der var pga. vejret ikke så meget vi kunne foretage os, så der blev slappet af og spist en god middag om aftenen. Selvom der ikke var

så mange gæster på hotellet var der levende underholdning i baren om aften, hvor vi for første gang hørte den meget iørefaldende musik fra Bahamas. Minder meget om andet musik fra Caribien. Yeah man – let's dance.

konservative. Vi havde regnet med at bruge 15 gallons i timen, men flyet havde et meget avanceret leaning system, som gjorde at vi kun brugte 12 gallons i timen. Vi fandt ud af at i New Bight var der ifølge bogen både

» ... Vi lærte hurtig udtrykket »Yaeh man, take it easy«, som syntes at være standard «

Treasure Cay til Crooked Island

Efter en god nats søvn var vi friske til vores første rigtige dag med »Island Hopping«. Det var kun let skyet, men vinden havde desværre ikke lagt sig. René og jeg skiftedes til at flyve, og i dag var det blevet min tur. Vi havde planlagt at lande i Governors Harbour for at tanke, men da vi i Freeport havde kunnet tanke mere end beregnet, og vi efter et telefonopkald fandt ud af, at vi ikke kunne få frokost i Hawks Nest, da restauranten var lukket, besluttede vi os for kun at lave et samlet stop inden vores endelige mål på Crooked Island, Pittstown Point.

De brændstofberegninger vi havde lavet hjemmefra havde været meget

mulighed for at spise frokost og få brændstof. Dette blev bekræftet ved et telefonopkald.

Klokken 10.15 gik vi i luften med en sydøstlig kurs ned over Great Abaco Island og nu kunne vi for første gang se, hvorfor så mange rejser til Bahamas. Vandet og strandene var utrolig smukke, og havde det ikke blæst så meget havde det sikkert været endnu smukkere. Efter Great Abaco Island fortsatte vi i 2.500' ned over Eleuthera Island og ned mod New Bight på Cat Island.

Efter næsten to timer i luften og en meget flot flyvetur landede vi i New Bight for optanking både til fly og passagerer. Men her blev vi snydt! Der var

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

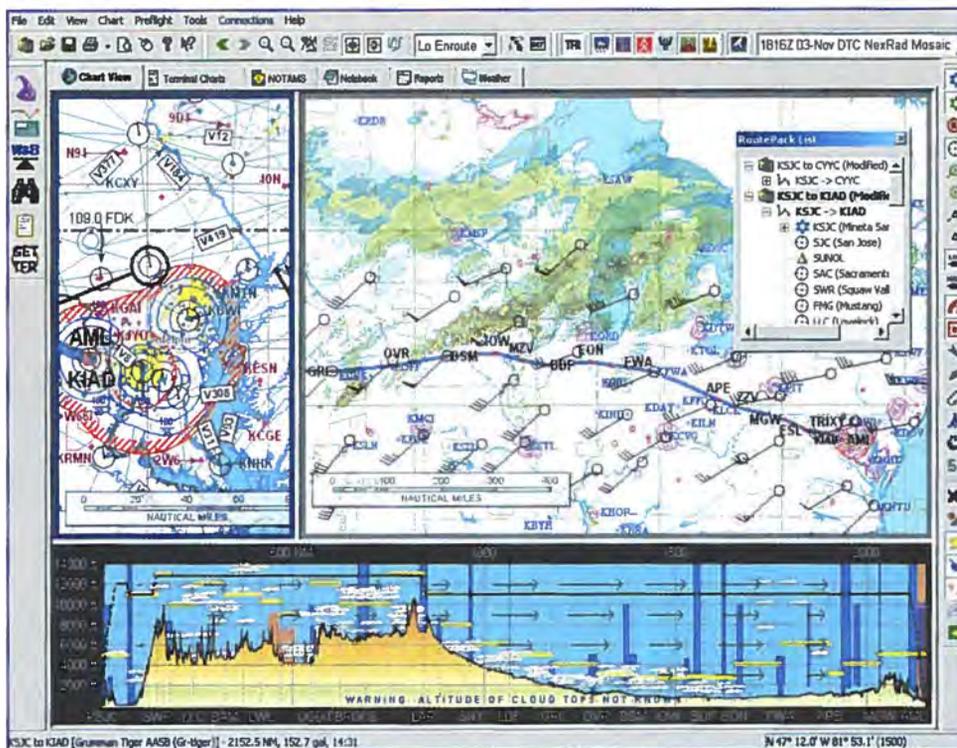
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData®; trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

butik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN
Making Every Mission Possible



Bane 10 Pittstown Point.



Finale bane 14 i Nassau.

hverken brændstof eller mad. Kun en par officerer fra henholdsvis told- og immigrationsmyndighederne var der, i det de kaldte »New Bight International Airport«. I et skur ved siden af sad et par amerikanske turister og ventede på at deres fly skulle hente dem. Det så ud som om de havde ventet længe.

Vi ringede derfor til Stella Maris, som var den nærmeste lufthavn, hvor vi både kunne få brændstof og noget at spise. De lovede højt og helligt at vi kunne få begge dele. Så efter et kort stop gik turen videre, og efter kun 22 minutter i luften landede vi i en dejlig lille og hyggelig lufthavn, hvor tingene så ud til at fungere noget bedre. Brændstof blev bestilt, og der blev ringet til det nærmeste hotel for bestilling af mad. Fem minutter efter stod ejeren der med sin bil og kørte os hen for at få noget frokost. Her tilbragte vi et par timer inden vi blev kørt tilbage til lufthavnen, som kun lå ganske få minutter fra hotellet.

Ligesom i USA har Bahamas FSS (Flight Service Stations), hvor man kan ringe gratis til og få vejrinformationer m.m. Da vi fløj rundt på de små øer brugte vi det dog ikke ret meget, idet der ikke findes nogen vejrapportering på disse øer. Så det var med at stikke fingeren i vejret og have en alternativ plan hvis vejret enroute skulle blive dårligt.

For vores sidste tur denne dag var der kun omkring en times flyvning til Pittstown Point på Crooked Island. Skydækket var blevet tættere, og vinden var fortsat omkring 33 knob fra nordøst. I vores bog læste vi at banen hed 10/28 og var 2.070' lang (ca. 650m). Der stod også at hvis man landede på bane 10 var der en mindre mur ved banestart, som flere fly's understel i tidens løb havde haft kontakt med, derfor var anbefalingen at komme ind med god højde. Syntes man ikke det var en god idé at lande der, så var Colonel Hill ganske tæt på med en noget længere og bedre bane.

igen ramt af en voldsom vind, ramte banen og sprang op igen. Forsøgte at lande igen, men blev kastet ud til siden, hvorefter jeg valgte at gå op igen for anden gang. Det var overhovedet ikke behageligt, og jeg havde ikke lyst til at prøve igen med tanke på hvad andre fly havde oplevet.

Jeg spurgte René om han havde mod på at prøve fra højre side, inden vi gik til Colonel Hill. Han ville godt give det ét forsøg. Det blev absolut ikke den skønneste indflyvning og landing, men ned kom vi dog i tredje forsøg. Da vi taxiede tilbage af banen og hen mod

» ... her blev vi snydt! Der var hverken brændstof eller mad. «

Ifølge vindposen var vinden ca. 20 grader fra siden og vindindikatoren i flyet viste sine sædvanlige 33 knob fra nordøst, så flyet blev trimmet til landing med kun 10 grader flap. Indtil vi kom over banen gik alt fint. Herefter kom der megen turbulens og jeg kunne ikke få farten ned til landingshastigheden, og med den forholdsvis korte bane besluttede jeg at gå op igen. Nå, det var jo ikke lige sagen, så vi måtte forsøge en gang til.

Igen gik selve finalen fint, men lige da jeg skulle sætte hjulene blev flyet

hotellet, som kun ligger 20 meter fra banen, lå der en Piper Chieftain ude i buskene langs den ene baneside uden landingshjul! Den havde ramt den berygtede mur før bane 10 og der mistet sit ene landingshjul for en måned siden. Heldigvis var der ikke kommet nogen til skade. Senere fik vi at vide, at det også var sket for to andre fly et par uger forinden, men at de var blevet fjernet.

Jeg havde det ikke for godt efter den oplevelse. Irriterende var det, at man ikke



kunne få landet flyet, men også følelsen af, at man var ved at miste kontrollen over flyet var ikke særlig behagelig. Så bagagen blev bare smidt ind i hotelværelset, og turen gik derefter direkte over til baren for en forfriskning. Til min store ros må jeg sige at vores passagerer Paul og Lasse tog det meget stille og roligt.

Som sagt ligger banen lige ned til vandet og lige ved siden af hotellet, så jeg er sikker på at under andre vejrforhold er det en utrolig smuk indflyvning. Vi tilbragte to nætter på det dejlige hotel, og da højsæsonen ikke var startet endnu var der kun os fire samt et amerikansk ægtepar. Vi nød stilheden og næste dag var det næsten skyfrit, men stadig en del blæsende, hvorfor vi desværre ikke rigtig kunne snorkle i det flotte koralvand.

Crooked Island til Nassau

Tirsdag den 7. november skulle turen gå til hovedstaden i Bahamas, Nassau. Vinden havde lagt sig noget, men var stadig fra nordøst omkring 25 knob. Jeg ringede og talte med FSS i Nassau, som sagde der var VFR forhold hele vejen op til Nassau. Efter start fra Pittstown Point lavede René et low pass henover hotellet, hvorefter turen gik nordvest over.

Oprindeligt havde vi planlagt med et stop i Exuma for optankning og derefter frokost i Norman's Cay. Vi havde godt med brændstof og da det ved en opring-



Floridas kystlinje fra 6.500 ft set mod syd.

ning kunne konstateres, at også restauranten i Norman's Cay var lukket, fik vi anbefalet at der var en god restaurant i Staniel Cay i Exuma Island Chain, som lå lidt over halvvejs til Nassau.

Det blev en meget smuk tur med de mange øer omgivet af det flotte koralvand. Der var lige et par byger vi skulle udenom, og de lyn der var på stormscope viste sig at være falske, hvilket vi ved

udcheck på flyet var blevet advaret om kunne opstå.

Da vi var landet i Staniel Cay gik vi de 10 minutter hen til Staniel Cay Yacht Club, som havde en hyggelig lille bar og restaurant. Efter 2½ times behageligt ophold var vi i luften mod Nassau internationale lufthavn. 25 miles ude kontaktede vi Nassau approach og fik



Forfatteren ved N685AC.

en transponder kode. Herefter fik vi radar vector i en stor bue udenom lufthavnen indtil vi blev linet op til en lang finale til bane 14. Der er to FBO'er (Fixed Base Operators) som man kan parkere flyet ved, og vi valgte Executive Flight Support, som viste sig at være et udmærket valg. De mødte os ved flyet og spurgte hvor meget brændstof vi ønskede, og hvor lang tid vi ville være der. Inde på deres kontor hjalp de os med hotel, taxi og stempeling af vores cruising permit.

Det var ikke ligefrem strandvejr denne dag, så vi brugte lejligheden til at cruise lidt omkring, og fik anbefalet en restaurant til aftenmaden. At det ikke var højsæson og en tirsdag bar byen præge af, der skete ikke ret meget. Vi tog derfor tilbage til hotellets bar, hvor der senere viste sig at være et udmærket lokal show med dans og musik.

Tidlig i seng for at være klar til næste dags tur til Key West, men sådan skulle det ikke gå. Da vi vågnede onsdag buldrede og bragede det, og regnede væltede ned. Vi gik ned i hotellets netcafé og checkede vejret. Forecasten sagde, at tordenvejret ville holde op kl. 14.00. Vi besluttede os derfor til at afvente om det virkelig skete, da vi ikke kunne flyve meget senere, hvis vi skulle have noget ud af opholdet i Key West.

Ved 12-tiden ændrede de forecasten til at der i perioden fra 14.00 til 21.00 ville være tordenvejr indimellem. Vi havde en gang prøvet at flyve i lav højde over det åbne vand fra Florida, og vi havde ikke lyst til at gøre det en gang til, og slet ikke ud og ind mellem mulige tordenbyger, så vi besluttede at blive en nat mere i Nassau og droppe Key West. På radarbilledet på Internettet kunne vi også tydeligt se de mange byer der kom fra sydvest mod nordøst, så vi kunne ikke undgå at skulle igennem dem.

Det blev en hyggelig eftermiddag og aften med god mad og en tur på hotellets kasino. Det fik dog ikke ligefrem betalt vores tur, men sjovt var det.

For første gang på Bahamas vågnede vi op til en skyfri himlen og stort set ingen vind. »Yaeh man – what a day for flying«. Som sagt havde vi droppet Key West og besluttede nu at flyve tilbage til Orlando via Fort Pierce. Der viste vi, at vi kunne få en god frokost, og det var en af de lufthavne piloter brugte når de skulle til og fra Bahamas.

Nassau til Orlando

Efter et godt morgenmåltid kørte vi til lufthavnen, hvor de var meget behjælpelige med udflyvningsprocedurerne. Når man forlader Bahamas skal man forlade fra en AOE lufthavn, sende en General Declaration, aflevere sit

immigrationskort, betale 15 USD per person, sende en DVFR flyveplan samt give toldmyndighederne i USA besked på, hvor og hvornår man forventer at ankomme.

Når man så er kommet i luften skal man aktivere sin flyveplan med Nassau FSS og senest 15 minutter før man flyver gennem US ADIZ (Air Defense Identification Zone) få en transponder kode fra Miami Radio. Efter landing i USA tage al sin bagage og gå hen til tolden, hvor der skal udfyldes en tolddeklaration af piloten. Kom ikke og sig at bureaukratiet ikke stadig eksisterer. Yaeh man!

Nå, som sagt, vejret var for første gang i Bahamas strålende og en flyveplan i 8.500' fra Nassau til Fort Pierce via Bimini, Fort Lauderdale og Palm Beach blev sendt. Efter vi havde fået vores departure clearance fra Nassau Delivery, kaldte vi kl. 10.05 Nassau Ground op for taxitilladelse til aktiv bane som var bane 32. Flyveruten var blevet sat ind i flyets GPS.

Alt var dermed linet op til en behagelig tur tilbage til Florida, og kl. 10.23 gik vi i luften. Umiddelbart derefter blev vi bedt om at kontakte Nassau FSS for at aktivere vores flyveplan, og kort tid derefter blev vi bedt om at kontakte Nassau Approach. Sigtbarheden var fantastisk, og i modsætning til alle de andre dage havde vi land i sigte under



Piper Chieftain efter landing på Pittstown Point.

hele turen. Halvvejs mod Bimini blev radar kontakten med Nassau afsluttet, og vi skulle squawke VFR. Ca. 20 minutter før US ADIZ kontaktede vi Miami Radio og blev sat i kø som nummer tre for en transponder kode til at flyve igennem US ADIZ. Den fik vi fem minutter efter, og vi fortsatte flyvningen mod Fort Lauderdale.

I 8.500' ville vi være over Miami luftrum B (svarende til TMA), så vi ikke skulle have en tilladelse til at flyve der igennem.

Da vi nærmede os et område med utrolig megen trafik kontaktede vi Miami Center for Flight Following, og fik en ny transponder kode. Herefter blev vi stille og roligt overført fra Fort Lauderdale Approach til West Palm Beach, mens vi nød den flotte udsigt langs med Miami og Fort Lauderdale's kyst. Trafik var der også nok af. På vores MFD kunne vi hele tiden se en masse andre fly omkring os, og på et tidspunkt blev vi af West Palm Beach Approach gjort opmærksom på at en MD90 ville passere ganske tæt på os fra vest mod øst stigende. Der gik heller ikke lang tid før vi fik en advarsel fra MFD'en om »Traffic – Traffic« og flyet lyste op. Flot så det ud da den passerede lige foran os. En anden god ting ved vores fly var, at hvis vi overhørte en clearance, kunne vi bare trykke på en knap, og den sidste del af kommunikationen ville blive gentaget.

Resten af turen til Fort Pierce gik stille og roligt og efter 2:10 i luften kunne jeg sætte hjulene på amerikansk grund igen. Vi taxiede hen til tolden, hvor en flink tolder hurtigt fik os igennem toldbehandlingen, og jeg fik lukket vores flyveplan. I Fort Pierce ligger der en restaurant som hedder Tiki og som altid er velbesøgt af piloter. De har nogle rigtig gode burgere der. Efter et par timers ophold var vi klar til den sidste flyvning i denne omgang, som foregik i 3.500', så vi lige var over de forskellige lufthavnes kontrolzoner. Efter Titusville gik vi ned i 1.400' så vi kom under Orlando klasse B luftrum. Nord for vores rute stod der flere meget højde master, og på vores MFD blev disse master røde, hvilket indikerede at vi var for lavt til at passere dem i sikker højde. Ret smart, hvis man flyver i dårlig sigt i et ukendt område. Det var dog ikke tilfældet denne dag og kl. 15.25 kunne vi sætte hjulene på bane 25 i Orlando Executive igen, efter seks spændende og lærerige dage på Bahamas.

Tilbage i Florida igen

Flyet blev parkeret og afregnet, og vi kunne konstatere, at vi havde fløjet 2.100 km på de seks dage. Bilen vi tidligere havde lejet stod klar til os, og vi kunne køre tilbage til vort hotel, hvor vi havde stillet al den bagage vi ikke havde brug for, for at reducere vores

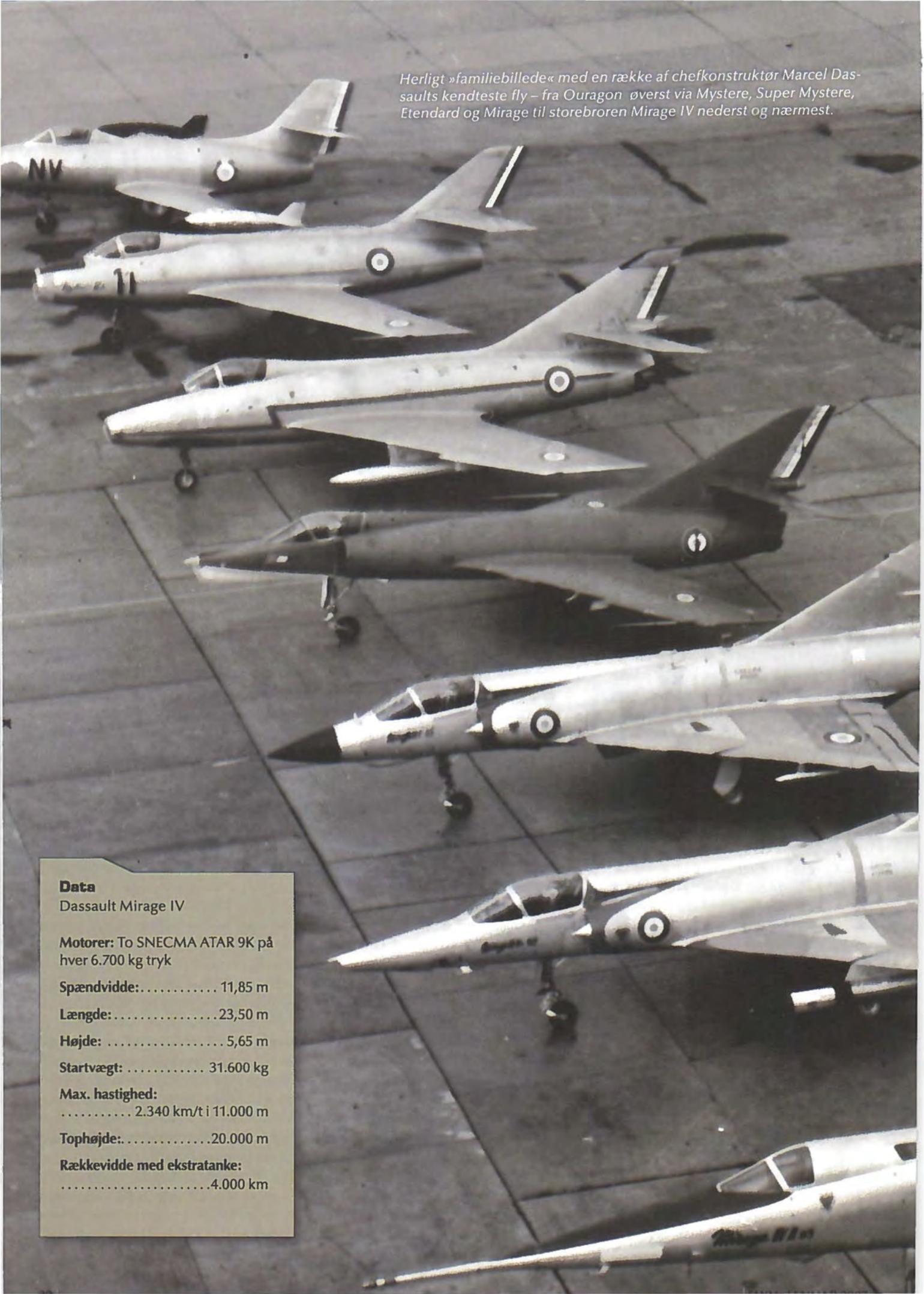
vægt. Næste dag skulle René hjem til København, så om aftenen blev der indtaget et godt og solidt måltid på en australsk restaurant.

Efter at have afleveret René i Orlando's internationale lufthavn forsatte Paul, Lasse og jeg ned til Miami Beach, hvor vi tilbragte tre dejlige dage i solskin på stranden for at nyde udsigten til hvad der måtte passere foran os. Udover de badende gæster var det også et yndet udflugtsmål for lavtgående fly. Hele dagen fløj helikoptere, almindelige fly og sågar mindre jefly i meget lav højde langs stranden for at se på de badende gæster – eller var det for at blive set?

Jeg var glad for at vi var to piloter der kunne supporte hinanden, både fordi det var et nyt fly for os, men samtidig et nyt område at flyve i med en del udfordringer med vind og vejr.

Problemet med at vi nu har prøvet at flyve i et fly med G1000 glascockpit er, at det bliver utroligt svært at komme tilbage til Danmark og betale 1.200 kr. for et 25 år gammelt fly. Men mon ikke turen snart går »over there« igen for at holde G1000 teknikken ved lige. Indtil da må vi nøjes med PC'en.

Du kan se flere billeder fra turen på min hjemmeside www.pero.dk under Flyvning. ➔



Herligt »familiebillede« med en række af chefkonstruktør Marcel Dassaults kendteste fly – fra Ouragon øverst via Mystere, Super Mystere, Etendard og Mirage til storebroren Mirage IV nederst og nærmest.

Data

Dassault Mirage IV

Motorer: To SNECMA ATAR 9K på hver 6.700 kg tryk

Spændvidde:..... 11,85 m

Længde:.....23,50 m

Højde:..... 5,65 m

Startvægt:..... 31.600 kg

Max. hastighed:
..... 2.340 km/t i 11.000 m

Tophøjde:.....20.000 m

Rækkevidde med ekstratanke:
.....4.000 km

HISTORISKE VINGESUS DASSAULT MIRAGE IV

AF WILHELM WILLERSTED

Den franske flyindustri har igennem flyhistorien tegnet sig for en række imponerende konstruktioner, der har placeret sig fornemt i rækken af markante »vingesusere«.

Et af de fly, der har formået at være i front i mange år er Dassaults deltavingede »Mirage«.

Fra starten var hovedideen, at Mirage (Luftspejlingen) suverænt og fremtidsorienteret skulle være det franske flyvevåbens supersoniske luftkampsjagerfly.

Uder vejs i forløbet har Dassaults ingeniører ud fra »Mirage-konceptet« bl.a. udviklet flyet til at klare VTOL, altså være en lodretstartende og -landende jager (som desværre kun nåede prototype-stadiet) samt til en succesrig altvejs jagerbomber og fotofly, der er blevet eksporteret til en lang række nationer og bygget på licens i flere lande verden over.

Det var derfor ikke så uforudsigeligt, at når Frankrig ville udvikle et atombærende jetbomberfly, så kunne Dassault-fabrikken igen kaste sig over opgaven i bedste Mirage-stil.

Franskmændene valgte – efter at have spekuleret på at anvende den amerikanske Pratt & Whitney J-75 – (naturligvis, havde jeg nær skrevet) en fransk motor – udviklet af SNECMA Atar 9,

» ... doblede dimensionerne op og indbyggede to motorer – og voila! Så havde franskmændene og præsident de Gaulle: Dassault Mirage IV! «

Man tog ganske simpelt en Mirage-jager, doblede dimensionerne op og indbyggede to motorer – og voila! Så havde franskmændene og præsident de Gaulle: Dassault Mirage IV!

Marcel Dassault begyndte i 1957 planlægningen af et atombærende bomberfly baseret på Mirage konstruktionerne, der jo havde vist sig at være virkelige successer.

som sad i Mirage III – til deres Mirage-jetbomber.

Prototypen fløj første gang 17. juni 1959. På den 33. test-flyvning fløj Mirage IV med Mach 2 og den 15. september 1960 satte dobbelt-Mirage'en verdensrekord over en 1.000 km lukket bane med en hastighed på 1.820 km/t. Senere en ny rekord på 1.980 km/t over en 500 km rundstrækning!

fortsættes på næste side ...



Tolv larmende raketter var med til at forkorte startstrækningen for Mirage IV. De blev droppet efter anvendelsen.

Mirage IV kom i eskadriljetjeneste i midten af 1964, hvor den skulle afløse såvel Vautour som Douglas B-26 Invader, så man kan her virkelig tale om et markant generationsskifte.

redde piloten) – det var britiske Martin Baker BM.4 licensbygget af den spanske Hispano-fabrik. En fuldlastet Mirage IV krævede lang startbane. Derfor fik man hjælp af tolv

Efter januar 1980 fik Mirage IV på grund af den ændrede atomstrategi en række andre opgaver end det at være døgnklar atombombemaskine.

Som avanceret fotofly, der kunne levere såvel gængse »vådfilm« som digitale optagelser fik Mirage IV som Mirage IVP forlænget tilværelsen.

Men i juni sidste år faldt »luftspejlingen« for aldersgrænsen og gik på pension efter 40 års tjeneste.

Et velbevaret eksemplar kan ses på flymuseet i Le Bourget uden for Paris.



» ... En fuldlastet Mirage IV krævede lang startbane. Derfor fik man hjælp af tolv JATO boostere (startrakter), der blev droppet efter start.



Der blev bestilt 72 eksemplarer af Mirage IV, og de blev fordelt til seks eskadriller. En enkelt udvalgt af disse havde fornøjelsen af at være i full alert døgnet rundt, altså hvor det fuldt armeret holdt startklar på banen til atombombekast nat og dag.

Der var to besætningsmedlemmer, én pilot samt en navigatør og våbenbestyrer, der kunne studere omverdenen udenfor gennem et lille smalt glug hul på siden af cockpittet. Desuden var der et periskop i bunden af kabinen til lodret jordsigt. Der var naturligvis zero altitude katapultsæder (katapultsæder der kan affyres på jorden og alligevel

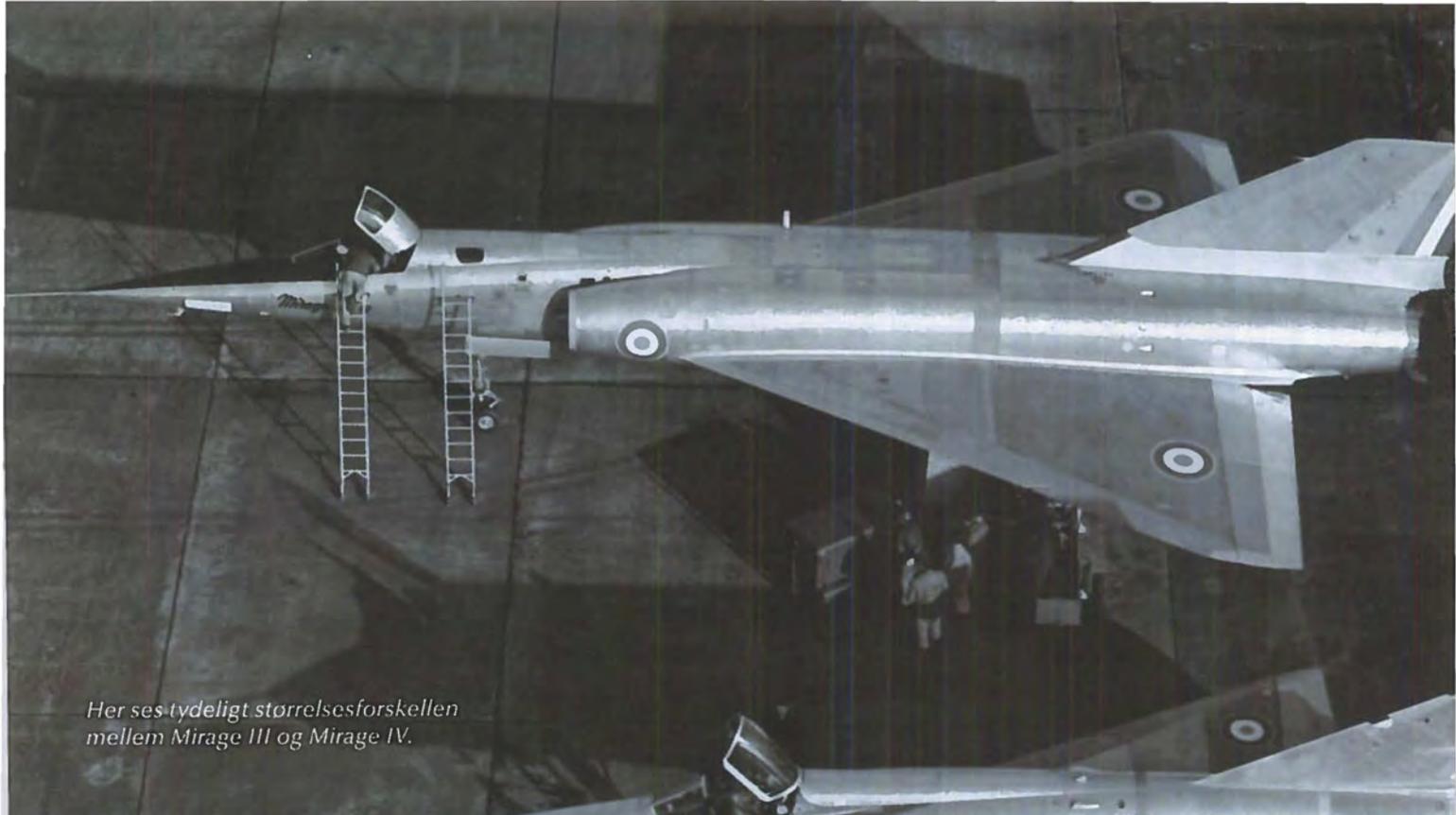
JATO boostere (startrakter), der blev droppet efter start. Mirage IV anvendte også bremsefaldskærm som sine mindre brødre.

Mirage IV'atombevæbning var en 60 kilotons fritfaldende AN-22 atombombe anbragt i et ophæng under bugen. Desuden kunne Mirage udstyres med store ekstratanke under vingerne.

Udover atomvåben kunne Mirage IV bære seks konventionelle 1200 kg bomber eller medføre fire AS37 Martel radarstyredemissiler.

Mirage IV med atombombe ophængt under bugen.





Her ses tydeligt størrelsesforskellen mellem Mirage III og Mirage IV.



Specielt fest-bemalet »Mirage IV-pensionist« under dens sidste parade-flyvning i 2005.



Mirage IV havde et ret højbenet understel. Her ses flyet med den specielle foto-container, som Mirage IVP medførte til reconnoscerings-flyvningene.





ERHVERVSFLYVNINGENS SAMMENSLUTNING

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) er den eneste af sin art i Skandinavien. Det er en forening af kollegaer og konkurrenter og den har medlemmer inden for enhver form for virksomhed, der har med luftfart at gøre.

Den 24. oktober 2006 fejrede man foreningens 60 års fødselsdag ved en sammenkomst i Lauritzen-terminalen i Kastrup.

Her kom formanden Otto Petersen ind på nogle af de sager, foreningen havde taget sig af – nogle er stadig aktuelle.

Historie

To officerer fra Hærens Flyvertropper, løjtnant C. E. Sandquist, Aalborg og flyverløjtnant Holger Petersen, Odense tog initiativ til afholdelse af et møde den 9. september 1946 på Park Hotel i Odense med det formål at drøfte en forening for dansk erhvervsflyvning. Man enedes om, at der skulle stiftes en forening, Danske Erhvervsflyvere, og som formand for den foreløbige bestyrelse valgtes direktør A. C. Norman, der i øvrigt senere blev fiskeriminister.

Tirsdag den 22. oktober 1946 blev der afholdt stiftende generalforsamling på Park Hotel i Odense, hvor foreningens vedtægter blev vedtaget. Kontingentet blev fastsat til kr. 100,00 om året, og formanden blev bemyndiget til at foretage opkrævningen.

Medlemmernes fly dengang

Pilot og én passager, de største fly med pilot og tre passagerer. Under 150 km/t.

Medlemmernes fly nu

Besætning på adskillige personer og med plads til op til 400 passagerer. Omkring 900 km/t.

Lønninger dengang

Piloter, der kan påtage sig alle opgaver: kr. 12-15.000 pr. år.

Minimumstariffer

Priser på flyvninger:
Udlejning uden fører kr. 55 pr. time

Taxaflyvning med

to passagerer	kr. 100 pr. time
en passager	kr. 75 pr. time
Ventetid	kr. 25 pr. time
Belønning til piloten, hvis han skaffer passager med, hvor han ellers skulle flyve tom hjem:	
halvdelen af bruttofortjenesten.	

Rundflyvning:	kr. 15 (voksne)
	kr. 10 (børn)
Reklameflyvning	kr. 100 pr. time
Fotograferingsflyvning	kr. 100 pr. time
honorar til fotograf efter regning.	

1948

Forhandlinger med luftfartstilsynet om tilladelse til at lande på egnede, men ikke godkendte pladser.

Koncession til taxaflyvning, når man ikke er ejer af flyvemaskiner. Dårlige forhold i Kastrup, idet der manglede fortøjningsgrej.

1959

Foreningen havde nu en kassebeholdning på kr. 1.600,00. Den 19. marts blev der skiftet til navnet Erhvervsflyvningens Sammenslutning. Ditlev Valbjørn blev formand og et af bestyrelsesmedlemmerne var Ingolf Nielsen, (Cimber Air).

1960

Bestyrelsen, der nu blandt andre bestod af Valbjørn, Ingolf Nielsen og H. J. Hammer, drøftede muligheden for at få etableret et samarbejdsudvalg med Luftfartsdirektoratet for blandt andet at undgå uheldige BL'er.

1961

Kontor i den gamle lufthavnsbygning i Kastrup. Værløse offentlig lufthavn. IFR flyvning med enmotorede fly. Sendrægtig behandling af fornyelse af koncessioner.

Forbud i Kastrup mod at anvende fly til rundflyvning, med mindre de havde en rejsehastighed på mindst 200 km/t. SAS foreslår, at al flyvning til og fra Kastrup skal være IFR. Glostrup foreslås

som muligt sted for anlæg af lufthavn. Reklameflyvning og meget mere.

1963

Koncessioner. Sort taxaflyvning. Arbejds- og hviletidsregler, Ingolf Nielsen bliver formand for udvalg herom.

Luftfartsdirektoratet indkalder bestyrelsen til møde, fordi man ikke finder, at der er tilfredsstillende sikkerhed inden for den mindre flyvning. Det drejede sig om tjenestetider, lastningsforskrifter, planlægning af flyvning, sikring af last, hensyn til performance, manglende overholdelse af regler, og manglende uddannelse m.m.

Direktoratet foreslår, at ES ansætter en eller flere ingeniører som konsulenter. ES indgår samarbejde med ingeniør Chr. Mørup, Avi Advisors, der skal træde i kontakt med Luftfartsdirektoratet for at undersøge manglerne inden for den mindre flyvning og komme med forslag til deres afhjælpning.

Takket være Mørups grundighed blev alle detaljer endevendt og unoder rettet, og hermed var det gode forhold mellem Direktoratet og ES genoprettet.

1972

I foråret 1972 oplever ES en krise. Valbjørn går af som formand, og Brams afløser ham.

I eftersommeren samme år indtræder jeg (Otto Petersen) som formand.

Fra historie til nutiden

I henhold til formålsparagraffen er det ES's formål at fremme erhvervsflyvningens og varetage dens interesser over for myndigheder og organisationer m.fl. samt at formidle kontakt mellem disse og ES's medlemmer. Det sker blandt andet ved:

Distribuering af diverse materiale fra TEM og SLV

Varetagelse af medlemmernes interesser i diverse nævn, udvalg, råd og arbejdsgrupper.

Inddragelse af medlemmerne i høringsprocesser. Bistand til medlemmerne i tilfælde af problemer.

Råd, Nævn og Udvalg

ES's formand er medlem af følgende råd, nævn og udvalg:

- Luftfartsrådet (Transport- og Energi- ministeriet)
- Nævnet vedrørende erstatning for ud- skrevne fly (Forsvarsministeriet)
- Arbejdsgruppen til forenkling af ad- ministrative byrder for erhvervslivet (Statens Luftfartsvæsen)
- Kontaktrådet for Statens Luftfartsvæ- sen
- Gebyrudvalget
- Statens Luftfartsvæsen

- Arbejdsmiljørådet for Luftfart,
- Luftrumsevalueringsgruppen

- Statens Luftfartsvæsen
- Rådet for Større Flyvesikkerhed

Brancheforening

ES er en brancheforening og i øvrigt den eneste af sin art i Skandinavien. Det skyldes, at vi har medlemmer inden for enhver form for virksomhed, der har med luftfart at gøre.

Virkefelter

Ambulanceflyvning, charterflyvning, reparation og vedligeholdelse, fragt- flyvning, helikopterflyvning, konsu- lentvirksomhed, luftfotografering, pi-

lotuddannelse, ruteflyvning, salg af fly og taxaflyvning.

Personel

Vi er som det øvrige arbejdsmarked ud- sat for mangel på kvalificeret personel.

ES mærker det som mangel på piloter og mekanikere, og vi hilser det velkom- men, at der er nedsat en arbejdsgruppe om luftfartsuddannelserne i Danmark bestående af personel fra Trafik- og Ener- giministeriet, Statens Luftfartsvæsen og Naviair.

Her er man ved at være færdig med før- ste del af arbejdet, som er en beskrivelse af, hvilke uddannelser der forefindes.

Arbejdet vil fortsætte i en bred »refe- rencegruppe« med henblik på, at få for- slag til, hvad der kan gøres på området.



DET SKER I 2007

MARTS

- 1-3. Heli-Expo, Orlando, Florida (www.heliexpo.com)
- 7-8. Avionics Exhibition and Conference, Amsterdam (www.avionics-event.com)

APRIL

- 17-19. Aircraft Interiors Expo, Hamburg
- 17-23. Sun'n Fun, Lakeland, Florida (www.sun-n-fun.org)
- 19-22. AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-friedrichshafen.com)

MAJ

- 22-24. EBACE, Geneve (www.ebace.aero)
- 27-30. La Ferté-Alais Air Show, Aerodrome de Cerny, Frankrig

JUNI

- 7-10. AeroExpo 2007, Wycombe Air Park, Marlow, England (www.expo.aero)
- 18-24. Paris Air Show, Le Bourget, Frankrig (www.paris-air-show.com)

JULI

- 14-15. Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England (www.airtattoo.com)
- 21. Texel Airport 70 år, Texel, Holland (www.texelairport.nl)
- 23-29. EAA AirVenture, Oshkosh (www.airventure.org)

AUGUST

- 18-19. Flyvningens Dage, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)
- 21-26. MAKS 2007, Zhukovski lufthavn, Moskva (www.airshow.ru)

SEPTEMBER

- 1-6. Asian Aerospace Expo and Congress, Hong Kong, Kina
- 25-27. NBAA Exhibition and Convention, Atlanta, Georgia, USA (www.nbaa.org)

NOVEMBER

- 11-15. Dubai Air Show, Dubai, UAE (www.dubaiairshow.org)

Se også www.airshows.org, der omfatter mange sider med air shows i USA og Canada. Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

70

For 70 år siden



Jean Batten on the wing of her Percival Gull, G-ADPR.
(Flyet hænger i dag i lufthavnen i Auckland, New Zealand, red.)

Af Ingrid Muus

FLYV januar 1937 indeholder mange sjove tekster, jeg vælger at bringe ud-drag af to efter at have konstateret, at lederen ikke inspirer til refleksioner over flyvningens situation anno 2007 set i 70-års-perspektivet, og at den lovede 2. del af overisningsproblematikken fylder fire tætskrevne sider og stadig ikke formår at tænde forklarelsens lys i mine øjne. Jeg er som tidligere sagt: Godtvejs-flyver. Men nogle overvejelser over, hvorvidt man skal vælge den civile eller den militære vej for at skaffe sig adgang til flyverifornøjelserne er værd at gentage så mange år efter, da de stadig er aktuelle.

Under signaturen -z. skriver forfatteren:

»(...) De civile Flyvelærere siger: alle kan lære at flyve, det er ikke sværere end at lære at køre paa Cykel, én Gang lært glemmes det aldrig, - og det synes som om de har Ret. Militærets fordringer er større: af et Par hundrede Ansøgere aarlig udvælger man 20-30, som paa Forhaand synes at have Chancer for senere at faa Karakteren »Skikket til Flyver«; givet er det dog, at Valget mellem de to Skoletyper vanskeliggøres af det store Spørgsmaal: Hvorfor vil jeg lære at flyve? Drømmer Du om at faa Din egen Flyvemaskine, godt med Fritid og Penge, saa Du kan flyve hvorhen Du vil, og naar Du vil, eller er det Din Mening, at Du vil leve af Flyvningen, ved Militæret, Luftrutetraffikken - eller vil Du bare tage Flyveundervisning, fordi det er moderne, noget nyt, som ikke alle Dine Kammerater kan?

Eller er det Eventyret, der kalder, er Du allerede blevet smittet af Flyvebacillen, den alle de gamle Flyvere taler - og gerne

taler - om, men som Lægerne hidtil for-gæves har søgt efter? Har man først faaet alle disse Problemer klaret, begynder det at hjælpe; kan man stave og lægge sammen og helst forstaa en halvkvædet Vise, er det værste overstaaet, forudsat at man kan faa Familiens Tilladelse; der er desværre endnu enkelte af den ældre Generation, særlig Arvetanter og -onkler, som har svært ved at forstaa, at den moderne Ungdoms Ønsker om at komme nærmere til Solen end de har været er berettigede; men her hjælper ofte de mest moderne Lægeteorier om solens ultrarøde og ultraviolette Straalers Betydning for Helbredet, om den støv- og bakteriefri Luft højere oppe, om den blaa Himmel med pragtfuldt Solskin over de graa Skyer, samt Løfter om at man nok skal komme ned igen (ingen er jo endnu blevet deroppe) og hvad man ellers kan finde paa; lidt Statistik kan ogsaa bruges, hvis man er heldig. Da endelig ogsaa denne Paragraf er i Orden, melder jeg mig som Elev paa Flyveskolen.« Hermed opskriften på, hvordan man skaffer sig tilladelse og velsignelse med hjælp fra den medicinske videnskab til at gå i gang med bekæmpe eller dyrke flyvebacillen med det civile eller militærets hjælp, forfatteren afslører ikke sit valg. Hold da op, han er fantasifuld, og regner med, at arvetanten falder for den argumentation.

«There are old pilots and bold pilots but there are no old bold pilots«. Denne poetiske remse, som ideligt blev foredraget af visse instruktører under skoling, når man blev lidt for fjantet deroppe nærmere solen, er sagt med en bagvedliggende alvor og sandhed, som aldrig må forklejnes.

Men af og til skal der jo en undtagelse til for at bekræfte en regel. En af dem, der gjorde dette og aldrig blev kureret for flyvebacillen, var australske Jean Batten, som i oktober 1936 satte en ny rekord. Kun 26 år gammel fløj hun som den første alene fra England (Lympne) til New Zealand (Auckland) på 11 dage, 1 time og 25 minutter. »Turen derover var paa flere Maader en Rekordtur. Jean Batten fløj paa 5 Dage 21 Timer og 1 Minut fra England til Port Darwin i Nordaustralien og slog dermed den af Mr. H.F. Broadbent i November 1935 satte rekord med 24 Timer og 16 minutter, og ved at flyve hele den 14.000 miles lange Strækning til Auckland alene var hun den første Soloflyver, der gennemførte denne Flyvning. (...) Hun kom hurtigere over det lunefulde Hav (det tasmanske Hav) end nogen anden før hende - i alt tog Turen fra Kyst til Kyst 9½ Time - hun var den første Kvinde, der fløj over Strækningen og det tredje Menneske, der gjorde Turen alene.« Denne rekord, England - New Zealand i et et-motors plan fløjet af en kvinde, holdt til 1980, hvor Judith Chisholm i en Cessna T-210 slog den på vejen rundt om kloden solo. Det siges, at Jean Batten, 71 år gammel, fulgte med over Tasmanien i en 747 og snakkede med den ensomme flyver langt nedenunder. Jean Batten blev en old bold pilot. Hun døde i 1982 på Mallorca af en infektion efter et hundebid. ✈



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

Anders Madsen, generalsekretær

Knud Larsen, redaktør af Flyv

Lise Jensen, bogholder

Internet adr.:

Telefax

Telefon

4614 1503

4614 1502

4614 1506

4619 1316

E-mail

am@kda.dk

flyv@kda.dk

lj@kda.dk

www.kda.dk

KDA Pilotshop

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde

SE-nr. 63 66 28 28

Åbningstider mandag til fredag klokken 1000-1500

Svend L. Jensen, butiksleder

Jan Fraenkel

Telefax

Telefon

4614 1507

4614 1508

4619 1316

E-mail

butik@kda.dk

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)

Jens Feldborg (næstfmd.)

Tonny Henriksen

Vagn Jensen

Palle J. Christensen

Søren Pedersen

Niels-Christian Levin Hansen

Telefon

9829 3636

3250 7898

5950 4015

8644 1133

8667 4048

4828 9196

4581 0094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen

Kronhjørntvej 4, 8270 Højbjerg

Telefon 8627 6663

Fax 8627 6703

Internet adr.: www.ballonunion.dk

E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hænggliding og Paragliding Union

KDA-huset

Lufthavnsvej 28

4000 Roskilde

Telefon 4614 1509

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

www.flyvdmu.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: bkdpgpr@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

Sporting & Recreational Aviation Conference

den 1. december hos Eurocontrol

På konferencen viste hver sportsgren en præsentation af sporten og dens specifikke behov for tilgængeligt luftrum. Alle disse præsentationer var vellykkede og bidrog forhåbentlig til at tilstedeværende medarbejdere fra Eurocontrol (EC) fik en smule forståelse for vore behov for luftrum.

Det blev gentagne gange fra EC's side fastslået at vi skal medregnes som ligeværdige luftrumsbrugere, og Sir John Allison, formand for Europe Air Sports gentog i sin åbningstale argumentet, at den enkelte fritidspilot har samme ret til luftrum som den enkelte Airbus-passager der skal bruge luftrummet til sin ferietur til en solbeskinnet ø i Middelhavet.

Faresignalerne er stadig, at EC er af den overbevisning der bliver stadig større behov for kontrolleret luftrum fordi de mener at den kommercielle lufttrafik vil være fordoblet omkring 2020 og hertil kommer at lavprisselska-

berne i stadigt stigende omfang anvender/holder liv i de sekundære lufthavne. Der arbejdes i forskellige grupper (og øjensynligt ikke altid koordineret) indenfor Eurocontrol med områderne 8,33 kHz radioer, Mode-S transpon-

dere, ADS-B m.v. og Francois van Haaff sagde ganske rigtigt i sin opsummering af Europe Air Sports's standpunkter, at der øjensynligt mangler coordination mellem disse arbejdsgrupper, og at vi uden denne risikerer at ende i en situa-



Indgangen til Eurocontrol. Foto: Anders Madsen.

tion hvor vi tvinges til at købe Mode-S transpondere som så efter fem år viser sig at være forældede fordi ADS-B kan klare samme sag til en lavere pris og med lavere strømforbrug.

8,33 kHz problematikken er parallel.

Fra Eurocontrol's side mente man at der var fremstillet lavt forbrugende Mode-S-transpondere, men FvH kunne oplyse, at han havde haft lejlighed til at teste denne "in real life" og hvor fabrikanten hævdede at strømforbruget var 400 mA viste det sig i praksis at forbruget var 750 mA og dermed reelt ubrugeligt til anvendelse i rene svævefly.

Præsentationerne af de forskellige sportsgrene samt mange andre informationer kan ses på Eurocontrols hjemmeside. Se dette link:

http://www.eurocontrol.int/eatm/public/event/011206_eas.html



Nogle af de danske deltagere Knud Nielsen, Merete Strandberg, Chr. Madsen og Michael Kristensen. Foto: Anders Madsen.

Nytårshilsen til motorflyverklubberne

Her ved indgangen til det nye år kan vi i DMU glæde os til et nyt og utroligt spændende år.

DMU undergår i øjeblikket nok den største forandring nogensinde, hvor vi er i fuld gang med at tilpasse os til fremtidens krav og udfordringer.

For første gang i DMU's historie har vi ansat lønnet medhjælp, idet vi har ansat Merete Strandberg som Unions sekretær. I den forbindelse oprettes et DMU sekretariat på Meretes bopæl.

Hendes opgaver bliver mangeartede, blandt andet vil der komme langt mere information til vores medlemsklubber, vores hjemmeside www.flyvdmu.dk vil blive løbende opdateret, og ikke mindst vil der blive fulgt langt bedre med i de ting der sker i Europa. Det er i de kommende år at standardisering af flyvning i Europa tager form og regelsættet fastsættes. Det yderst vigtigt at vi følger udviklingen tæt og derigennem får mulighed for at påvirke tingene i den retning vi ønsker.

Vores Unions Håndbog vil blive opdateret mere intensivt, vi har med dette redskab fået en kvalitets styring af vores union.

Vi ser også frem til at der vil blive forsøgt dannet en europæisk motorflyver union efter samme model som svæveflyvernes EGU, som har fungeret i mange år. Vi har sammen med de andre nordiske lande taget initiativ til, at der afholdes et stiftende møde en gang i

januar, og vi har på et møde i Stockholm været medvirkende til at udforme forslag til vedtægter for en sådan union.

Det er af stor vigtighed at motorflyverne får en union på europæisk niveau, og det er noget man fra EASA efterspørger i situationer hvor EASA har brug for rådgivning på motorflyve området.

Desværre må vi konstatere, at det ikke bliver billigere at dyrke vores flyve interesse. Ved det nyligt afholdte gebyrvalgsmøde i SLV blev der igen varslet stigninger på gebyrerne, nogle med over 400% stigning. Enkelte gebyrer er sat ned, men de gebyrer som belaster os hvert år, er alle steget. Et PPL certifikat koster nu 797,- i årsgebyr, en stigning på 39% i forhold til sidste år. Også værktøjerne får deres bekomst med stigning i årsgebyret på 96% på den kategori som vores fly tilhører.

Det er tankevækkende, at gebyrerne for teoriprøverne til PPL næsten er tre gange så høje som det dyreste land i Europa, som vi har sammenlignet med.

Vi protesterer hver gang mod de urimeligt høje gebyrer, men desværre er gebyrvalget kun et høringsudvalg. SLV lytter høfligt til vores argumenter, men flytter i øvrigt ikke et komma.

Der er også trusler fra andre sider som vil betyde dyrere flyvetimer, vi følger nøje med og forsøger at imødegå disse.

Vi hører ofte fra vores medlemmer: »Hvad får vi for kontingentet til DMU?»

Svaret er, at I får varetaget jeres flyve interesser af valgte bestyrelsesmedlemmer, som arbejder ganske gratis, så det fortsat kan være så billigt som muligt at dyrke flyvning som en interesse.

Man kan også se omvendt på det og sige, at hvis I ikke støtter DMU med jeres medlemskab, så vil der ikke være nogen som varetager opgaven og vores fælles interesse for at fremme vilkårene for privat- og firmaflyvning i Danmark.

Vi har i øjeblikket lidt over 1.000 medlemmer, men der er ca. 2.200 PPL certifikater i Danmark.

Det er utroligt vigtigt at vi får flere medlemmer og bliver en stærk union. Vi skal simpelthen arbejde på at få de resterende PPL indehavere som medlem. Kun ved en høj organisationsprocent kan vi gøre os håb om at blive selv administrerende.

Mit nytårsønske for 2007 er at opnå en organisationsprocent på mindst 80% af PPL indehaverne i Danmark. Det kan kun lade sig gøre ved at vores medlemsklubber og DMU gør et stort og positivt hvervearbejde og fortæller vidt og bredt hvor nødvendigt det er at støtte DMU. Lad os løfte denne opgave i fællesskab.

Godt Nytår til jer alle og flyv sikkert i det nye år

Knud Nielsen, Formand, DMU

KALENDER

KDA

20/1 Unionsformandsmøde, Vejle

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

27-28/1 PR-seminar, Arnborg

10-11/3 DSvU Repræsentantskabsmøde,
Vejle Idrætshøjskole

22-28/4 Spring Cup '07, Herning Flyveplads

28/4-5/5 Instruktørkursus, Arnborg

7-12/5 Strækflyvningskursus, Arnborg

17-27/5 DM i Standard og 15 m klasse, Arnborg

30/6-7/7 Instruktørkursus, Arnborg

9-19/7 DM i 18 m, klubklasse,
junior DM og Grand Prix, Arnborg

23/7-2/8 Sun-Air Cup, Arnborg

13-17/8 Strækflyvningskursus, Arnborg

18-25/8 Instruktørkursus, Arnborg

19/8 Nordic Gliding Day

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

28/4 Repræsentantskabsmøde

17-20/5 DMU-tur til Gotland



Navne



Døde

Oberstløjtnant H. Birkelund

Som ung officer var Håkon Birkelund den første chef for jagerbombereskadrille 729, der blev oprettet i Karup 1953 med F-84G. Han efterfulgte i 1955 sin bror Frede som chef for ESK 725 (også med F-84G i Karup).

Men allerede i 1956 var det slut med eskadrilleflyvning for Håkon Birkelunds vedkommende. Han overgik til administrativt arbejde og var i en længere årrække chef for Flyvematerielkommandoens forsyningsafdeling. I forbindelse med anskaffelsen af reservedele var han i flere år udstationeret i USA.

Håkon Birkelund var født den 15. april 1923 og døde den 23. november 2006.

85 år

Oberst N. Lund

Niels Lund, der fylder 85 år den 3. januar, begyndte som hærofficer. I 1950 blev han militærflyver, og i 1953 var han første chef for den nyoprettede ESK 728 (F-84G). Af hans senere poster kan nævnes operationsofficer på Skrydstrup og chef for Sector Operations Central i Karup. I 1969 blev han stationschef i Skrydstrup og derefter i Karup.

Han sluttede sin militære karriere i 1984 som dansk militærrepræsentant ved SHAPE.

100 år

Revisor Iver H. Iversen

Den 31. januar bliver Foreningen Danske Flyveres ældste medlem 100 år. Det er statsautoriseret revisor Iver H. Iversen.

En stor samling af pokaler, diplomer m.v. vidner om at Iversen i sine unge dage var en fremtrædende atlet, i 1924-25 Danmarks hurtigste på 800 m løb. Senere lærte han at flyve og fik sportsflyvercertifikat, som man dengang sagde, i 1939.

Iversen har siden 1952 været revisor for Danske Flyvere, og i 1988 udnævntes han til æresmedlem af foreningen. Han har også en lang årrække revideret Kongelig Dansk Aeroklubs regnskaber.

70 år

Oberst P. Dønvang

Den 26. januar bliver Palle Dønvang 70 år. Han begyndte i Flyvevåbnet i 1956 og fik sin første chefpost i 1963, da han blev chef for ESK 729 (Republic RF-84F); senere har han bl.a. været operationsofficer i Karup og chef for FSN Aalborg 1986-1990. Derefter tog han orlov for at være kommunaldirektør i Skanderborg, men i 1994 vendte han tilbage til Flyvevåbnet og blev stationschef i Karup. Han gik på pension i 1997.



**Der er også plads til din annonce i
Flymarkedet**

**Annoncetelefon:
7580 0032**

**HUSK
adresse-
ændring**

Ændrede procedurer hos
Post Danmark gør at det er
vigtigt at du husker at melde

adresseændring,

ellers risikerer du
at FLYV udebliver.

**REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION**



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

Autocamper sælges



VW Karmann Missouri 635 ST, 2,5 Tdi årg. 2002 Kørt 80.000 km. Med varmt og koldt vand, toilet og bad, køkken 5 sovepladser og garage med plads til MC. Pris 395.000,-
Mindre sportsfly kan evt. indgå i handlen.
Henv. tlf.: 40 880 880
mail: os@ogcompany.dk



We bring you up front

VIL DU VÆRE PROFESSIONEL PILOT?

Ring og aftal tid for en personlig introduktion til trafikflyveruddannelsen - herunder information om attraktiv mulighed for finansiering (årlig rente p.t. 6,45%). 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

Vælg en solid samarbejdspartner!
- når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275



DANSK FLY ELEKTRONIK APS
KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

ANNONCERING

Ring til Jakob Tornvig
Tlf. 7580 0032

Professionel pilotuddannelse

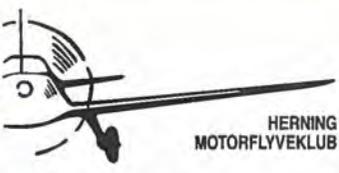


- ATPL (A) Mesterat Radiokursus
- FI (A) Flyveinstruktør
- THEP II, DA32 med Cessna 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
Tele: 7020 6390
Fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk



DANISH AVIATION COLLEGE

**PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio**
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
Proficiency check, Træningsflyvning
Flyveskolen kan tilbyde overnatning



Scandinavian Flight Training Center
e-mail: info@sftc.dk - www.sftc.dk

Sindal Lufthavn Tågholtvej 170 DK-9670 Sindal Tlf. +45 98965633	Karup Lufthavn NO Hansensvej 4 DK-7470 Karup J. Tlf. +45 97524037	Skive Lufthavn Lufthavnsvej 1 DK-7840 Højslev Tlf. +45 97524037
--------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevis. **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**=Rettinghed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasserettighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficiency Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettinghed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forrige side eller
www.flyv.dk

 **POST**

PP DANMARK

Maskinel Magasinpost
ID-nr. 42401

benair

BENAIR A/S

Ståning 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.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

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



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
- TRI Instructor course
- 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) integreret. IRI(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

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

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.

0202/0006
2750 0

Mdl. 094427 BIRTE KORSGAARD
FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 BALLERUP

Afsender

Schultz Portoservice
Postboks 9490
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

aviation

GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Radiobevis

Flyvevåbnets
Bibliotek





Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927



Medlem af Forsikringsmæglerforeningen i Danmark

northern Keyman Certifikatforsikring til piloter



Torben Lund Simonsen
Forsikringsmægler

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
maegler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss off license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



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 aerobic 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

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
DAVID CLARK
BECKER
SHADIN
MAGELLAN

ROCKWELL COLLINS
PELTOR
ICOM
SKYFORCE
II MORROW

SENNHEISER
HONEYWELL
GARMIN
TRIMBLE
MID-CONTINENT

AVIA RADIO



Avia Radio A/S Hangar 141
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

QBE Nordic Aviation bliver nu en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis
det kan være dyrt at lade være.



QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon : +45 33 45 03 00
e-mail : info@qbenai.com
Web : www.qbenai.com



Nordic Aviation



FLYV

Årgang nr. 2 - februar 2007

Indenretning og administration:
Havnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Redaktion:
Havnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
E-mail: flyv@kda.dk

Redaktør:
Erik Larsen (ansvarshavende)

Redaktionen:
Erik Kofoed

Redaktører:
Jakob Tornvig, Vongevej 38,
8270 Tørring
Telefon 7580 0032, Telefax 7580 0034
E-mail: jakob@tornvig.dk

Redaktion:
Medielsetryk Marketing ApS,
Søndergade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementpris:
100 kr. pr. år plus evt. udlandsporto.

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

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

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

Telefon 0015-492X



Abonnementet oplag ifølge Fagpressens Statistik og Kontrol i perioden 1.7.05 til 31.6.06: 3.912 eksemplarer.

Indholdet på siden:
De to danske Libeller gøres klar til konkurrence om morgenen på Rieti flyvebane. Forrest er Nils ved at tape 99, bagved pudser Rasmus og Helge. Side 109. Foto: Øjvind Frank.

Artikler:

- 8 LS 10 vågnet af sin tornerosesævn
- 14 For-VM i Rieti
- 18 RV formationsflyvning
- 20 Piper Jet
- 22 Udlændinge løb med de danske H-500
- 26 Tid til køb af brugt svævefly?
- 34 Vist nytter det noget



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Rubrikker:

- 4 Leder
- 5 Kort Sagt
- 30 Historiske vingesus
- 35 Det sker
- 36 For 70 års siden
- 37 Oscar Yankee
- 38 Organisationsnyt
- 40 Navne
- 42 Flymarkedet





Det er nu det gælder

KDA mobiliserer nu, sammen med vore europæiske samarbejdsorganisationer, alle kræfter på at få omstødt den EU forordning (COM(2005) 579), som står foran snarlig vedtagelse, og som startede så lovende og positiv for sports- og fritidsflyvningen. Sagen er, at Statens Luftfartsvæsen (SLV) og en række andre National Aviation Authorities (udenlandske SLV'er) har formået at få ændret og udvandet forslaget her i elvte time, så det er blevet helt uacceptabelt for os.

Mange af de væsentlige og for os revolutionerende forslag til nye regler er nu blevet enten slettet eller omformuleret og strammet op, så de stort set ligner de regler vi har i dag. Dermed er udsigten til en gennemgribende standardisering af certifikatreglerne, uddannelsesreglerne og muligheden for udstrakt selvadministration pludselig borte.

EASA havde lagt op til et regelsæt, der lå meget tæt op af de regler, der gælder i England og USA, og som lå meget tæt på de ønsker, som den

europæiske sports- og fritidsflyvning havde. På trods af den relative store indflydelse EAS (European Air Sport) og EGU (European Gliding Union) har haft på udformningen af forslaget, så er det alligevel lykkedes SLV sammen med andre NAA'er, at sætte et afgørende fingeraftryk på forslaget.

Problemet med SLV er, at de her er gået direkte imod regeringens tidligere udmeldte politik på området, og også handlet stik modsat det de i flere møder med vore organisationer har meddelt. Derfor er det ikke for meget sagt, at SLV på den baggrund er utroværdige og taler med to tunger. SLV varetager ikke brugernes interesser, men der imod kun deres egne, her forstået: arbejdspladser og interessefære.

SLV klynger sig til, at ville betjene sports- og fritidsflyvningen på trods af, at de leverer en service til denne gruppe, der er under al kritik. SLV's ekspeditionstider er helt uacceptable, set på baggrund af, at det nu sker på »honorar« basis. DHPU's drifts-

håndbog har til eksempel ligget til godkendelse i to år.

Når SLV's service er så ringe over for sports- og fritidsflyvningen, hvorfor mon de så er interesseret i at beholde området? De tårnhøje gebyrer kunne være et godt gæt. Et område hvor SLV i sin tid optrådte utroværdige, idet de havde lovet langt mindre stigninger i gebyrerne end de senere kom ud med.

Da den nuværende regering kom til, lød der nye toner fra SLV. De skulle være serviceminded, lytte til kunderne og være i dialog med kunderne. En kort overgang følte det også som om, der var kommet en helt ny ånd og nye holdninger i SLV, men det varede kun kort. Snart skulle det vise sig, at de faldt tilbage i gamle dogmer og vanetænkning, og nu er de i forhold til EU's nytænkning på direkte kollisionskurs med os, som brugere og regeringens udmeldte politik.

Niels Jensen, Formand DHPU
KDA bestyrelsesmedlem

EASA styrer Europa – og dermed dig!

EASA (European Aviation Safety Agency) med beliggenhed i den tyske by Köln er det sted hvor din flyvefremtid bestemmes. EASA er en EU-enhed, hvor beslutninger i modsætning til de tidligere JAR-regler, er lov i alle EU-medlemstater.

Den store forskel er, at de »gamle« JAR-regler var kun vejledende, mens EASA-reglerne er alvor.

Derfor er det vigtigt for Kongelig Dansk Aeroklub at søge at påvirke alt lovgivende arbejde, der vil have betydning for vor bevægelighed i luftrummet.

EASA har nedsat forskellige udvalg, hvor KDA er repræsenteret i de to:

- Tidligere generalsekretær Jørn Vinther – deltager i EASA FCL-001 (certifikater)
- Konsulent i DSvU Helge Hald – deltager i EASA M 017 (materiel).

I gamle dage (dvs. for et par år siden) blev forslag til ændringer af regler og forordninger tilsendt på papir, men det har EASA ændret på. Der bliver *intet* tilsendt hverken på papir eller e-mail. Nu skal organisationerne selv sørge for at holde sig orienteret ved at checke EASA's hjemmeside for at se hvad der er under opsejling. Har man kommentarer og EASA ikke har modtaget dem inden sidste svar dato er det bare ærgerligt – du har mistet chancen for indflydelse.

Derfor er det vigtig at KDA har fået plads i disse udvalg – for at holde *dig* orienteret og gennem udvalgsarbejdet arbejde for *dine* interesser.

KDA har på et møde i januar nedsat en *task force* bestående af Jørn Vinther, Per Wistisen, Merete Strandberg og Helge Hald. Generalse-

ekretær Anders Madsen er koordinator og observatør i udvalget.

Udvalgets højst prioriterede opgave er at søge at påvirke indholdet af EU-forordningen KOM 579.

Der er desuden nedsat et udvalg bestående af KDA's formand Aksel C. Nielsen, Niels-Christian Levin Hansen, Niels Jensen og Jens Feldborg. Anders Madsen er også i dette udvalg koordinator og observatør.

Dette udvalgs vigtigste opgave er at kontakte politikere på Christiansborg og i EU ad alle mulige kanaler. Endvidere kontaktes andre danske flyveorganisationer.

Følg med på KDA's hjemmeside (www.kda.dk) – udviklingen i EASA's aktiviteter går så hurtigt at de trykte medier kan blive overhalet inden om.



Kort Sagt

Til Dubais lufthavn

Kjeld Binger (52), tidligere direktør for Københavns Lufthavns datterselskab, der driver lufthavne, bliver administrerende direktør i Dubai Aerospace Enterprise Airports. Før jul sagde han farvel til CPH.

Dubai Aerospace Enterprise Airports er en af seks divisioner i Dubai Aerospace Enterprise. Selskabets mål er at få ledende rolle i den globale udvikling og drift af lufthavne. Selskabet investerer 15 mia. USD i lufthavne i Mellemøsten og Asien.

Bygningsingeniør Kjeld Binger kom til Københavns Lufthavn i 1994 som leder af planlægnings- og udviklingsafdelingen. I 1998 fik han ansvar for lufthavnens opkøb og drift af ni lufthavne i Mexico, 49 % af aktierne i Newcastle Airport og en aktiepost på 20 % i kinesiske Hainan Meilan Airport.

Københavns Lufthavns økonomidirektør, Torben Thyregod, har overtaget Bingers ansvarsområder og er indtrådt i Københavns Lufthavns direktion. Han er pr. 1. januar 2007 udnævnt til viceadministrerende direktør. Direktionen består nu af Torben Thyregod og adm. direktør Niels Boserup.

Raytheon

Det amerikanske firma Raytheon offentliggjorde for nylig at det har solgt sit datterselskab Raytheon Aircraft Company til et nydannet selskab Hawker Beechcraft Corporation, ejet af GS Capital Partners og Onex Partners for 3,3 mia. USD.

Handlen omfatter Raytheon Aircraft fabrikker og andre aktiver i mange steder i USA.

Raytheon Aircraft Co. har ca. 8.500 ansatte og omkring 100 autoriserede flyservicecentre i verden.

For tiden produceres bl.a. Premier I, Bonanza G36 og G58, King Air 200 mfl.

Boeing Dreamlifter

Bygningen af dele til den nye Boeing fly 787 Dreamliner foretages ikke kun Seattle-området, men rundt omkring i verden. For at kunne transportere bl.a. kropssektioner har Boeing fået ombygget tre Boeing 747-400 hos Evergreen



DanFly-Aviation

DanFly-Aviation med hovedbase i Vojens har sammen med det hollandske EPST skabt en pilotuddannelse med garanteret jobplacering efter endt uddannelse.

Den 8. januar startede det første hold integrerede elever op på 9 personer i samarbejde med hollandske European Pilot Selection and Training.

Den integrerede uddannelse er bygget op over fem moduler, startende med en udvælgelsesprocedure og derefter integreret uddannelse hos DanFly-Aviation i Vojens Lufthavn. Her gennemføres hele uddannelsen fra nul erfaring til »Frozen ATPL«.

Modul 3 er AJFC kursus (Airline Jet Foundation Course) ved EPST i Utrecht, Holland. Her forberedes piloten under simulatortræning til at kunne gennemføre type rating og vænnes til flerpilot samarbejde, og der forsættes i modul 4 med evt. type rating på Boeing 737NG eller Airbus 320.

Modul 5 er job placering. Alle uddannede piloter henvises til et job i EU-baseret selskab. Og her er det nye: Hvis ikke eleven er i job senest 24 måneder efter endt uddannelse, refunderes hele det indbetalte beløb i samme rater som eleven selv har indbetalt. Uddannelsen er åben for alle EU-landes statsborgere og foregår udelukkende på engelsk.



Dreamlifter er navnet på den ombyggede 747-400 Large Cargo Freighter.



Dreamlifter nr. 2 ruller ud i endelig bemaling.

Aviation på Taiwan. De tre fly har fået udvidet kroppens diameter og fået sat et »hængsel« i halen således at sektioner og vingetanke mm. til 787 kan transporteres til USA fra Japan, hvor de bygges af Kawasaki Heavy Industries og Fuji Heavy Industries.

Den 12. januar rullede det andet af de tre fly ud fra Evergreen's hangar.

Islandske sagaer

Det nyetablerede rejseselskab Northern Travel Holding er blevet ny ejer af lavprisflyselskabet Sterling. Selskabet er blevet solgt af FL Group, som købte det af investeringsselskabet Fons (ejet af FL Group) sidste år. Northern Travel Holding ejes også af FL Group, Fons og endnu et islandsk selskab. Salgspris 1,6 mia. DKK.



Dreamlifter nr. 1, der ikke har nået at få den endelige bemaling, laster i Nagoya Lufthavn sektioner til 787 Dreamliner. Alle fotos: Boeing.



Lockheed F-35 Lightning II's første start den 15. december 2006. Foto: Lockheed Martin.

Sterling har ifølge deres hjemmeside 612 ansatte (i 2004) og opererede 29 Boeing 737 af typerne -500, -700 og -800.

Tårnfalken

Forsvaret anskaffede for nogle år siden det franske Sperwer system med ubemandede observationsfly for ca. 400 mio. kr. Tårnfalken, som systemet danske navn var, kom aldrig til at fungere. Hele sagen udløste en »næse« til forsvarrets top fra statsrevisorerne og Rigsrevisionen har også kritiseret projektet.

En uvildig advokatrapport, der kommer her i foråret, skal forsøge at placere ansvaret for projektet. En del af Tårnfalkesystemet er i efteråret 2006 blevet solgt til det canadiske forsvar for 40 mio. DKK.

Lightning II i luften

Den 15. december 2006 fløj Lockheed Martin F-35 Lightning II for første gang. Starten gik fra fabrikken i Fort Worth, Texas kl. 12:44 CST med stigning til 15.000 ft. Her udførte testpiloten Jon Beesley en række manøvrer for at prøve flyets håndtering og systemernes virkemåde.

Flyvningen blev fulgt af to F-16 og en F/A-18.

Den anden flyvning foregik den 8. januar. Denne gang op til 20.000 ft og Mach 0.7. Denne flyvning varede en time og to minutter.

Der skal fremstilles tre varianter af F-35. En i CTOL (conventional takeoff and landing), der starter fra alm. startbaner. En STOVL (short takeoff/vertical landing) til mindre skibe og små (nød)startbaner og en CV (carrier variant) til hangarskibe med katapultstart og stopwirekrog.

Den første flyvning foregik med en

Pratt & Whitney F135 motor, senere vil det være muligt at vælge en GE Rolls-Royce F136 motor.

Danmark ud af NFTC

Fra 2011 vil der ikke blive uddannet danske piloter under programmet NATO Flying Training in Canada, skriver Flight International. Programmet er et samarbejde mellem Canadas forsvarsministerium og det canadiske selskab Bombardier. Siden 2000 er der uddannet omkring 25 danske piloter på skolerne. Basic training på Raytheon T-6 Havard II foregår i Moose Jaw, Saskatchewan og jettræning på BAe Hawk 115 på Cold Lake, Alberta.

Det danske forsvar har valgt at afbryde den 20-årige kontrakt på halvvejen, og måske vil canadierne kræve en form for kompensation.

Om flyveuddannelsen ved Euro-NATO Joint Jet Pilot Training system på Sheppard AFB i Texas alene skal dække det danske behov, vides ikke. Årsagen til at man fra dansk side ønsker at opsigte aftalen med canadierne er alene en økonomisk betragtning, oplyser Forsvarskommandoen.

Flyverminder

Luftkaptajn Sigurd Høj, der er fyldt 95 år, skrev i 2000 en bog om sit flyverliv. Han kaster sig gerne ind i debatten om flyvningen og dens vilkår, bl.a. om Flyvestation Værløses fremtid.

Sigurd Høj blev militærflyver i 1936 (!) og fløj Fokker C V, Fokker D XXI mm. I 1945 blev han trafikflyver i DDL og fortsatte i SAS til 1971.

Høj har stadig en del bøger tilbage, så vil du læse om den gang rigtige mænd var piloter, så kontakt Sigurd Høj på tlf. 45 87 59 17. Prisen er kun 150,00 kr.



MPL - ny pilotuddannelse

For at være klar til den fremtidige vækst og dermed behovet for flere kommercielle piloter, har Sterling Airlines og Center Air Pilot Academy, taget MPL-princippet til sig, således at piloter er fokuseret og trænet til at flyve store kommercielle jetfly.

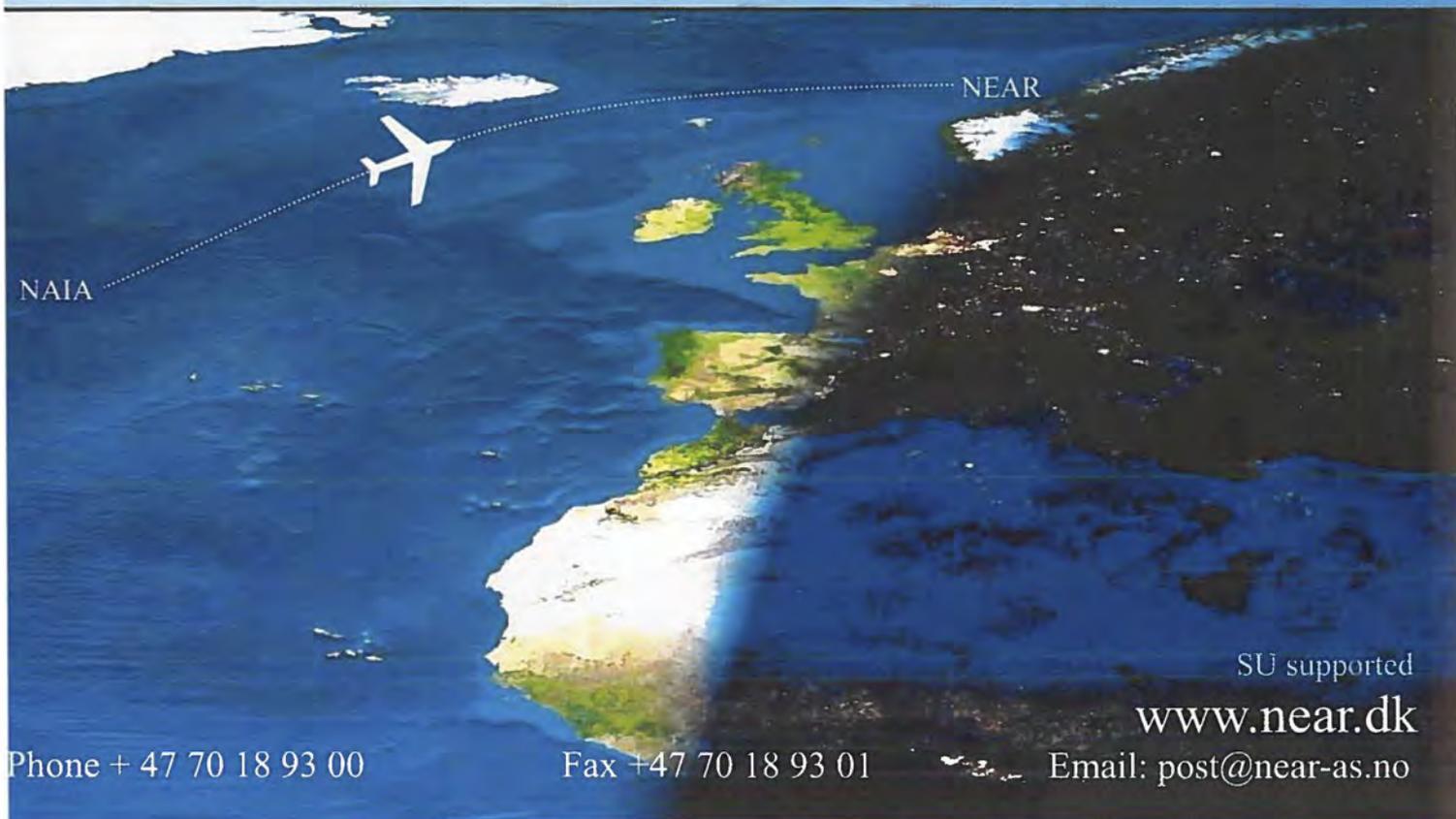
»MPL er helt og aldeles baseret på kompetencer i stedet for antallet af flyvetimer og vil inddrage træningselementer, der allerede nu er på plads på verdensplan, såsom effektiv anvendelse af flysimulatorer, maskiner der kan simulere nødsituationer, multicrew management og den såkaldte TEM model (Threat and Error Management), der håndterer trusler og fejl under flyvningen«, fortæller Jens Frost, der både er medejer af Center Air og luftkaptajn.

Eleverne vil hos Sterling blive uddannet til ikke alene at flyve som styrmand på en Boeing 737, men også få den indsigt i den bagved liggende administration, og dermed være endnu bedre rustet til påbegyndelse af den fremtidige karriere«, siger Ole Therkildsen, chef for Sterlings uddannelsesafdeling.

Eleverne afslutter uddannelsen med 100 timers linietræning og vil være ansat af Sterling i de sidste to måneder af træningsperioden.

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which we have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete PROFESSIONAL PILOT ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students do not have to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your carrier by attending the next admission test, NEAR is your best and safest choice!



SU supported

www.near.dk

Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Email: post@near-as.no

Included in the education...

European and American
Professional Pilot
Certificates

Up to 1500 flight hours

Apartment in USA and lodging
house in Norway

Preparation course for your
first job as pilot in Denmark
and Europe

THE DREAM OF FLYING

Every year NEAR is completing 20-30 Professional Pilots through the well known ATPL Integrated model. This is the pilot program you should start with if you have no or only minor experience from flying. We have students from Denmark at different phases in the program. Our goal is to serve and provide the students from day one of enrollment, and until the students get their Certificates, and important experience as Flight Instructors. One of the students that graduated in 2004, started his carrier with NEAR and NAIA, and continued in his first Professional Pilot job in SkyEurope only short time after graduation. He says:

"The dream of flying has always been there. NEAR and NAIA made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

The first step towards your carrier as a Professional Pilot starts with the admission test at NEAR. We are arranging 4 admission tests a year. The next admission tests are held on the 10th of August, and in November, and will take place in our facilities at Aalesund Airport Vigra outside the town of Alesund on the west coast of Norway. The test itself will take one day. It is also possible to join another testing day upon request. Since we have noticed that Danish candidates take an interest in our ATPL Integrated Professional Pilot program, we will for the admission tests during 2006 invite interested candidates without costs to Norway, provided enrolment in one of the classes in 2006. Dates for testing are always announced on our websites at www.near.dk. Apply now to participate at the admission test events in Norway!



Artiklen er lånt af det tyske tidsskrift Segelfliegen og oversat af Gitte Kargaard Sørensen.



LS 10 VÅGNET AF SIN TORNEROSESØVN

Tekst og foto: Ludwig Haslbeck

Der findes næppe noget flyprojekt med en så omskiftelig historie som LS 10. Det er »født« hos Rolladen Schneider, men har nu hjemme hos DG Flugzeugbau.

Allerede i halvfemserne opstod ideen hos LS om at udvikle en efterfølger til LS 6, som takket være sine fremragende og harmoniske flyveegenskaber var elsket af mange, men som ikke helt længere kunne klare sig i 15-meterklassen. De allerførste udkast til en efterfølger,

under altafgørende deltagelse af Werner »Micro« Scholz, koncentrerede sig således i første omgang om et 15-meterfly, som skulle arve den gode »handling« fra LS 6, og som samtidig vha. en højere ydeevne igen skulle kunne klare sig i mesterskaberne. Men da det viste sig, at 15 meter-klassen fik stadig færre deltagere, mens flere strømmede til 18 meter-klassen, stilede man nu i stedet efter en 18 meter – problemet var bare, at den havde den en anden opdeling af

vingesektionerne end forgængeren LS 6 c. I selve udviklingsprocessen brugte man som udgangspunkt kroppen fra LS 6 c, som jo var et godt sted at starte, halen stammer fra LS 8. Vingerne gennemgik på flere områder en forbedring, først og fremmest blev de gjort mere modstandsdygtige overfor fluer og regn. Det nye fly har således langt bedre egenskaber, men besidder stadig de gode flyveegenskaber, som er kendt fra LS 6. Dette viste sig tydeligt allerede på de første flyvning-



Cockpittet minder umiskendeligt om cockpittet i LS 8-st. Dog bliver det beklædt med en god kvalitet stof.

ger – prototypen fløj for første gang i maj måned 2003. Efter at Rolladen Schneider gik konkurs redede DG både LS 8'eren og rettighederne til LS 10 ud af boet, sammen med produktionsfaciliteterne.

Ændringer forud for serieproduktion

Den »nye« LS 10 er endnu ikke klar til levering. Der skal stadig foretages en del ændringer før en egentlig serieproduktion kan gå i gang. Alle DG's ledende medarbejdere har derfor i 2005 fløjet ikke bare LS 10, men også andre tilsvarende fly, for at kunne have den bedst mulige baggrund for at få øje på alle forbedringsmulighederne. Det er netop de forbedringer, man lige nu er ved at implementere i den kommende serieproduktion.

De vigtigste ændringer vedrører opdelingen af vingesektionerne: eftersom flyet oprindeligt var tiltænkt 15 meter-klassen, var vingerne delt langt inde for at få en mere aerodynamisk grundplan. Opdelingen kommer nu til at være længere ude på vingen: på 15 meter-udgaven monteres 0,5 meter lange tipper med nydesignede winglets, vingetipperne på 18 meter-versionen er tilsvarende længere. For flyets ydeevne betyder det et kompromis som bestemt kan forsvares: en forenkling i produktionen betyder lavere omkostninger – og flyet bliver tilmed også noget lettere. Også vandballastsystemet er enklere: I stedet for tre separate tanke, har hver vinge nu to integrerede tanke. Dertil kommer en tank i halen for at udligne tyngdepunktets forskydning fremad.

Og som noget helt nyt er det nu muligt at tømme vandtankene separat. En anden fordel ved at dele vingen længere ude er, at monteringen af den yderste del af vingen nu kan klares af én person, hidtil har det været nødvendigt at være to.

For så vidt angår krængerorene så giver ændringerne ingen problemer, eftersom de oprindeligt er udlagt som flaperons. Ligesom 18 meter-versionen bliver også lillebroren forberedt til hjemhentningsmotor. Motoren, Solo-2350 med 23 heste, kommer fra LS 8'eren, og skal kunne muliggøre en stigning på 1,3 m/s. Med hensyn til tanken, bliver det muligt enten at vælge en 17 liters tank (standard), eller den lidt mindre 13 liters tank, som samtidig efterlader lidt mere plads til bagage.

Af øvrige ændringer som kommer til at gælde de seriefremstillede fly, er sammenkoblingen af luftbremser og hjulbremse, som erstatter LS-modellernes hælbrems. Også overgangen mellem vinger og krop bliver optimeret, men pga. produktionsmetoden foregår tilpasningen på DG-fly. En »garage« til flueskraberen indbygges, og skal hjælpe til at mindske luftmodstanden. Montering af den yderste vingesektion foregår nu med en fjederbolt i stedet for den gamle fingermøtrik, hvilket er langt mere enkelt. Man regner med at overgå til DG's produktionsmetoder på nogle områder, som fx tilpasning af bæreflader og boringen af huller til hovedbjælkerne. Rent grundlæggende er flyet dog stadig LS, hvorfor man også har valgt at bibeholde navnet.

Allerede på AERO 2007 udstillingen i Friedrichshafen vil den nye LS 10 st »made by DG« være at se, leveringen af de første eksemplarer vil kunne ske samme år.

Ved mit besøg i Bruchsal lærte jeg prototype nr. 2 at kende: påbegyndt hos LS i Egelsbach, men stod den 19. maj 2006 færdig hos DG. Helt almindelig og ganske let at samle: vingerne forbindes vha. to bolte og rorkoblingen foregår helt automatisk vha. Hänle-tragte. Dog viser vingerne sig at være ret tunge trods det faktum, at de er delt langt inde. Direktør Holger Back lover dog, at flyets

forholdsvis høje tomvægt på 310 kg vil blive reduceret med mindst 20 kg på de serieproducerede fly. I flyets data er angivet en tomvægt på 275 kg for den rene svæveudgaves vedkommende – for udgaven med hjemhentningsmotor ligger den på 320 kg, i hvert fald hvad angår 18 meter-udgaven. Haleplanet fæstnes vha. en stor fingermøtrik, som det er så typisk for LS.

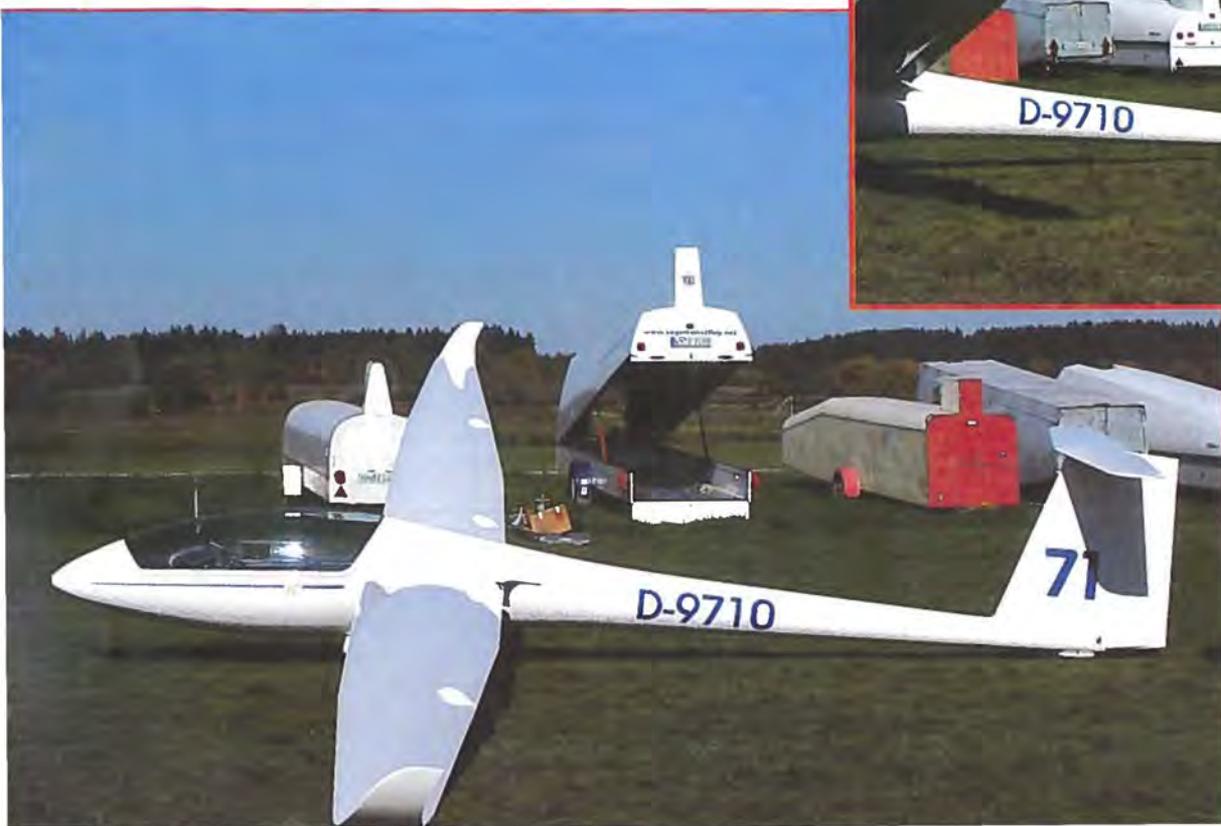
er forsynet med et fem tommer stort hovedhjul, som giver god kontrol på jorden og som er udstyret med en hydraulisk skivebremse. Når flyet sættes i produktion bliver skivebremsen udskiftet med en almindelig tromlebremse. Komforten på jorden sørger halehjulet for, og vingslæberen kan med fordel bibeholdes, da man ingen planer har om et selvstartende fly. Holger Back

» ... indretningen af cockpittet, håndtag til hood og hjul er umiskendeligt LS. «

Heller ikke på andre punkter kan flyet lyve sig fra sin oprindelse: kroppen, som i store træk nedstammer direkte fra LS6 c og de velkendte høje, runde winglets er sikre kendetegn. Men slægtskabet viser sig helt ned i detaljen: indretningen af cockpittet, håndtag til hood og hjul er umiskendeligt LS.

Flyet er lavet af kulfiber, og en særlig forstærkning foran afstiver kroppen og danner et sikkerhedscockpit, som kan optimeres yderligere vha. det valgfrie NOAH-System. Flyet

forudser en mulighed for yderligere at forbedre flyets egenskaber ved at finde den mest optimale placering af turbulatorerne på vingerne.



▲ De markante LS-winglets har gennemgået en let modifikation i 18-meterudgaven.

◀ Set udefra kommer LS 10'eren til at være 100% identisk med prototypen.



« Den automatiske rorkobling foregår via Hänle-tragte.

» Den automatiske kobling af højderoret foregår uden brug af værktøj og andre løse dele.



Schempp-Hirth-luftbremserne kommer ud på vingens overside, og de ovale ender på listerne er med til at modvirke, at der opstår krakelering ved brøndene. Et andet typisk kendetegn for LS er, at hooden åbner opad sammen med instrumentpanelet. I cockpittet føler man sig godt tilpas, såfremt man er normal af bygning. Enhver som kender en LS-pilot vil vide, at han/hun er som skræddersyet til sit fly, hvilket giver en ganske god kontakt med flyet, men samtidig også meget lidt plads til at medbringe diverse hjælpemidler på flyveturen. Er man en stor pilot, kan ryglænet rykkes bagud, og i standardudgaven er det muligt at montere en anden nakkestøtte. Pedalerne kan indstilles mens man flyver, hvorimod ryglænets position skal overvejes på jorden. Styrepinden er placeret på traditionel vis, hjulhåndtag og håndtag til vandtankene er placeret til højre og flaps- og luftbremsehåndtag sidder til venstre. Trimmet betjenes vha. et lille håndtag på styrepinden og hjulbremsen vil, som tidligere nævnt, blive kombineret med luftbremsen, som det er tilfældet i mange andre svævefly. Alle håndtag er placeret ergonomisk korrekt, og kan betjenes helt uden problemer.

Desværre bliver det i Bruchsal kun til en »prøvesidning« af flyet – vejret er så dårligt, at en egentlig prøveflyvning slet ikke kommer på tale.

Testflyvningen

Men endelig, i slutningen af oktober byder muligheden sig for en prøveflyvning i Paterzell ved Weilheim. Strålende solskin med en kraftig inversion lover en rolig flyvning, desværre uden mulighed for termik.

position 0, så i +5, og snart letter flyet. Ifølge Holger Back kan flyet også uden problemer startes med positive flaps helt fra start. LS 10'eren følger let efter Husky'en, som ubesværet slæber os op i 800 meters højde – sigten er stadig god. Ved langsomflyvning efter udkobling

» ... Enhver som kender en LS-pilot vil vide, at han/hun er som skræddersyet til sit fly, «

Jeg starter i flyslæb efter en Husky. Kørslen på jorden med flaps i -10 er helt problemfrit, sigten ved jorden god, og flyet meget manøvreedygtigt. Det udviser ingen tilbøjelighed til at tabe en vinge. Kort efter sætter jeg flapsene i

med flaps i +5 og pinden trukket helt tilbage reagerer flyet tydeligt. Da pinden igen føres fremad bygger det hurtigt fart op, og ved overgang til flyvning med høj fart fungerer flapshåndtaget nærmest som en slags gashåndtag. Desværre er

max. hastighed for mit vedkommende begrænset til 200 km/t, eftersom man endnu mangler at gennemføre flutertest. Det er meningen, at typen skal have 280 km/t som max. hastighed.

I ca. 500 meters højde kommer overraskelsen: den lette østenvind, som rammer en nord/syd-vendt højderyg, udløser sammen med solindstrålingen nogle termikbobler, som giver et uregelmæssigt stig på op til 1,5 m/s. Og nu viser flyet sine sande kvaliteter: så let som ingenting finder den ind i opvinden, som i dette fly er så let at mærke, at variometeret nærmest lader til kun at være nødvendigt som backup. Trimmets gør det helt problemfrit at finde den ønskede hastighed, også hvis den ønskede hastighed er max. hastigheden.

Når der kurves ligger flyet stabilt i boblen – med 85 km/t og +5 kurver den næsten af sig selv. Den gode sigt gør det muligt hele tiden at holde den Twin-Astir, som kurver i samme termik,

i syne, og som Flarm'en allerede har sladret om. Én eneste ulempe viser sig: flyet er noget tungt på krængerorene, hvilket kræver, at man ved indgangen

bremse og affjedring får jeg desværre ikke afprøvet – den bløde jord gør det helt umuligt at foretage enten en hård eller lang landing.

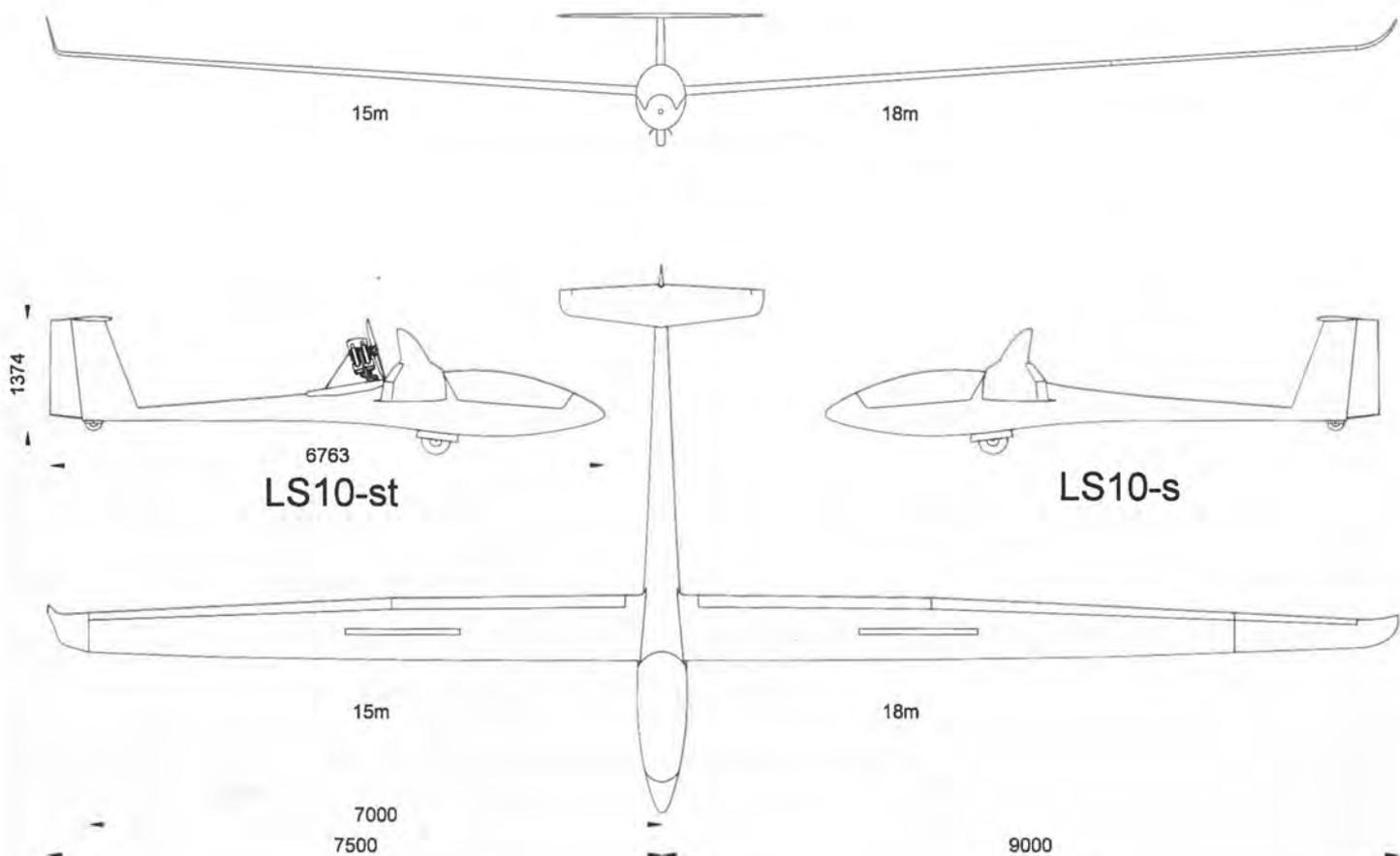
» ... Holger Back vurderer, at LS 10'eren sagtens vil kunne konkurrere med andre tilsvarende fly «

til en kurve må træde kraftigt på siderorspedalen hvis uldsnoeren skal holdes i midten. Efter knap en time i luften melder jeg min ankomst til flyvepladsen. Indflyvning med flaps i +10 forløber helt smertefrit, luftbremserne virker rigtig godt og giver god kontrol over glidevinklen. Ved en normal anflyvning er det helt unødvendigt at sætte flapsene i landingsposition. Virkningen af hjul-

Konklusion

Den nye LS 10 er et fly med overbevisende termikegenskaber og let og harmonisk at flyve, hvilket gør pilotens arbejde meget lettere. Hvad angår flyets chancer i konkurrencer, så giver de placeringer det allerede har opnået, svaret: første og anden prototype har siden deres testflyvning i henholdsvis 2003 og 2006 opnået følgende gode re-





sultater: Makuto Ichikawa opnåede ved EM i 2004 en 5. plads, Ralf Fischer fik ved EM i 2005 en 2. plads, og Holger Back blev i 2004 nr. 1. i Kvalifikationsmesterskabet til De Tyske Mesterskaber. Han vandt i 2005 selvsamme mesterskab. Peter Krayczik opnåede ved VM i 2006 en 6. plads.

Holger Back vurderer, at LS 10'eren sagtens vil kunne konkurrere med andre tilsvarende fly: dataene lover et bedste glid på 1:45 for 15 meter-versionen, 1:51 for 18 meter-versionen. I termikflyvning er den overlegen, da termikken er meget let at mærke og flyet også stiger godt. Dermed er LS 10'eren, der som projekt går helt tilbage til sluthalvfemserne, med garanti et moderne og konkurrencedygtigt fly, ikke mindst med tanke på de forbedringer den endnu har til gode. Som 18-meter skal den konkurrere med Ventus 2 CX, der som model har nogle år på bagen, men som VM-resultaterne afslører, stadig er aktuel, også i sammenligning med den nye 18 meter Antares og den nye ASG 29. De kommende konkurrencer vil vise hvor meget mere LS 10'eren har at byde på, efter at alle ændringer er blevet implementeret i produktionen. En ting er sikkert: chancerne for at følge op på LS 6'ere's succes er helt sikkert gode! ➔

FLYV

... så er du opdateret



FOR-VM I RIETI



Det italienske militær havde stillet fly og piloter til rådighed. Det betød at der var 12 slæbefly til at slæbe de 60 deltagere op. Det var rigeligt så normalt blev der kun brugt 10. Slæbepiloterne var tydeligvis ikke rutineret i flyslæbsdisciplinen, og det lykkedes dem i et enkelt tilfælde at køre så hårdt tot, at Nicolai's sprængstykke røg. Derrned undgik 2A at blive for lagsnudet. Sprængstykke er ellers noget italienerne selv har sparet væk, men til gengæld mener de at tovene kun kan holde til 750 kg. Slæbepiloten her er mere forsigtig, han vil have syn for sagen.

Tekst og foto: Øjvind Frank

For-konkurrencen i 2006 gav de tre danske piloter Rasmus Ørskov, Tommy Jørgensen og Nicolai Larsen en grundig indføring i konkurrenceflyvning fra Rieti.

Regnen pisker ned, det tordner og lyn dækker himlen. Kraftige vindstød rusker i det spinkle tag over kontrolplatformen hvor jeg står. Ude i horisonten ligger hele feltet heriblandt tre danske piloter der næsten har slutglidshøjde. Ved siden af mig står konkurrenceledelsen, og hvert minut sender de de seneste oplysninger om vejr-situationen ud over radioen. Jeg spørger bekymret om det er forsvarligt at lande på pladsen under disse forhold, og svaret lyder »Yes«, men der er ikke meget overbevisning at spore i stemmen. Jeg vælger dog at tro på deres lille »yes« – alternativet kan være at lande på en dårlig mark inden CB'en.

Over radioen kan jeg nu høre at de danske piloter kalder lejren for at høre om hvordan forholdene er på pladsen i øjeblikket. Helmuth svarer dem, at forholdene er ret kaotiske. Min hånd-

holdte radio kan ikke nå danskerne, så jeg ringer til Helmuth i lejren for at få ham til via den høje antenne at videregive konkurrenceledelsens vurdering. Over radioen kan jeg nu høre Helmuths

rolige stemme meddele piloterne at det er OK at lande på Rieti, men at de skal være forberedt på en landing i regn, og med 30 km/t medvind. Der er nu kun tilbage at vente og krydse fingre for at



Helmuth havde også til opgave at holde termikligaens resultater opdateret, idet Sun-Air Cup var startet. Internetforbindelserne var ret dårlige, men det lykkedes at finde steder på pladsen, hvor det var muligt at komme på en trådløs forbindelse.



Ved 8-tiden om morgnen var den første aktivitet at gå ud og samle flyene. På det tidspunkt var temperaturen behagelig – hvis man bare ikke tog for meget tøj på. Her ses Niels og Tommy, der er ved at gøre 99 klar.

vi har gjort det rigtige for at hjælpe piloterne. Det bliver nogle meget lange minutter ...

Det ligger nogle år tilbage at Rieti blev valgt til afholdelse af junior VM i 2007. Jeg er ofte blevet spurgt hvorfor vi vælger at sende unge piloter ned og flyve i et bjergområde. Det er klart, at siden valget blev offentliggjort, har der været mange spekulationer omkring hvad vi som danskere skulle gøre. Vi har ikke mulighed for at praktisere bjergflyvning i dagligdagen, og al statistik siger at bjergflyvning er mere risikobetonet end fladlandsflyvning.

Første danske erfaringer med pladsen stammer fra VM i 1985. Her var der næsten dagligt havarier i det svært landbare terræn. Flere af skaderne var så alvorlige, at det ikke var muligt at reparere i løbet af natten, så piloterne måtte udgå af konkurrencen.

På den anden side, så er der næsten samstemmende beretninger fra de mange danskere der har fløjet fra Rieti gennem tiden. De mener alle, at det har været noget af den mest fantasti-

ske svæveflyvning de nogensinde har oplevet.

Vi skulle derfor enten vælge at und-

lade dansk deltagelse – eller deltage, og så give piloterne mulighed for at komme velforberejede til VM'et. Efter grundige



Til VM i 1985 stillede man midlertidig nogle containere op, med bad- og toiletfaciliteter til campingområdet. De fungerede langt fra alle sammen, men da vi efterhånden havde fundet ud af hvilke der fungerede, var det i praksis intet problem. De danske piloter fandt hurtigt ud af at kvindernes baderum altid fungerede. Italienerne har lovet at der til 2007 kommer nye baderum, så midlertidig på italiensk kan oversættes til 22 år. Hvor vidt piloterne betragter en ny badebygning som en forbedring skal jeg lade være usagt.



Niels nyder udsigten over flyvepladsen fra den østlige side af dalen.

overvejelser valgte vi det sidste. Til en grundig forberedelse hører deltagelse i det for-VM der ofte afholdes året før selve VM'et, og det er dette for-VM denne artikel omhandler.

Rieti's svæveflyver historie

Det er over 20 år siden der sidst har været afholdt et VM i Rieti. Sidst gang var i 1985, hvor Stig Øye måtte aflevere pokalen for 1. pladsen i standard klassen, som han to år tidligere havde vundet i USA. Stig deltog i den første danske Discus X9 – og Ib Winberg i den første danske Ventus. Discus'en havde i løbet af de to år helt udkonkurreret LS4'erne, som Stig vandt sit VM i.

Leonardo Brigliadori vandt i standard klassen også i en Discus – og han står i dag i spidsen for konkurrenceledelsen til junior VM'et.

I 2003 skulle VM atter have været afholdt i Rieti, men den italienske organisation var ikke i stand til at løfte opgaven, og VM'et blev flyttet til Leszno i Polen.

Igennem årene har der været afholdt åbne konkurrencer i Rieti, og mange danskere har gennem årene valgt at bruge deres sommerferie på at deltage i disse.

På trods af at den italienske befolkning er 10 gange større end den danske, så er

der færre der dyrker svæveflyvning.

Rieti har nu igen fået tildelt VM og ikke færre end to af slagsen. Det er junior VM i 2007 og senior VM i 2008.

Områdets geografi

Rieti ligger næsten i midten af den italienske halvø, 80 km fra Rom. Italien er på sit smalleste sted 175 km bredt, hvilket svarer til Jylland på sit bredeste sted. Flyvepladsen ligger i en dal, omgivet af bjerge der mod vest går op i 1.200 m's højde og mod øst når Mt. Terminillo 2.213 m. Bjergkæderne ligger i retningen Nord Vest – Syd Øst hvilket betyder at solen kan skinne på den syd-vestlige skræning fra kl. 6 om morgenen til solnedgang. Dette giver nogle fantastiske muligheder for termik, idet den fremherskende vindretning, i lighed med Danmark, er vest. Det betyder at sol og vindside ofte passer sammen. Bjergene giver naturligvis også de andre opvindformer som skrænt vind og bølger.

Pladsen er det man roligt kan betragte som kæmpe stor. Der er fire parallelle baner, hvoraf de to vestligste er slået sammen til et bredt landingsområde. Byen Rieti ligger umiddelbart syd for pladsen, så al ind- og udflyvning foregår mod nord. Ved startafviklingen landede slæbeflyene i modsat retning af starten. Det fungerede meget fint, idet slæbefly-

et kun skulle vende 180 grader – og ikke 2x180 grader som ellers er nødvendig hvis der ikke er forskudte baner. Medvindslandinger i op til 30 km/t må piloterne også indstille sig på, men det går i praksis uden de store problemer.

Forberedelse

Inden vi tog af sted, brugte vi en dag på Viborg flyveplads, hvor vi fik en grundig briefing af Erik Døssing. Erik deltog også i VM'et tilbage i 1985, men blev som andre så fascineret af området, at han mange gange siden har været i Rieti for at deltage i en af de mange åbne konkurrencer.

Tilbage i 2005 havde jeg under junior VM i England den første snak med Leonardo Brigliadori om konkurrencen. Han var bevist om de dårlige udelandingsmuligheder og ville derfor udskrive relativt små opgaver. I Rieti termer vil det sige opgaver på omkring 300 km i std. og klubklasse fly. I de områder hvor udelandingsmulighederne er ringest, ville de finde de mulige marker og lave et katalog over dem.

FLARM eller ikke FLARM

Dette skulle blive et kapitel helt for sig selv. Italienerne havde besluttet at gøre et antikollisionsudstyr obligatorisk for deltagerne. Dette kunne være FLARM eller et andet system. På det tidspunkt var der ingen i Danmark, der havde praktiske erfaringer med at flyve med et sådant system under konkurrencer. Der var meget diskussion om systemet, men diskussionen var primært politisk og ikke noget vi kunne bruge til at lære hvordan vi bedst udnyttede de muligheder systemet gav samt få mindst mulig gene af dets evt. ulemper.

Den politiske diskussion gik bl.a. på om italienerne kunne tillade sig at stille et sådant krav eller ej. Man fandt efterhånden frem til at det kunne de godt eftersom det ikke var et officielt VM, men en for-konkurrence som foregik 100% på italienernes betingelser.

Midt i diskussionen kom en meget kærkommen hjælpende hånd fra EB-Avionics ved Erik Bennekou. Han tilbød at sponsorere halvdelen af investeringen i de tre FLARM vi havde brug for. Dermed fik vi løst et stort problem både fysisk og politisk, og vi fik leveret FLARMerne så tidligt at vi fik dem med til træningen under Pribina Cup i Slovakiet.

Vejret

Italien er som bekendt et varmt land om sommeren, og VM perioden var ingen undtagelse. Vejrmonsteret for dagene i konkurrenceperioden lignede hinanden meget. Vi stod op om morgenen til en skyfri himmel med smuk tåge i dalen. Det varmede meget hurtigt op, så flyene blev samlet i 20-25 graders varme, og de var klar inden morgenmaden blev indtaget. Temperaturen steg til 30 grader ved 11-tiden, hvor det var tid at komme til briefing og ved 33-34 grader gik der gang i termikken så flyene kunne komme af sted.

På det tidspunkt var de første CU'er også på himmelen. De havde vokseværk og mange af den med ambitioner om at blive til rigtige CB'er, når de blev voksne. Når feltet var i luften begyndte de første af skyerne ovre mod øst at fortælle os, ved hjælp af høje brag og lysglimt, at nu var de blevet til rigtige CB'er. Lige før de første fly kom hjem rullede den første CB hen over pladsen med det lyd-, lys- og vandshow, der følger med en sådan. Temperaturen havde på det tidspunkt nærmet sig de 40 grader, men tordenbygen fik temperaturen til at falde over 10 grader, så det var bagefter helt behageligt.

Flyvningen

Selve flyvningen var naturligvis præget af CB udviklingen, og visse dage blev en beslutning om at flyve under en CB, der regnede og tordnede, meget afgørende for placeringen. Vi var af sted for at lære, og en log giver jo rigtig gode muligheder for at analysere hvad man har gjort og hvilke konsekvenser det har haft. Ved at sammenligne med de andres log, kan man tydeligere se hvad der var sket hvis man havde handlet anderledes.

En dag valgte Rasmus og Tommy at flyve en omvej på 30 km for at komme uden om en stor CB. De fløj i stedet ud over dalen, hvor der var gode landingsmuligheder og kom sikkert gennem turen. Om aftenen viste det sig at polakkerne havde fløjet noget hurtigere, og loggene afslørede at de havde fløjet direkte gennem regnen fra CB'en og havde fundet termik i lav højde over et ulandbart område.

Det diskuterede vi en del og fandt frem til at den danske strategi var den rigtige. Ganske vist havde polakkerne vundet denne dag, men risikoen for at den flyvestil ville gå galt var for høj. Der

var naturligvis dels selve risikoen for et havari over det uvejsomme område, men konkurrencemæssigt ville en udelanding have været dyr. De point der blev vundet nogle dage kunne sættes over styr mange gange ved en enkelt udelanding. Derfor blev konklusionen at den danske strategi var god nok – og den måtte give det bedste resultat i en lang konkurrence.

Opgaver

Årets opgaver blev præget af det relative lille vejrindue, der var fra termikken begyndte til CB udviklingen, betød at for store områder ikke var mulig at flyve i. Vejrinduet var max på 4 timer, så det var vigtigt at komme af sted ret hurtigt. Termikken starter tidligst mod syd, så opgaverne startede ud i den retning. Derefter gik det nordpå til et eller flere vendepunkter, og så hjem til Rieti. Der var naturligvis variationer, og der blev fløjet så vel AAT som AST opgaver. (Opgaver hvor der vendes indenfor et areal eller opgaver med faste vendepunkter).

Næste år

På trods af de skønhedspletter der var, så blev vi alle meget fascineret at opholdet på flyvepladsen.

For-konkurrencen i 2006 gav de tre danske piloter: Rasmus Ørskov, Tommy Jørgensen og Nicolai Larsen, en grundig indføring i konkurrenceflyvning fra Rieti. De har dermed rigtig meget i rygsækken, når det for alvor går løs fra den 28. juli 2007. Holdet bliver her udvidet med yderligere én pilot, Michael Boserup, så der i alt bliver fire danske deltagere.

I lighed med For-VM i 2006 vil vi oprette en dansk hjemmeside, hvor alle løbende kan følge med i slagets gang. Vi glæder os alle meget til at komme tilbage, og de grundige forberedelser gør, at vi har grund til at tro at det kommer til at gå godt for det danske hold. ✈



Radiokommunikationen ved startafviklingen foregik på italiensk. Det var sikkert ganske rart for de italienske piloter men ikke for den stakkels udenlandske pilot, der ikke fulgte anvisningerne. Der var et tilfælde en dag, hvor en pilot ikke havde fået fat, og måtte ned for at få en omstart. Han landede på en forket bane med det resultat at han fik flyveforbud og en gedigen skideballe. Det forstod piloten naturligvis ikke – skideballen var også på italiensk. Nå, efter 10 min. internationalt diplomati blev sagen dog løst, og han kom atter i luften.

RV FORMATIONSFLYVNING

Tekst og foto: Erik Rhode, RV-fan

Det er ikke så tit man støder på grupper af flyejere, der finder sammen i et fællesskab som tilfældet er hos en håndfuld RV piloter, der overvejende holder til i EKRK. Udover fællesskabet omkring stort set samme hjemmebyggede flytype, er måske den mest spændende aktivitet nok flyvning i formation.

Fire af slagsen har ved forskellige lejligheder bl.a. ved stævnet i Odense samt ved Københavns befæstningsdag i september fløjet formationsflyvning. Det er en krævende disciplin, der både kræver øvelse og koncentration. Foreløbig har man kun haft mulighed for at øve relativt få gange, men trods det og med kyndig vejledning af en af RV-ejerne luftkaptajn og tidl. jagerpilot Leif Pedersen lykkedes holdet at opnå fine resultater, som det fremgår af billederne.

Før hver flyvning afholdes en briefing, hvor man aftaler alt i forbindelse med flyvningen i mindste detalje, – f.eks. visuelle signaler i forbindelse med start og flyvning, frekvensskift, valg af formation, fart osv. Piloterne medbringer der-

efter hver især det aftalte på et særligt formular, så der ikke sker misforståelser under flyvningen. Under formationsflyvningen holder piloterne konstant nøje øje med bestemte referencer på førerflyet, der dels holder skærpet udsyn dels afgiver diverse meldinger til formationen. –

Flyene, en RV-4, to RV-6A samt en RV-8, er bygget af henholdsvis Leif Pedersen, Palle Skovgaard, Preben Rafn-Larsen og Jørn Møller. RV-8'eren er placeret i Maribo og de tre øvrige i Roskilde. Flytypen er opkaldt efter den amerikanske grundlægger af Van's Aircraft – Richard Van Grunsven.

Flyene har en rejsehastighed på 145 kts og udmærker sig endvidere ved at kunne starte og lande på mindre græsbaner. De er alle tosædede, bygget af aluminium.

Globalt er der pr. 1. januar 2007 iflg. VAN's hjemmeside færdigbygget over 4930 RV-fly, hvoraf seks er bygget og flyver i Danmark, og der er her yderligere ni RV-fly under bygning bl.a. en RV-10, der er firesædet og som bliver monteret med Wankelmotor.

Vil man stifte yderligere bekendtskab med de omtalte RV-piloter m.fl.,



så er der gode muligheder i hangaren »Homebuilders Corner« i EKRK, hvor der så godt som hver lørdag formiddag er fagligt møde over en kop kaffe og friskbagt morgenbrød. ✈





changes forever.

Piper

PIPER JET



Piper Jet med motoren i halefinnen. Der er fin bagageplads i næserummet.

Tekst: Knud Larsen
Foto: Marie Louise Pedersen

I de sidste par år er der kommet mange forskellige bud på det der går under begrebet Very Light Jets (VLJ). Det er typisk små jetfly med plads til 5-7 personer udstyret med en eller to små jetmotorer (se FLYV nr. 3/2006). Blandt dem findes fx Cessna Mustang, Eclipse, HondaJet, Embraer m.fl.

Nu er også Piper fabrikken i Florida med i kapløbet. Under NBAA (National Business Aircraft Association)s årsmøde i Orlando offentliggjorde Piper deres bud på en Very Light Jet i form af en mock-up i fuld størrelse.

Flyet bliver et lavvinget (med winglets) helmetalfly med plads til 6-7 personer. Vingens hovedbjælke placeres under kabinegulvet for at give bedre plads til passagerne. Placeringen af det syvende sæde er modsat indgangsdøren. Dette sæde kan efter ønske erstattes af et toilet (med fuld afskærmning) eller et kabinet med skuffer til porcelæn, glas etc. Der er bagageplads både i trykkabinen og udenfor denne. Cockpittet indrettes



Piper Jet

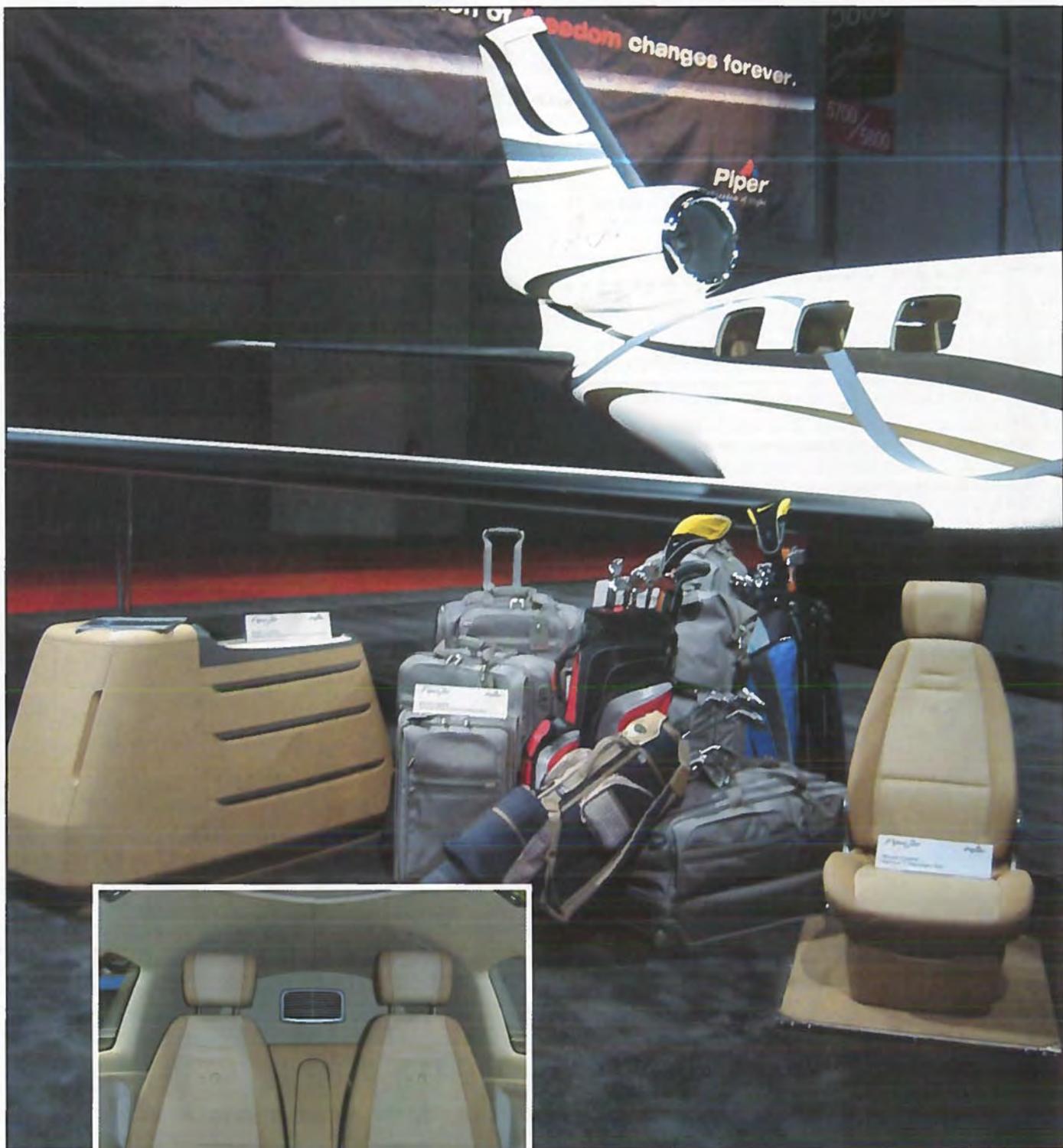
- Motor:** Williams FJ-44
- Længde:** 10,5 m
- Højde:** 5,0 m
- Spændvidde:** 13,6 m
- Sæder:** 6-7
- Max. rejsehastighed:** 360 kts
- Last v/fulde tanke:** 800 lbs
- Rækkevidde:** 1.300 nm

FADEC styret motor
Godkendt for flyvning i isforhold

Flyet er bygget helt i metal.

naturligvis efter det mest moderne med fladskærm, tastaturer mv. Jetmotoren placeres i halefinnen hvilket minder om Douglas DC-10 på afstand.

Prisen er fastsat til 2,199 mio. USD (målt i 2006-værdi). ➔



T.v. hhv. t.h. ses kabinettet og det syvende sæde, der kan placeres ved indgangen.



De to bagerste sæder i kabinen.



Artiklen er bragt med tilladelse fra redaktionen af Flyvematerielkommandoens blad Set & Sket (nr. 6/2006).

Læs også i FLYV nr. 11/2005 Jan Jørgensens artikel om Hughes 500 og dens aktiviteter i Forsvaret indtil udfasningen den 12. september 2005.

De danske markeringer bliver fjernet i takt med, at helikopterne bliver afhændet.

UDLÆNDINGE LØB MED DE DANSKE H-500

Tekst: Camilla Rosengaard – Foto: Henning Rose

Der har været stor interesse for de elleve helikoptere af typen H-500, som FMK har haft til salg. Nu er salget gennemført og eksporttilladelserne givet. De første H-500 har forladt dansk grund. Køberne var en broget skare, som omfattede såvel entusiastiske samlere som diamantjægere. Et fællestræk er dog, at de alle er udlændinge.

Jesper B. Nielsen og Henning Rose har haft en travl sommer. Begge har de ligget i fast rutefart mellem Centralledelsen i Værløse og Flyvestation Karup for gentagne gange at vise Flyvevåbnets H-500 frem. Interessen for de elleve små helikoptere har været

endog meget stor fra potentielle danske og udenlandske købere. Jesper B. Nielsen har som projektleder for salg stået for markedsføring, forhandling og kontraktindgåelse, mens Henning Rose, der har fulgt helikopterne i efterhånden flere årtier, har svaret på købernes tekniske spørgsmål.

Helikopterne er blevet markedsført på internettet, i relevante flyveblade og via direkte henvendelse til de mange mennesker, som igennem tiderne har ytrret interesse for helikopterne. Desuden er salget blevet hjulpet på vej af det gode omdømme, som FMK's materiel har:

- På verdensplan er de cirkler, som

flyentusiaster bevæger sig i, ret små. Købere af denne type helikoptere kommunikerer livligt med hinanden. Derfor har det stor betydning, hvilket omdømme man har, og det danske flyvevåben har helt om på den anden side af jorden et ry for at vedligeholde sit materiel endog særdeles godt. Flere kunder har refereret til vores gode ry, når vi har haft besøg af dem i Karup, konstaterer Jesper B. Nielsen, som bakkes op af Henning Rose:

- Da vi i begyndelsen af 1990'erne havde H-500 til IRAN-eftersyn (stort eftersyn, red.) på Hovedværksted Værløse, havde vi forventet at finde korrosion og større skader, men det



Her ses et par H-50 ventende på købere i opbevaringshangaren.

gjorde vi ikke. Der var stort set ingen skavanker. Det hænger naturligvis sammen med, at helikopterne er så godt vedligeholdt.

Samlerne går efter det originale

De 35 år gamle helikoptere er samlet set blevet solgt for små 20 mio. kroner. En pris som Jesper B. Nielsen erklærer sig 'meget tilfreds med'.

– Man skal huske, at det er materiel, som FMKanskaffede i henholdsvis 1971 og 1974. Det har mange tusind flyvetimer bag sig, og så er ingen af helikopterne certificeret til at flyve civilt. Den udgift skal køberne selv bære. Det er alle faktorer, som påvirker prisen, forklarer Jesper B. Nielsen.

Helikopterne er gået til købere i USA, Canada, England og Frankrig. Blandt køberne er der flere samlere, som målrettet er gået efter originale militærhelikoptere.



Leveringen af de danske H-50 er i fuld gang. Køberne har selv til opgave at transportere helikopterne væk fra Karup. Denne skal åbenbart til Motala i Sverige.



Købere fra hele verden har udvist stor interesse for de danske H-500. Her får en køber en demotur.

– Flere af vores købere går efter at have noget unikt, som ingen andre har. Der er ikke tvivl om, at køberne er velbeslåede og indkøb af en dansk H-500 har med livsstil at gøre. En del købere gav for eksempel udtryk for, at de var samlere og ville bevare helikopterens originale militærbemaling, fordi de var på indkøb efter noget unikt og autentisk. Andre skulle bruge dem i forretningsøjemed, mens en helt tredje køber skulle bruge dem på diamantjagt i Amerika, forklarer Jesper B. Nielsen.

Henning Rose understreger, at selv om helikoptererne betragtes som autentiske, er de i høj grad up to date:

– Igennem de mere end 30 år helikoptererne har været i Flyvevåbnets tjeneste, er de fulgt med tiden. De er løbende blevet modificeret og opdateret, så de løbende kunne fungere side om side med Forsvarets øvrige materiel. Blandt andet har vi investeret i night vision i H-500.

Køberne er grundigt checket

Jesper B. Nielsen understreger, at alle købere er vurderet, så FMK ikke kommer til at sælge til stater eller personer, som er fjendtligt indstillet overfor den danske stat og dens allierede.

– Vi siger hellere nej til en kunde end, at vi løber en risiko for sælge til de forkerte. I kontrakten sikrer vi os, at helikoptererne ikke bliver solgt videre til hvem som helst. Derfor bliver kunderne vurderet, fastslår Jesper B. Nielsen. ✈

**HUSK
adresse-
ændring**

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde

adresseændring,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

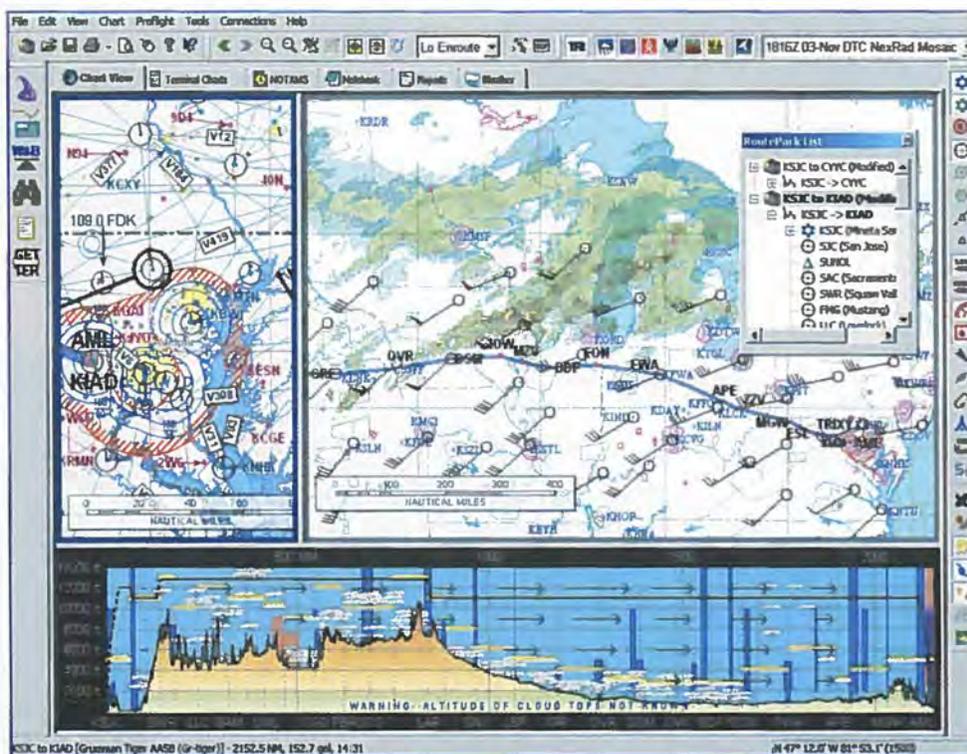
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData®, trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

outik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN.
Making Every Mission Possible



Astir CS er et velflyvende fly i 60-85.000 kr. klassen. Billederne af flyene er valgt som modeller og er ikke til salg.

TID TIL KØB AF BRUGT SVÆVEFLY?

Af Nils-Joar Høimyr

Artiklen er lånt fra det norske tidsskrift *Seilfly* – oversat og bearbejdet af Knud Larsen og Anders Madsen.

Nye fly som produceres i dag er naturligvis bedre end fly som er produceret for mange år siden. Men da konstruktion, produktion og typegodkendelse af fly er arbejdsintensiv affære er omkostningerne gået meget op de senere år. Tidligere kostede et godt standardklassefly det samme som en ny mellemklassebil i Tyskland (uden danske afgifter), men i dag ligger prisen tre-fire gange så højt og på samme niveau som en luksusbil (f.eks. koster en skrabet LS8 eller ASW28 ca. 60.000 Euro, en ny SZD-55 eller Discus CS 45-50.000 Euro, men de

sidste to er lidt ældre konstruktioner). Denne prisspiral sætter også sine spor på brugtmarkedet. Brugte fly har vist sig at holde en god pris brugt og koster ofte mere brugt i dag end de kostede som nye i 70-80-erne. Så længe vi er i stand til at rekruttere nye piloter til svæveflyningen vil denne situation nok være ved og svævefly være en god investering.

Hvad findes på markedet?

Der er i dag et stort udvalg af fly på brugtmarkedet i alle prisklasser og for enhver smag – fra 5.000 Euro til 200.000 Euro. Det største marked er Tyskland og annoncesiderne på den tyske svæveflyveside på nettet (www.segelflug.de/classifieds), er efterhånden blevet den vigtigste internationale markedsplads for køb af svævefly. Men der fin-

des også annoncer på de fleste andre nationale svæveflyveportaler. Typiske priskategorier på fly som er annonceret til salg findes nedenfor:

10-20.000 Euro: Standardklassefly fra 70-erne som nu flyver i klubklassen er blevet meget populære og annonceres gerne til salg fra 10.000 Euro for f.eks. en ASW15 eller en tidlig LS1 og op til 20.000 Euro for f.eks. en god ASW19 eller en LS1f. I denne prisklasse kan man også finde en første generations 15 m fly som PIK-20 samt ældre åbenklassefly.

20-30.000 Euro: Standard- og 15m fly fra 80-erne er der et stort udvalg af. For 20.000 Euro kan du få en pæn LS3 eller en ældre ASW20 og for lidt mere måske en Ventus-B eller 15m fly med ekstra vingetipper som fx DG200-17 og



ASW20L. LS4 er særdeles populær som brugt og ligger gerne omkring 30.000 Euro og mere. DG300 er også populær og et meget kurant fly i denne kategori.

30-40.000 Euro: I denne prisklasse findes gode standardklassefly fra 90-erne som ASW24, DG303, Discus, LS4, LS7 og SZD-55 såvel som 15m LS6 og åbenklassefly fra 80-erne som tidlige ASW22 og Nimbus 3. Ældre Janus kan du måske også finde i denne prisklasse.

40-50.000 Euro: Her begynder vi at nærme os dagens produktion – man kan få en 17,5 m LS6 eller lignende i denne prisklasse. LS8 er meget populær og er gerne annonceret et stykke over 50.000 Euro og for en Duo-Discus må man nok op med over 80.000 Euro.

Det er nok en del prutten-om-prisen på de annoncerede priser – især hvis et fly har været til salg længe. Ellers er tyskindregistrerede fly (D-xxxx) gerne lidt dyrere end fly med anden indregistrering fordi det tyske marked er stort og det efterhånden er blevet almindeligt at man beholder sit fly på tysk register i andre EU-lande, som f.eks. Frankrig og Italien.

Valg af flytype

Det er med brugte svævefly som med brugte biler – pris er ofte en funktion af udbud og efterspørgsel. Valg af flytype er ofte et spørgsmål om smag og behag – og er flyet privatejet kan man godt acceptere at en flytype kræver lidt tilvænning, mens fly til klubbrug bør være letfløjne og indrettet så alle finder sig tilrette i flyet. Et gammelt fly som er godt vedligeholdt er lige så solidt og holdbart som et nyt fly, men bemærk at der kan være gangtidsbegrænsninger på typen.

Enkelte flytyper er meget populære og prisen er derefter, mens andre kan fås for en meget rimelig penge. 15m fly med flaps kræver mere arbejde i cockpittet og er ofte mere rimelige i pris

end 15m standardklassefly med direkte sammenlignelige præstationer.

Nogle fly kræver mere præcis styring og højere hastighed i termikken end andre. F.eks. er LS7 og ASW24 moderne fly med gode præstationer men fik et dårligt ry med hensyn til stigeegenskaberne. Med winglets blev disse fly meget bedre i termikken og en pilot som kender flyet stiger fint – også med en LS7. Men rygtet er der endnu og derfor er priserne på disse lavere end f.eks. Discus og betydeligt billigere end en LS8.

Siddestilling, ergonomi og stivheden i vingerne er også en smagssag – nogle kan lide Schleichers' løsninger, andre LS's eller DG's komfort og lange hooder med godt udsyn o.s.v.

Gamle åbenklassefly giver nok allermost glidetal for pengene, men er tunge og u håndterlige. Men hvis du ikke er bange for noget udover det sædvanlige, har nok flyveerfaring og adgang til en hangarplads eller en god trailer kan f.eks. en Nimbus 2, åben Jantar eller ASW-17 give meget flyveglæde. (Hvis du overvejer sådan et fly så tag en snak med en som flyver Nimbus 21 forvejen). Ellers kan man få et tidligt glasfiberfly som Phoebus eller Diamant for en billig penge – men her taler vi så om fly som er 40 år gamle konstruktioner.

En del tidlige glasfiberfly har dårlige luftbremser som kræver mere præcise landingsrunder end nye fly. Til nogen af disse fly, f.eks. Std.-Cirrus, findes ombygningskit som fordobler arealet på luftbremserne og dermed løser dette problem. Skrækeksemplet fra den tid er ASW-12 som kun havde 30-graders bagkantflaps og en bremsefaldskærm i halen. Landing med ASW-12 var efter sigende relativt spændende.

I 60-erne og 70-erne var pendelhøjderor almindeligt. Aerodynamisk er dette en elegant løsning, men fly med pendelhøjderor er sædvanligvis særdeles følsomme på pinden – noget som kan resultere i PIO (Pilot Induced Oscillation). To-delt hood var også alminde-

lig på den tid – dette for at få en glat næsesektion. Ulemperne med to-delt hood er hoodrammen ligger i synsfeltet og at det er lidt vanskeligere at komme ud og ind af cockpittet (også i en evt. nødsituation).

De fleste fly fra slutningen af 70-erne og senere har kurante flyveegenskaber og gode luftbremser. Fra slutningen af 80-erne har de fleste fly også automatiske rorkoblinger. I tillæg til komfort og hurtigere samling og klargøring er dette også et plus for sikkerheden (skandinaviske piloter har mistet livet efter at have glemt en rorforbindelse – husk positiv rorkontrol).

Ældre tyske fly og de fleste fly fra Østeuropa har gerne klassiske stallegenskaber, med flik og efterfølgende spind. Dette er ikke noget problem hvis du kender flyet, tilpasser hastigheden til termikken og håndterer stall fra sving og spind. Husk at alle fly kan spinde under visse forhold. »Tuning« af ældre fly og modifikationer af ældre fly, som f.eks. montering af winglets er blevet populært – vi så en del eksempler på dette under klubklasse VM. Sådanne modifikationer kan have positiv indvirkning på flyveegenskaberne såvel som på præstationer.

Anvendelsesområdet for flyet er også vigtigt. Skal flyet f.eks. bruges til bjerg- eller fjeldflyvning bør man lægge mere vægt på at flyet stiger godt i svag termik og er hurtigt på rorerne – end på præstationerne ved høje hastigheder. (I klubklassen er f.eks. Std. Libelle meget populær i Alperne, men til stærke forhold i f.eks. Australien er en Jantar-Std. nok bedre.)

Det bedste er at prøve et fly selv eller tale med mennesker som har mange timer på typen. Hvis flyet ikke findes i Danmark findes der normalt meget information på internettet – deriblandt Dick Johnson's testvurderinger af en lang række fly og diverse andre typespecifikke web-sider og brugergrupper (brug f.eks. Google). DAeC's handicappedliste giver en god indikation på flyty-



Std. Libelle er stadig et populært klubfly.

pens ydelser i praksis. Men husk at udgangspunktet for listen er strækflyvning under tyske vejrforhold og med vandballast hvis flyet har vandtanke.

Hvis du vil investere i svævefly for første gang eller anskaffe fly til klubben og regner med at opgradere til nyere materiel om nogle år, er det bedst at vælge en kurant flytype (standard eller 15 meter) fra 70'erne, 80'erne eller 90'erne – afhængig af budgettet som er til rådighed. Overvej du at anskaffe et af de allerførste glasfiberfly fra 60'erne bør glæden ved at flyve og bevare et stykke svæveflyhistorie nok være en del af motivationen.

Flyet tilstand

Lige så vigtig som flytypen er flyet generelle tilstand. At flyet er luftdygtigt og alt er OK når der foretages et dagligt tilsyn burde være en selvfølge. Er det ikke tilfældet bør du alliere dig med en materialekontrollant eller et værksted og få en vurdering af omkostninger og

tid for at få flyet gjort i stand. Køber du fly i udlandet og skal have flyet på dansk register er det vigtigt at sælgeren får udstedt et eksportluftdygtighedsbevis. Et eksportluftdygtighedsbevis eller et nyt dansk luftdygtighedsbevis kræver en grundig inspektion og er en garanti for at flyet er luftdygtigt og forsvarligt vedligeholdt (når vi taler sikkerhed), men siger næsten ikke noget om finish og overflader.

Gelcoat bliver efterhånden udsat for krakeleringer som bliver synlige som små revner. Er der kun tale om overfladiske revner kan de som regel slibes ned. Er der mange revner som går ned til glasfiberstrukturen må alt gelcoat fjernes og flyet lakeres på ny – med lak eller gelcoat. Dette er ofte et arbejde som koster 40-100.000 kr. – afhængig af hvor og hvordan arbejdet gøres. Nogle typer gelcoat holder længere end andre. Vorgelat er følsom for UV-stråling og Schwabbelack bryder sig ikke om kulde og er vanskelig at bearbejde. I dag

bruges ofte Scheufler T35 som er relativ holdbar og let at slibe.

En del fly fra 60'erne og starten af 70'erne er ofte lakeret med en variant af Schwabbelack som ikke længere længere er tilladt efter den tyske arbejdsmiljølov, men holdbarheden var rigtig god, og flere fly over 30 år har stadig originalfinish. (Flere tyske svæveflyvere, som forfatteren har talt med, mener at ingen klarer det bedre en Glasflügel, når det gælder detailfinish og kvaliteten af byggearbejdet). Fly som PIK-20 og Jantar har en lakoverflade som sædvanligvis holder i årevis.

Uanset flyets overflade er det en god idé at undgå unødigt ophold i sollys og at holde flyet tørt.

På fly som er nogle år gamle er original gelcoat i god stand gerne en indikation på at ejeren har behandlet sit fly godt.

På nogle af de første glasfiberfly, der har balsa som støttemateriale i vingerne, er

det vigtigt at checke at flyet ikke har været udsat for nogen form for fugtighed. Sædvanligvis er balsaen ind bagt i glasfiber og epoxy og ikke direkte udsat for fugtighed, men der har været enkelte tilfælde med fly som har måttet kasseres pga. af råd i hovedbjælken.

På en del flytyper krymper hovedbjælken efter nogle år således at man kan mærke ujævnhederne. Er dette blevet slebet ned og profilet nøjagtighed kontrolleret en profilskaibelon?

Der kan også være variationer på kvaliteten af samme flytype. Fly med tidlige serienumre leveret til konkurrencepiloter på VM-niveau havde i en del tilfælde bedre finish fra fabrikken end fly med senere serienumre leveret til klubber og »søndagsflyvere«.

På nogle flytyper fx PIK-20 blev støbeformene slidt efter nogle års produktion således at senere modeller trængte til et større slibearbejde for at opnå samme ydeevne som tidlige PIK-20b. (Se også artikler på Internettet om Dick Johnsons målinger og tuning af PIK-20).

Har flyet været udsat for skader ved havari? Hvis det er tilfældet er det vigtigt at reparationen er udført på et kvalificeret værksted. Der er ingen grund til være bange for en god fagmæssigt udført reparation, men bærer det præg af reparation uden dokumentation bør man være forsigtig. Fly som har brækket halepartiet (fx ved groundloop under udelanding) kan være haletunge efter reparation, noget der kan kræve blyklodser i næsen og medføre nedsat max. pilotvægt.

Når det gælder fly, der er blevet nylakeret eller har fået ny gelcoat, stiler lakfinishen større krav til grundarbejdet end tyk gelcoat. Gelcoat i tyndt lag holder gerne bedre end tyk gelcoat der krakelerer hurtigere og kan skjule skader i strukturen under.

For ældre fly med mange flyvetimer kan et 3.000 timers eftersyn være aktuelt. Det er måske en kostbar affære, men måske også en anledning til at få profilslebet vingerne, få en ny lakfinish og evt. montere winglets.

Instrumenter, anhænger og tilbehør

Som medejer af et svævefly har efterhånden lært at sætte pris på en god anhænger og andet tilbehør. En god anhænger gør det betydelig lettere at samle og demontere flyet. Det er også vigtigt at den er god at køre med. Selv vil jeg nok hellere have et rimeligt fly med en god anhænger end et topfly og en anhænger der gør samling og hentning efter en udelanding til et slæb. Vingestøtter, vingehjul etc. er også gode hjælpemidler, særlig for privatejede fly.

Gode instrumenter er væsentligt, men du kan altid lave opgraderinger senere hvis flyet fx har et gammelt elvariometer.

Eget fly, men tag dig tid til at flyve

Eget fly giver stor frihed og gode muligheder for strækflyvning fra forskellige pladser. Man behøver nødvendigvis ikke sidste skrig af materiel for at flyve lange stræk over smukt terræn. Svæ-

veflyvere i Vestlandet i Norge flyver imponerende stræk over fjeldene med ASW15 og Standard Cirrus, noget som viser pilotens dygtighed og flyvetræning er og bliver det vigtigste!

Jeg tror at nogle klubber også kunne være godt tjent med flere rimelige fly som medlemmerne kan disponere hele dagen (og dermed flyve stræk) end et dyrt moderne fly med timebegrænsning til lokalture.

De fleste konkurrencer i Norge flyves med handicap så der er god mulighed for at hævde sig også med ældre flytyper. Husk at det største forbedringspotentiale ligger hos piloten, forskellen i ydelse mellem en LS7WL og en LS8 udgør måske 2-3 runder i termikken i løbet af en dagsopgave, mens prisforskellen ofte ligger på 150.000 norske kroner eller mere.

Har du et fleksibelt job som giver mulighed for afspadsring og ekstra ferie bør du måske hellere prioritere tid til flyvning frem for overtid og penge til et dyrere fly! De fleste fly i Norge flyver alt for lidt, det burde ligge på mindst 200 timer årligt.

For private er fly i andele en god måde at dele fly og udgifter på og så er man flere til at deltage i vedligeholdsarbejdet om vinteren.

Hvis du tænker på at købe eget fly til 100.000 kr. burde du måske vurdere muligheden for at købe et nyere fly til 200-300.000 kr. sammen med en eller to andre. ➔

JAXIDA-BETRÆK TIL AL SLAGS VEJR



Samarbejdspartner søges ...

... til udvidelse af virksomhed. Kendskab til tekstiler, tilskæring og modelarbejde en fordel. Må gerne kunne tale engelsk/tysk og have flycertifikat. Rummelige lokaler og systue også interessant. Emne: Overtræk til svævefly/motorfly/UL.

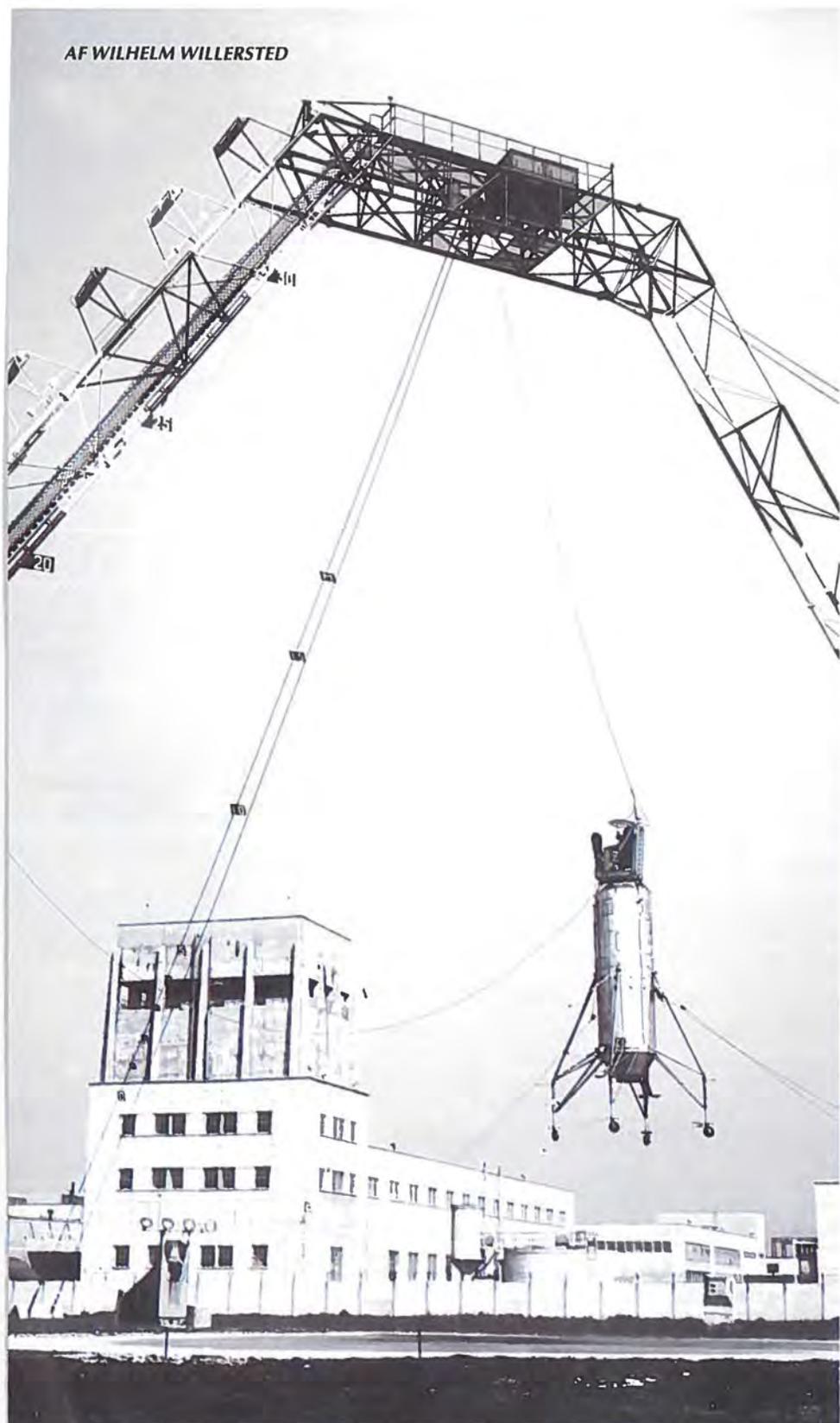
Kontakt: Verner Jaksland
Tlf. 59 44 07 25
www.jaxida.dk



HISTORISKE VINGESUS

SNECMA C-450 »COLÉOPTÈRE«

AF WILHELM WILLERSTED



ATAR-Volante foretager sin første testflyvning solidt tøjret til jorden. Piloten styrer modigt løjerne fra sit åbne sæde på toppen af »apparatet«.

Mulighederne for at udnytte jetmotoren til mere eller mindre eksotiske former for fremdrift har sat gang i fantasien hos flykonstruktørerne verden over. Som det senere har vist sig – da man efter Verdenskrigen fik adgang til top-hemmelige tyske flykonstruktionstegninger – at de tyske ingeniører naturligvis ikke stod tilbage for fristelserne, for allerede i midten af trediverne havde Nazi-Tyskland meget avancerede jetfly i tankerne – og på tegnebrættet.

Men også englænderne eller amerikanerne lod fantasien spille, og de franske flykonstruktører holdt sig naturligt heller ikke tilbage. Dog kom der først rigtigt gang i de avancerede, galiske VTOL-jetdrømme efter afslutningen af Anden Verdenskrig. Her var det flyfabrikken SNECMA, som førte an.

Deres første creationer var ikke nogen skønhedsåbenbaringer. Franskmandene tog nemlig ganske simpelt en jomfruelig upåklædt Atar jetmotor og anbragte den på fire hjul. Testpiloten tronede øverste oppe i sit sæde, startede motoren – og så var SNECMA C-400 »Atar Volante« luftbåren.

Hvis man synes at en Lockheed F-16 med efterbrænderen sat til ved et Åbent Hus arrangement larmer, så har man til gode at lægge trommehinder og ørevoks til den flyvende jetmotor, som franskmandene med stolthed præsenterede på Le Bourget flymessen i 1958.

Det insektlignende »monstrum« hævdede sig med – mildt sagt – infernalsk larm op fra startbanen og duvede derpå med brølende – og flammende – jet-

Data

SNECMA
C-450 Coléoptère

Motor: En SNECMA Atar 101E V på
3.700 s.t.

Spændvidde:..... 3,20 m

Længde:..... 8,02 m

Fuldvægt:..... 3.000 kg



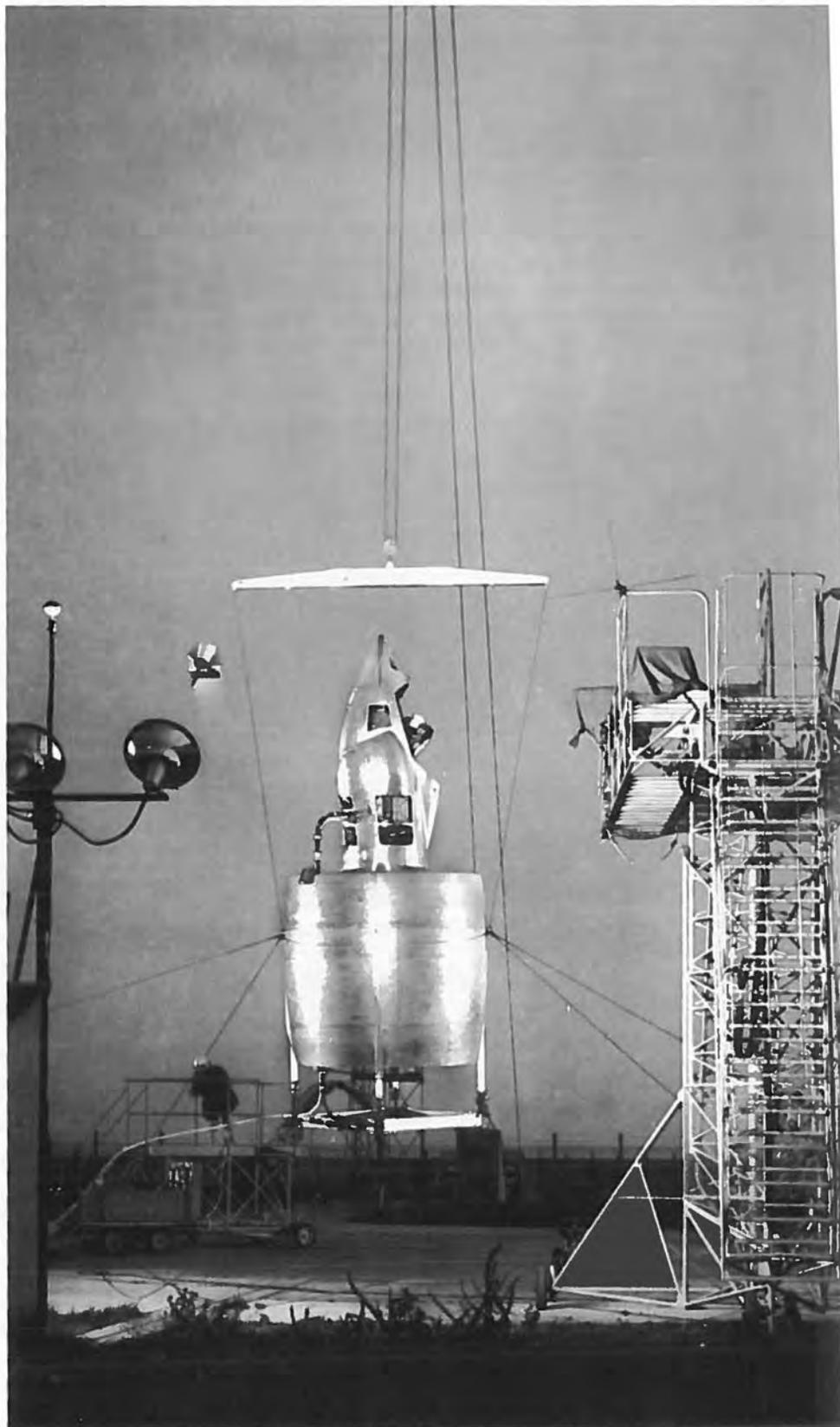
Der gøres klartil Coléoptère's førsteflyvning den 6. maj 1959. Se hvordan sædet kan vippes så testpiloten kan orientere sig under op- og nedstigningen.



... Så er det bare deropad!



»Den flyvende tønde« fotograferet nedfra under førsteflyvningen



Næsten som ved en rumfærge-opsendelse virker sceneriet jo her under klargøringen af Coléoptère på Melun-Villaroche.

motor ned langs rækken af hundrede tusinder af overraskede (chokerede?) tilskuere.

Efter præsentationen lod piloten sin flyvende jetmotor glide tilbage mod Moder Jord, de fire hjul ramte banen, »uhyret« gjorde et tungt fjedrende hop, hvorefter stilheden sænkede sig over Le Bourget – så man igen kunne høre lærkerne.

Det var nu tanken, at man ville konstruere et mere fly-lignende apparat. En forudseende opfinder, von Zborowski, havde taget patent på cirkel-runde (tøn-deformede) vinger, men SNECMA og NORD Aviation opnåede rettighederne til denne vingeform og gik i gang med at konstruere efterfølgeren til Atar-Volante – C-450 Coléoptere.

Jeg har nylig læst, at det tyske forsvarsministerium allerede fra 1957 var med i udviklingen af såvel Atar-Volante som Coléoptere, så de tyske jet-VTOL prøver i disse år foregik altså (i et vist omfang) sammen med franskmændene.

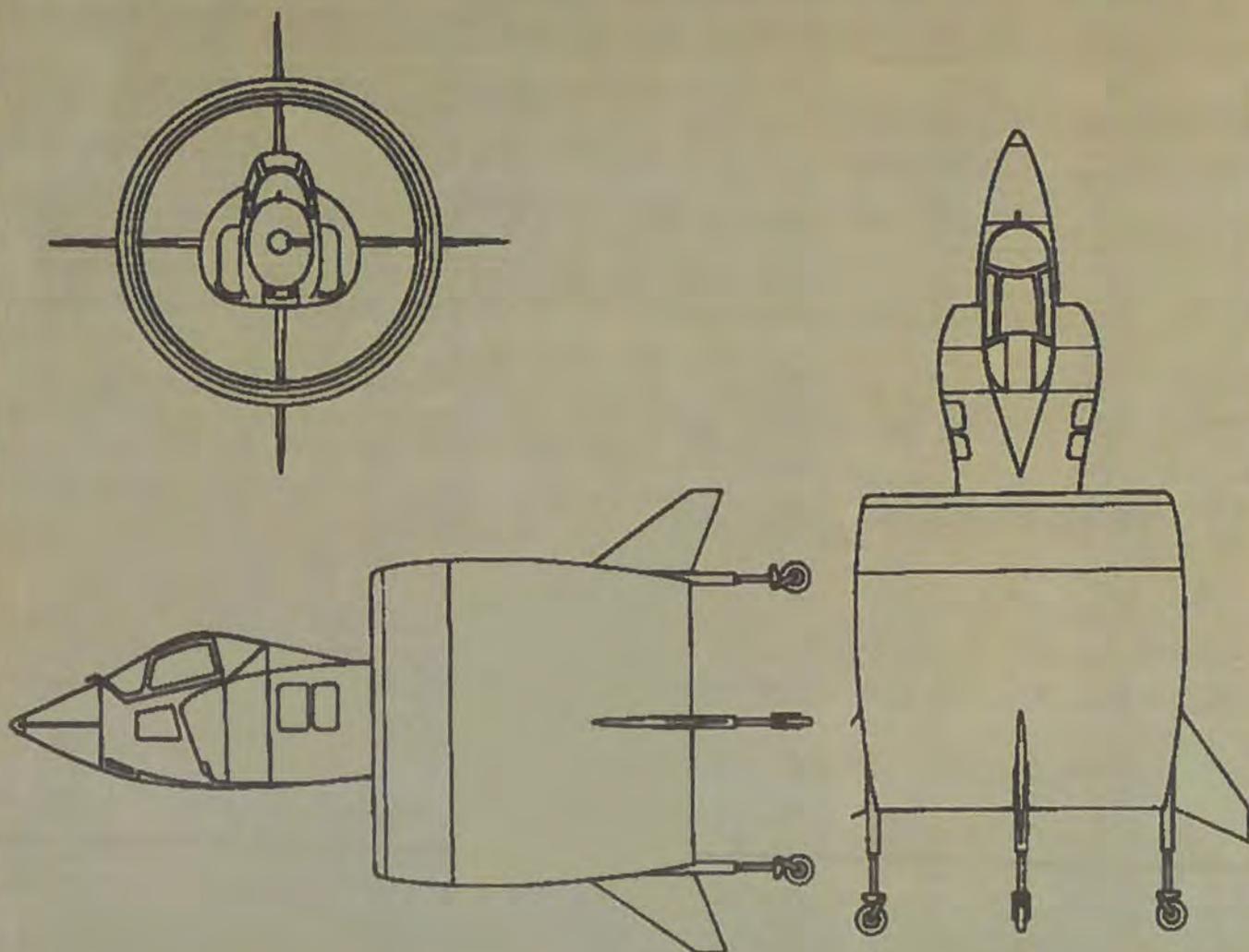
SNECMA/Nord C-450 Coléoptere fløj for første gang frit – altså uden at være forsvarligt tøjret til jorden – den 6. maj 1959 fra flyvebasen i Melun-Villaroche. Coléoptere nåede op i 250 meters højde!

Efter en række vellykkede flyvninger i forsommeren mistede testpiloten den 25. juli kontrollen over sin »flyvende tønde« og Coléoptere styrtede ned fra 75 meters højde. Flyet blev ødelagt, men katapultsædet reddede heldigvis piloten.

Men man opgav derpå yderligere at udvikle konceptet med runde »tøndevinger« og deri indbyggede jet til VTOL-flyvninger. Sikkert godt det samme!



SNECMA – NORD C-450 Coléoptere



Er du vor nye Simulator Specialist?

Vi søger en Simulator Specialist pr. 1. marts 2007 eller snarest herefter.

Du bliver tilknyttet Human Resources/ATM Training (HA). Human Resources har ansvaret for flyvelederuddannelsen, tårn- og radarsimulator (DATSIM), efter- og videreuddannelse, lederuddannelse, kompetenceudvikling, løn- og personaleadministration. Human Resources har i alt ca. 50 medarbejdere.

Du skal være med til at varetage den daglige operative drift samt planlægning af drift og udvikling af tårn- og radarsimulator (DATSIM).

Dine arbejdsopgaver bliver bl.a. at

- Opsætte og implementere øvelsesscenarier.
- Registrere og udbedre driftstop på DATSIM i samarbejde med den tekniske afdeling og eksterne leverandører.
- Vedligehold, udbygning og udvikling af databaser, så højest mulig realisme tilsikres.
- Udarbejde og vedligeholde systemkonfigurationsfiler.
- Deltage i test og udvikling af DATSIM i samarbejde med interne enheder og eksterne leverandører.
- Deltage i systemudvikling af IT værktøjer til brug på simulatoren, herunder programmering.
- Rapportere til chefen for ATM Training om DATSIM's tekniske status og træningsmæssige tilgængelighed.
- Vejlede brugerne af DATSIM om betjening af udstyr, procedurer for fejlmelding og andet efter behov.
- Identificere og planlægge projekter til videreudvikling af DATSIM i samarbejde med chefen for ATM Training, teamledere i ATM Training, Operations Copenhagen m.fl.
- Opdatering og vedligehold af 3D image-generatorens modeldatabase.
- Deltage i uddannelsesafsnittets tværgående teamstruktur med IT- og simulator-ekspertise.

Din profil

Du har en videregående IT-uddannelse eller tilsvarende viden og færdigheder eller en luftfartsuddannelse, f.eks. flyvelederassistent eller pilot. Har du et IT brugerkursus på højt niveau indenfor regneark og databaseadministration vil det være en fordel.

Du har lyst og evner til at sætte dig ind i komplekse applikationer og deres interaktion. Du er kreativ og kan finde og bruge alternative veje inden for applikationerne, også selvom dokumentation ikke foreligger i forbindelse med fejlfinding og udvikling. Du har måske erfaring indenfor luftfart samt evt. kendskab til arbejdsgangen i luftfartsmiljøet. Du har erfaring med IT, herunder Microsoft Windows 95-NT-XP, regneark, databaser. Kendskab til VBA, VB.NET, C++, ASP eller anden programmering vil være en fordel. Du formulerer dig klart og tydeligt - mundtligt såvel som skriftligt - på både dansk og engelsk.

Du er kunde- og samarbejdsorienteret. Du trives med ansvar og du kan lide at arbejde selvstændigt med løsning af komplekse opgaver. Du er engageret i dit arbejde, har overblik, er effektiv, er fleksibel i forhold til arbejdstid og så er du forandringsparat.

Vi tilbyder et krævende men spændende arbejdsmiljø med gode kolleger og nødvendig efteruddannelse efter behov.

Løn- og ansættelsesvilkår

Aflønning sker i henhold til gældende overenskomst med mulighed for forhandling af kvalifikationstillæg. Hvis du er tjenestemand i forvejen kan tjenestemandsansættelsen bibeholdes.

Ansættelse er betinget af, at du kan sikkerhedsgodkendes til "Hemmeligt" (NATO SECRET).

Hvis du vil vide mere er du velkommen til at kontakte chefen for ATM Training Karsten Baagø på tlf.nr. 3247 8730.

Vi opfordrer alle interesserede, uanset alder, køn, race, religion eller etnisk tilhørsforhold til at søge.

Ansøgning mærket "DATSIM" sendes til:

Naviair, Human Resources, Personnel
Naviair Alle 1, 2770 Kastrup

eller på mail til: naviair@naviair.dk

Ansøgningsfrist:

14. februar 2007 kl. 1200

VIST NYTTER DET NOGET

Af Per Wistisen, næstfmd. i DSvU og medlem af bestyrelsen i Europe Air Sports som »Observer«

Arbejdet i vore europæiske fora er ofte både trægt og langsomt. To sager, der fandt en positiv afslutning i december 2006, er gode eksempler på at der er tale om lange seje træk, men samtidig eksempler på, at vi faktisk har mulighed for at påvirke tingene, også i Europæisk perspektiv.

Installation

Den ene af disse afsluttede sager er en udløber helt tilbage fra de grundlæggende forordninger angående stiftelsen af European Aviation Safety Agency (EASA). For svæveflyverne stod det dengang meget tidligt klart, at det med de indførte regler ikke ville være praktisk muligt eller lovligt at installere noget så vigtigt som f.eks. et elektronisk variometer, en GPS eller en PDA i svæveflyene. Allerede ved offentliggørelsen af bestemmelserne stod European Gliding Union (EGU) klar med disse alvorlige indsigelser og efterfølgende lykkedes det, med god hjælp fra Europe Air Sports (EAS), at gøre det klart for lovgiverne at reglerne måtte lempes. Denne lempelse er der arbejdet med i de seneste par år, og den 20. december udsendte EASA så deres »AMC M.A. 501 (c) Installation«, ifølge hvilken vi nu kan installere udstyr der ikke er ETSO godkendt i vore svævefly. Dvs. at det nu er tilladt at fastmontere PDA, diverse variometre, m.v. som om de var luftfartsmateriel, når den der er ansvarlig for flyets typecertifikat, typisk fabrikanten af flyet, har beskrevet hvordan installationen kan/skal foretages.

At ordningen kun gælder svævefly og motorsvævefly og ikke også omfatter f.eks. »sportsfly med motor« skyldes sikkert, at det har været svæveflyverne der via Dansk Svæveflyver Union (DSvU) og EGU har været bannerfører i denne sag og at andre luftsportsgrene ikke på samme tidlige tidspunkt i processen har set problemerne og søgt at gøre sin indflydelse gældende. Der er dog heldigvis nu fra EASA rygter som vil vide, at svæveflyvernes lempeligere vilkår vil blive udbredt til andre dele af fritidsflyvningen.

Det er betegnende at det danske Statens Luftfartsvæsen (SLV) i denne sag

ikke har udvist nogen fleksibilitet set i forhold til deres »kunder«, men tværtimod direkte har tilkendegivet, at de ville anlægge strengeste fortolkning. SLV fastholdt denne holdning selv efter at de af DSvU havde fået udleveret kopi af en skrivelse fra SLV's tyske kolleger til EASA med beskrivelse af tyskernes langt mere liberale fortolkning og selv efter at EASA udsendte beskrivelse af hvorledes de agtede at lempe reglerne.

Med den manglende lydhørhed i SLV må vi glæde os så meget mere, når det lange seje træk på europæisk plan, som her, giver positive resultater

Enroute afgifter væk

Den anden sag som fandt en positiv afslutning i december 2006 begyndte tilbage i 2004, hvor EU via Eurocontrol mente at alle der benytter luftrummet også skal betale for benyttelsen og dermed bidrage til betalingen for flyvekontrol (ATC) og navigation. Vi vurderede dengang, at indførelse af en sådan afgift for vores del af luftfarten ville betyde en millionudgift for vore medlemmer.

Både DSvU og KDA var naturligvis hurtigt på barrikaderne både direkte og via EGU og EAS. Høringsvarende fra dengang kan læses på hjemmesiderne for hhv. KDA og DSvU.

Sagen blev som nævnt afsluttet i december 2006 hvor EU udsendte »Commission Regulation No 1794/2006«, hvori medlemsstaterne bl.a. pålægges at friholde fly under to tons for enroute afgifter.

Alene denne lille succeshistorie har formodentlig friholdt KDA's medlemmerne for en truende meromkostning på flere gange det årlige kontingent både til KDA og tilsluttede unioner.

Medens vi kan glæde os over de to netop afsluttede sager er der desværre en lang række truende skyer i horisonten. Bestemmelserne om udvidelsen af EASA's virksomhed til også at omfatte operation og personcertificering er stadig under udarbejdelse. EASA's eget udkast til disse bestemmelser er særdeles imødekommende overfor fritidsflyvningens ønsker og behov. Det var derfor glædeligt at Kommissionen i slut-

ningen af 2005 udtalte sin fulde støtte til EASA's liberale tanker, men desværre er det gennem 2006 tilsyneladende lykkedes de nationale luftfartsmyndigheder, herunder danske SLV, at få omskrevet regeludkastet så det ved indgangen til 2007 mere ligner de aktivitetshæmmende nationale gammelkendte regler.

Dette område vil derfor være et fokusområde for os i det kommende år, og det er sandsynligt at vi på et tidspunkt må bede om direkte hjælp fra medlemmerne. En anden sag der skal følges og påvirkes i de kommende år er det såkaldte SESAR-projekt, der kan opfattes som en kommerciel overstatslig administration af luftrummet og som helt sikkert vil få stor bevågenhed fra KDA's Luftrumsudvalg.

Der er således nok af opgaver at tage vare på og derfor særdeles vigtigt at KDA's unioner slutter op om arbejdet. Heldigvis er ikke alene DSvU, men nu også Dansk Ballonunion (DBu), Dansk Motorflyver Union (DMU) og naturligvis KDA blevet aktive i løsningen af opgaverne og det giver en klar synergi til glæde for alle parter. Det er også værd at bemærke, at DMU sammen med nordiske kolleger nu er aktiv i arbejdet med at stifte en europæisk motorflyver union i lighed med – og i øvrigt med hjælp fra – svæveflyvernes EGU.

I Danmark har vi netop, på initiativ af DBu, og under KDA's paraply lanceret en ERFA-gruppe bestående af de personer fra DBu, DMU, DSvU og KDA, som arbejder med disse sager.

Samarbejde gør stærk, men der er stadig ledige kopper i kaffeklubben!





DET SKER I 2007

MARTS

- 1.-3. Heli-Expo, Orlando, Florida (www.heliexpo.com)
- 7.-8. Avionics Exhibition and Conference, Amsterdam (www.avionics-event.com)

APRIL

- 17.-19. Aircraft Interiors Expo, Hamburg
- 17.-23. Sun'n Fun, Lakeland, Florida (www.sun-n-fun.org)
- 19.-22. AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-friedrichshafen.com)

MAJ

- 22.-24. EBACE, Geneve (www.ebace.aero)
- 27.-28. La Ferté-Alais Air Show, Aerodrome de Cerny, Frankrig

JUNI

- 7.-10. AeroExpo 2007, Wycombe Air Park, Marlow, England (www.expo.aero)
- 18.-24. Paris Air Show, Le Bourget, Frankrig (www.paris-air-show.com)

JULI

- 14.-15. Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England (www.airtattoo.com)
- 21. Texel Airport 70 år, Texel, Holland (www.texelairport.nl)
- 23.-29. EAA AirVenture, Oshkosh (www.airventure.org)

AUGUST

- 18.-19. Flyvningens Dage, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)
- 21.-26. MAKS 2007, Zhukovski lufthavn, Moskva (www.airshow.ru)

SEPTEMBER

- 3.-6. Asian Aerospace Expo and Congress, Hong Kong, Kina
- 25.-27. NBAA Exhibition and Convention, Atlanta, Georgia, USA (www.nbaa.org)

NOVEMBER

- 11.-15. Dubai Air Show, Dubai, UAE (www.dubaiairshow.org)

Se også www.airshows.org, der omfatter mange sider med air shows i USA og Canada. Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

70

For 70 år siden

» ... De fleste kender jo nu af Erfaring den meget grundige Lægeundersøgelse, der gaar forud for Erhvervelsen af Kørekort til Automobil «

Af Ingrid Muus

I FLYV januar 1937 indledtes beretningen om manden, der ville være pilot og hans anstrengelser for at overbevise sine omgivelser om det helt fornuftige i denne beslutning. Det var ikke til at forudse, at dette kun var en indledning, så glad blev jeg da jeg i FLYV februar 1937 så, at signaturen -z havde mere på hjerte, og da det ikke er kedeligt, skal det med her:

Altså, -z har meldt sig på flyveskolen, og i februarudgaven afsløres det, at det blev den militære. Malende beskriver han det helbredsmæssige nåleøje, han skal i gennem for at blive vejret og fundet tilpas: »Et Besøg hos »Onkel Doktor«, Familiens gamle Huslæge, var ogsaa nødvendigt, før Skemaet bilagt med alt hvad jeg kunne finde af Papir hvorpaa andre havde skrevet om mig, var jeg klar til at afsendes til Skolebestyreren for Flyveskolen. Om han blev glad ved den Historie ved jeg ikke, men jeg fik i alle Tilfælde den Invitation fra ham om at møde op paa Militærhospitalet tre nærmere fastsatte Dage. Det var ikke Smaating, man der ønskede at faa at vide udover det, Onkel Doktor havde berettet om, lige fra min Fødsel m.m. paa de dertil indrettede Pladser paa Skemaet. De fleste kender jo nu af Erfaring den meget grundige Lægeundersøgelse, der gaar forud for Erhvervelsen af Kørekort til Automobil; en lignende Undersøgelse dannede Indledningen, vist mest for at kontrollere, om Onkel Doktor ikke havde været alt for optimistisk med sine

Bedømmelser af mig; derpaa gid det løs med Øjne og Ører, Næse og Hals, Arme og Ben, Hjerte og Lunger i flere paa hinanden følgende Dage, og kun ved at holde Ørerne stive og Øjnene paa Stilke lykkedes det mig at undgaa at strande paa de mange Skær, som denne Skærsild bestod af; ogsaa Højdeprøven, hvor det blev undersøgt, hvor tynd Luft jeg kunne taale uden at blive helt tosset, klaredes med Glans. Da Læger og Sygeplejersker havde udtømt al deres Energi og en utrolig Bunke Opfindsomhed paa Prøverne, hvor de havde ransaget de inderste Kroge af Øjne og Ører med sindrige Apparater, gjort mig svimmel paa flere forskellige Maader o.s.v. fik jeg Lov til at fortsætte paa Universitetets psykofysiske Laboratorium.»

Man mister næsten pusten og ser for sig sundhedsvæsenets repræsentanter bevæbnede med lygter og vatpinde bore sig gennem både kredsløbs-, fordøjelses- og nervesystem hos den arme aspirant. Og som om det ikke var nok med det, men nej! aspirantens trængsler fortsætter på bemeldte laboratorium, hvor han tilbragte »nogen Tid med at flyve og køre, tegne og maale, føle, høre og se (med og uden Bind for Øjnene)«. Hans reaktioner herpå skulle udsige noget om hans reaktionsevner og dermed hans »Nerver«.

Mon her er grundlag for en føljeton?

En føljeton i 1937 er i hvert fald kampen med myndighederne på grund af

valutarestriktionerne. Da jeg læste artiklen Omkring en Redegørelse, som det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab rettede til Rigsdag og Regeringen »som et Forsøg paa at faa aabnet den Port, der nu spærrer fuldstændigt af for enhver Indførsel af Privatflyvemaskiner her til Landet«, ja da var det først da jeg stødte på ordet valutarestriktioner, at jeg blev klar over, at det var FLYV 1937, jeg sad med. Den indignation, der lægges for dagen i denne lange artikel, hvor der gang på gang understreges, at der aldrig er givet en ordentlig begrundelse for dette diktat fra det enevældige Valutakontor, påmindede mig i den grad om den verserende gebyrdebat.

Og i øvrigt er da også alt andet ved det gamle. Se bare her fra FLYV 1937 februar: »I overværelsen af Foreningens Protektor, Hs. Kgl. Højhed Kronprinsen, Foreningens Æresmedlemmer Dir. Robert Svendsen, Dir. Ellehammer og Meister P. Nielsen afholdt Danske Flyvere sin aarlige Optagelsesfest i Officersforeningens Selskabslokaler Lørdag den 9. Januar. 120 Medlemmer havde givet møde, og deriblandt var Hs. Kgl. Højhed prins Axel. Som nye medlemmer optoges 6 Marineflyvere, 23 Militærflyvere og 5 Privatflyvere med Danmarks første kvindelige Flyver, Oberstinde Førslev i Spidsen.« Det er et af de få tilfælde i selskabsverdenen, hvor der ikke er kø på dametoiletterne. ➔

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-CIO	ATR72-21A	1999	595	28.11.2006	Cimber Air A/S, Sønderborg	ex EC-JCL ex OY-CIO
OY-KBP	Airbus A319-132	2006	2888	27.09.2006	SAS Danmark A/S, København	-
OY-NCM	Dornier 328-300	2001	3190	05.12.2006	Niels Chr.Sundberg, Billund	N426FJ
OY-HLS	Eurocopter ECA 120B	2006	1453	12.12.2006	Zinco A/S, Århus	-
OY-PHP	Piper PA-32R-301T Saratoga	2006	3257421	29.06.2006	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	-

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-PHU	Piper PA-34-220T (Seneca V)	26.10.2006		Solgt til Tyskland

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-APH	Boeing 737-5L9	26.09.2006	Sterling Airlines, Dragør	Maersk Air, Dragør
OY-API	Boeing 737-5L9	26.09.2006	Sterling Airlines, Dragør	Maersk Air, Dragør
OY-APK	Boeing 737-5L9	26.09.2006	Sterling Airlines, Dragør	Maersk Air, Dragør
OY-CDO	Socata TB9 Trinidad	05.01.2007	Kenneth Arly Larsen, Brønshøj	Copenhagen Airtaxi A/S, Roskilde
OY-LLJ	Learjet 45	01.12.2006	Execujet Scandinavia A/S, Roskilde	Scanomat Airlines System ApS
OY-MRE	Boeing 737-7L9	22.08.2006	Sterling Airlines, Dragør	Maersk Air, Dragør
OY-MRF	Boeing 737-7L9	24.08.2006	Sterling Airlines, Dragør	Maersk Aircraft A/S, Dragør
OY-MRG	Boeing 737-7L9	18.08.2006	Sterling Airlines, Dragør	Maersk Aircraft, Dragør
OY-MRH	Boeing 737-7L9	18.08.2006	Sterling Airlines, Dragør	Maersk Aircraft, Dragør
OY-MRI	Boeing 737-7L9	18.08.2006	Sterling Airlines, Dragør	Maersk Aviation Holding, Dragør
OY-MRJ	Boeing 737-7L9	18.08.2006	Sterling Airlines, Dragør	Maersk Aviation Holding, Dragør
OY-PHM	Piper PA-28-181, Archer III	03.08.2006	Palle Westergaard, Aalborg	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense
OY-XIJ	Standard Cirrus	20.12.2006	Kurt Jaenike, Aabenraa	Frank Christian Jensen+
OY-ZWX	SZD-51-1 Junior	05.01.2007	Polyteknisk Flyvegruppe, Lyngby	Anders Møller Andersen

OY-MRI ses her i Billund lufthavn.





Protector

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

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

Anders Madsen, generalsekretær	Telefon 4614 1503	E-mail am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@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 kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

	Telefon	E-mail
Svend L. Jensen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse

	Telefon
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9829 3636
Jens Feldborg (næstfmd.)	3250 7898
Tonny Henriksen	5950 4015
Vagn Jensen	8644 1133
Palle J. Christensen	8667 4048
Søren Pedersen	4828 9196
Niels-Christian Levin Hansen	4581 0094

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

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28
 4000 Roskilde
 Telefon 4614 1509
 Internet adr.: www.dhpu.dk
 e-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union

Ildrættens 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: soeren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union

Knud Nielsen
 Elev Tværvej 3
 8520 Lystrup
 Telefon 8623 1652
 E-mail: dmu@mail.dk
 www.flyvdmu.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 Grønnet
 Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
 Telefon 4444 8876
 Internet adr.: www.fffu.dk
 E-mail: bkdpggr@gladsaxe.dk

Linestyrrings-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 & Klub

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

KDA Formandsmøde

Lørdag den 20. januar på KDA's 98 års fødselsdag blev der afholdt det årlige Formandsmøde, denne gang i Vejle.

Der var repræsentanter fra Dansk Faldskærms Union, Dansk Ballonunion, Dansk Motorflyver Union, Dansk Hanggliding og Paragliding Union, Dansk Svæveflyver Union, RC Unionen samt deltagere i forskellige af KDA's bestyrelse nedsatte udvalg (miljøudvalg, lægeudvalg mm.)

En repræsentant fra Dansk Ultralet Flyver Union (DULFU) og en fra KZ & Veteranflynklubben (KZ&V) var inviteret til at deltage om eftermiddagen, hvor EASA og Europe Air Sports var på dagsordenen.

Først på dagsordenen var evalueringen af KDA's Perspektivplan. De indkomne kommentarer var opsummeret og gav bl.a. anledning til en længere snak om om FLYV og det fremtidige indhold og funktion.

Herefter gennemgik bestyrelsesmedlem Søren Pedersen KDA's nye miljøorganisation, der er nødvendiggjort efter nedlæggelse af amterne og den

KDA Repræsentantskabsmøde 2007

Kongelig Dansk Aeroklub afholder det ordinære repræsentantskabsmøde lørdag den 21. april kl. 10.30 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. 10.00.

nye kommunestruktur.

Formiddagen endte med gennemgang og kommentering af KDA budget for 2007.

Efter frokost var næste punkt på dagsordenen orientering om arbejdet nu og i fremtiden i EASA og Europe Air Sports. Der er KDA-deltagelse i to vigtige arbejdsgrupper nedsat af EASA. Tidligere generalsekretær Jørn Vinther deltager i en arbejdsgruppe om certifikater og konsulent i DSvU Helge Hald deltager i en arbejdsgruppe om materiel. Derud-

over er næstfmd. i DSvU Per Wistisen »Observer« i Europe Air Sports bestyrelse, der er meget aktive i arbejdet med EASA.

Repræsentanterne for DULFU og KZ&V støttede op om KDA's aktiviteter i det pågående arbejde.

Som sidste punkt på dagsordenen blev det besluttet at KDA Repræsentantskabsmøde afholdes lørdag den 21. april i KDA-huset i Roskilde. (Det godkendte mødereferat udsendes senere).



Mødedeltagerne.



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 12. marts 2007. Eventuelle spørgsmål kan rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Aksel C. Nielsen. Se også www.kda.dk.

KDA's Sportspokal

På KDA's repræsentantskabsmøde uddeles KDA's Sportspokal til en person, der ved konkurrencer i 2006 eller gennem en periode har opnået gode resultater.

Motiverede skriftlige forslag skal være KDA-huset i hænde senest den 12. marts 2007. Eventuelle spørgsmål kan rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Aksel C. Nielsen. Se også www.kda.dk.



KDA's formand Aksel C. Nielsen og KDA's næstformand Jens Feldborg.

KALENDER



KDA

21/4 Repræsentantskabsmøde, KDA-huset, Roskilde Lufthavn

Ballonflyvning

18/3 Ord. generalforsamling, Svenstrupgaard Kursuscenter, Korsør
18-25/8 15. FAI Europamesterskaber i varmluftballon, Magdeburg

Svæveflyvning (www.devu.dk)

10-11/3 DSvU Repræsentantskabsmøde, Vejle Idrættshøjskole
22-28/4 Spring Cup '07, Herning Flyveplads

28/4-5/5 Instruktørkursus, Arnborg
7-12/5 Strækflyvningskursus, Arnborg
17-27/5 DM i Standard og 15 m klasse, Arnborg
30/6-7/7 Instruktørkursus, Arnborg
9-19/7 DM i 18m, klubklasse, junior DM og Grand Prix, Arnborg
23/7-2/8 Sun-Air Cup, Arnborg
6-10/8 Strækflyvningskursus, Arnborg
18-25/8 Instruktørkursus, Arnborg
19/8 Nordic Gliding Day

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

28/4 Repræsentantskabsmøde
17-20/5 DMU-tur til Gotland

Navne



Dødsfald

Christian Lund

Efter en lang periode med skiftende helbredsproblemer døde Christian Lund den 12. december 2006 i en alder af 90 år.

Med hans død er en af de sidste pionerer i Birkerød Flyveklub, nu Nordsjællands Flyveklub, gået bort.

Han var i 1943 med til at starte BFK og begyndte sin svæveflyvekarriere på unionens sommerlejr i Svebølle i 1943 og på Bøtø 1945. Han var formand for BFK 1948-1954 og igen 1957-1964.

I 1956 fløj svævefløj Otto Sørensen (TYR) og Christian i klubbens tosædede Kranich fra Sandholm til Beldringe og var dermed de første der krydsede 35 km over Storebælt og samtidig satte Danmarksrekord.

Som kammerat var Christian en uforlignelig hædersmand. Tak for et varmt venskab, vi vil savne dig, og altid ære dit minde.
Eli V.

75 år

Luftkaptajn Kristen Nørgaard Kristensen

Kristen Nørgaard Kristensen begyndte i Flyvevåbnet i 1953 og blev sergent i infanterilinjens (81 mm mortar) året efter. Han skiftede dog hurtigt over til pilotlinjen, flyvernavn NØR, og fløj RF-84 i ESK 729.

I 1960 kom han til SAS og fløj her til han blev pensioneret i 1992. Han var en årrække formand for den danske afdeling af MAF, Mission Aviation Fellowship. De sidste par år har han deltaget ivrigt i debatten om flyvestation Værløses fremtidige anvendelse som flyvehistorisk museum.

Den 26. februar bliver han 75 år.

Spændende headset nyhed fra David Clark!

Revolutionerende godt og lækkert headset med aktiv støjdemping.

Bløde figurformede silikonepuder på ørerne, formet efter dit hoved. Let hovedbøjle, markedets bedste mikrofon, foldbart til en håndfuld, føles som en fjer på hovedet og dæmper støj helt fantastisk. Kan tilsluttes din MP3-afspiller eller mobiltelefon.

BEMÆRK: David Clark headsettaske m/skulderrem i sort ballistic nylon medfølger.

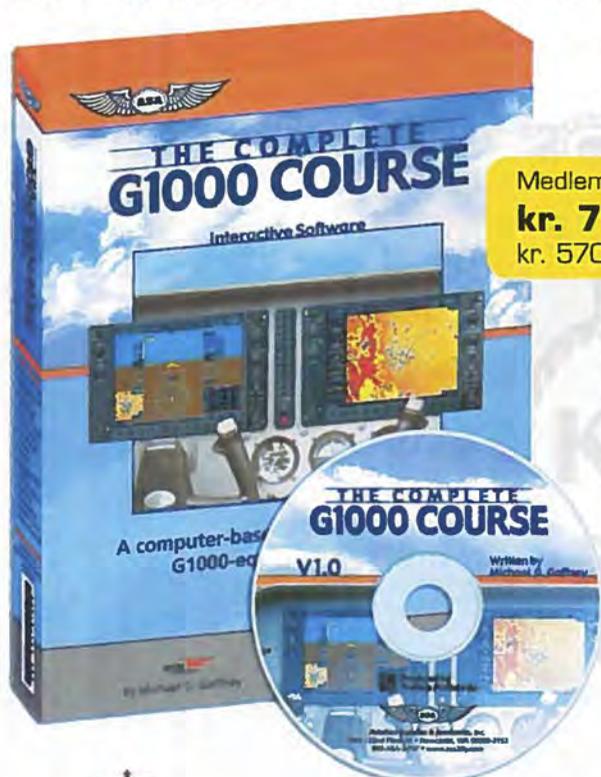


Medlemspris - spar 312,50!

kr. 6.312,50 (*6.625,-) inkl. moms

kr. 5.050,- (*5.300,-) excl. moms

Lær hvordan man mestrer et glascockpit - på din computer!



The Complete G1000 Course Interactive Software!

Medlemspris - spar 37,50!

kr. 712,50 (*750,-) inkl. moms

kr. 570,- (*600,-) excl. moms

Systemkrav:

PC og Mac-kompatibel, Win98, Pentium II, 64MB ram, el. Win2K, Pentium III, 128MB, el. WinXP, Pentium III, 128 MB
Macintosh Classic: Power Macintosh G3 OS 9.2, 64mB ram
Macintosh OS X: Power Macintosh G3 running OS 10.1.5, 10.2.6, 10.3, 10.4



Køb også online på www.kda.dk



KDA PilotShop

Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

Butikken er åben:
man-fredag 10-15 (torsdag 10-18)



Rubrikannoncer

David Clark H10-13.4 Headset
Den rigtige model med gel komfort undercut ear seals, blød hovedpude, støjdemping 23dB, flex boom til mikrofon, volumenkontrol. Kvittring medfølger. Er som nye.
Nypris kr. 2.700,- 3 år gammel
Sælges for kr. 1.700,- · Tlf 40 330 661

Garmin GPSMAP 295, komplet 100% OK, 4x farve display, inkl. yoke mount, 64MB cartridge, adapter, manual. Atlantic Highway Jeppesen basemap med hele Europa. Alle CTR, freq+ATIS mv. er indbygget. Nypris kr. 14.000,- 4 år gammel
Sælges for kr. 7.000,- · Tlf 40 330 661

AFIS-OPERATØR SØGES

Til en fuldtidsstilling på Stauning Lufthavn, søges en alsidig og fleksibel AFIS-Operatør.

Kontakt
Tlf.: 97 36 90 44
Email: stauning-lufthavn@mail.tele.dk

CESSNA KØBES
C-172 eller C-150
Henv. tlf. 2720 1625

SÆLGES
CESSNA 150
Årg. 1972, eng. smoh. 100 t.
Gps, Transponder, god stand
Pris 250.000 DKr. Tlf 2819 2826

FLY PROJEKTER TIL SALG

Type: KR-1 (næsehjul)
Rotax 582 – 3 bladet prop
80% færdigbygget som
Exp./UL fly: pris kr. 50.000,-

Type: D31 Turbulent
(halehjul)
VW motor m. 3 bladet prop
75% færdigbygget som
Exp. fly: pris kr. 50.000,-
Besigtigelse – EKRR

Tlf 4017 1500
mail.rafn-larsen@c.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. 3547 3410

Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275



DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
Telefon 4619 0091 · Fax 4619 0705
www.avionics.dk · dfe@avionics.dk

Der er også plads til din annonce i
Flymarkedet

Annoncetelefon:

7580 0032



I forbindelse med ...

kommunesammenlægningerne pr. 1. januar 2007 har det nogle steder været nødvendigt at give veje nye navne eller tilføjelser til vejnavnet.

We bring you up front



FØRST MED MPL

Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

Center Air Pilot Academy

Lufthavnsvej 44 • Roskilde Lufthavn
DK-4000 Roskilde

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

**REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING • SALG & REPARATION**

RD EQUIPMENTS
Skovvej 40 · 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46
46 18 69 09

ANNONCERING

Ring til Jakob Tornvig

Tlf. 7580 0032

Lær at FLYVE

Professionel pilotuddannelse



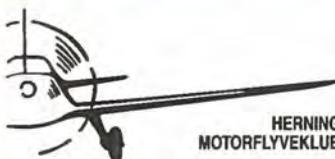
Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk

- ATP (A) integreret trafikflyve
- FIC (A) flyveinstruktør
- FBPT 2, DVA2 med Garmin 1000
- ATP (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvecertifikat



DANISH AVIATION COLLEGE

**H
M
K**



PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
Proficiency check, Træningsflyvning
Flyveskolen kan tilbyde overnatning



**Scandinavian Flight
Training Center**

e-mail: info@sftc.dk - www.sftc.dk

Sindal Lufthavn Tågholtvej 170 DK-9870 Sindal Tlf. +45 98965633	Karup Lufthavn NO Hansensvej 4 DK-7470 Karup J. Tlf. +45 97524037	Skive Lufthavn Lufthavnsvej 1 DK-7840 Højslev Tlf. +45 97524037
--------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=Privatflyver-certifikat. B=Trafikflyvercertifikat af III klasse. I=Instrumentbevis. 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=Retighed til VFR-nat. Class Rating=Klasseretighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk prøve for forlængelse af retighed.

benair

BENAIR A/S

Staining Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

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



**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.



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.



Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

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.



SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup,
Tlf.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

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



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



- Modulære pilot uddannelser
- TRI Instructor course
- 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) integreret, IRI(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



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



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.

MDL 094427 BIRTE KORSGAARD
FLYVEVÆBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 BALLERUP

2750 0 202 / 6

aviation GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Radiobevis

Flyvevæbnetts
Bibliotek



392000210191

FLY

Marts 2007 3



OY-XXB

D-KMX0

M0

AB

Ventus 2007

Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927

northern1 Keyman Certifikatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
maegler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



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



KDA PilotShop

Åben mandag – fredag kl. 10.00 – 15.00
– om torsdagen helt til kl. 18.00

Køb også online på www.kda.dk



KDA PilotShop
Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

QBE Nordic Aviation bliver nu en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis
– det kan være dyrt at lade være.



QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com



Nordic Aviation



FLYV

0. årgang nr. 3 · marts 2007

Redaktion og administration:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon 4614 1500, Telefax 4619 1316

Redaktion:
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
mail: flyv@kda.dk

Redaktør
Arne Boye-Møller (ansvarshavende)

Redaktionen:
Arne Kofoed

Reklameannoncer:
STIBO ZONE
Kontakt: Allan Christiansen
Lufthavnsvej 65, 8500 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 86280350
mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

Produktion:
Magelsetryk Marketing ApS,
Lufthavnsvej 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

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

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

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

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

ISSN 0015-492X



Udgivet i et distribueret oplag ifølge Fagpressens Lov om trykstatistisk Kontrol i perioden 1.7.05 til 31.12.06: 3.912 ekempl.

Udgivningen siden:
1. januar 2006 og MO til syn den 29. december 2006 og i kø hos SLV siden den 1. januar 2007. Læs historien inde på side 28.

Ansvarshavende: Arne Boye-Møller.

Artikler:

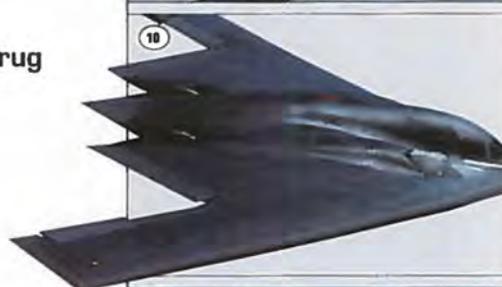
- 8 DAC – pilotuddannelse med jobgaranti
- 10 Den flyvende vinge – en sælsom historie
- 12 Svæveflyvesimulatorer til klubbrug
- 17 Vil KDA vente passivt på, at det sker?
- 18 Gør-det-selv BL
- 20 De klassiske discipliner, 1. del
- 24 Microsoft FSX
- 27 Hvor svært kan det være?



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Rubrikker:

- 4 Leder
- 6 Kort Sagt
- 28 Historiske vingesus
- 32 For 70 års siden
- 33 FLYV i fremtiden – et debatoplæg
- 34 Organisationsnyt
- 35 Kalender
- 36 Navne
- 37 Oscar Yankee
- 38 Flymarkedet





Europa tæller 650.000 luftrumsbrugere

Europe Air Sports skrev historie lørdag den 3. februar 2007. Præsidenten for Europe Air Sports Sir John Allison havde indkaldt til formandsmøde i Bruxelles. Det første formandsmøde siden oprettelsen.

Måske var det første formandsmøde ikke så væsentlig set i det historiske lys. Det var derimod dagsordenen, hvor de væsentligste emner drejede sig om den aktuelle situation i EASA (European Aviation Safety Agency), der snart skal barsle med beslutningsforslag til forelæggelse i EU-regi, samt den personel- og finansmæssige situation, der er kritisk.

Skal Europe Air Sports have mulighed for at fortsætte det igangværende arbejde, er det bydende nødvendigt der tilføres flere ressourcer. Det gælder både eksperter og øgede økonomiske midler. Fra Europe Air Sports blev der i øvrigt udtrykt ros til de danske eksperter, der er medlem af working groups.

Mødet sluttede med en appel til de nationale aeroklubber om, dels at stille flere ressourcer til rådighed for det videre arbejde, dels at søge at påvirke de nationale beslutningstagere med henblik på at opnå politisk støtte til Europe Air Sports' forslag om større liberalisering. Opfordringen til at påvirke det politiske miljø kan vi fuldt ud imødekomme, idet vi den 23. januar skriftligt præciserede vore synspunkter overfor transportminister Flemming Hansen, som vi ved redaktionens slutning endnu ikke har hørt fra.

Det har vi derimod fra Folketingets Trafikudvalg, der har kvitteret for modtagelse af det manuskript vi anvendte, da vi havde foretræde for Trafikudvalget den 8. februar. På dette foretræde havde repræsentanter for KDA lejlighed til, dels at orientere om EASA-forslag til kommende bestemmelser, dels redegøre for KDA's

synspunkter omkring SLV's modarbejdelse af EASA's visioner vedrørende liberalisering. Der afventes nu en reaktion fra Transportministeren på både KDA's brev og Trafikudvalgets anmodning om et svar fra Transportministeren, som opfølgning på vores foretræde.

Reaktionerne på de seneste dages aktiviteter afventes med spænding. Ikke mindst fordi der har været signaleret sammenfaldende interesser hos både KZ&V, DULFU og KDA.

Aksel C. Nielsen
formand KDA

Salg af annoncer til Flyv



Efter næsten 19 år som ansvarlig for salget af annoncer for FLYV har Jakob Tornvig besluttet at skifte spor.

Da redaktør Per Weishaupt i sommeren 1988 gik på pension overtog Jakob Tornvig ansvaret for annoncerne, mens Hans Kofoed overtog redaktørjobbet. Jakob fortsatte med annoncerne, da FLYV i 1998 igen skiftede redaktør.

Jeg vil gerne sige tusind tak til Jakob Tornvig for et rigtig godt samarbejde og et altid godt humør og ønske ham held og lykke i den nye stilling.

Fra og med den 1. marts overtager Stibo Zone i Horsens ansvaret for annoncerne. Kontaktperson er Allan Christiansen.

Venlig hilsen
Knud Larsen - redaktør

Transport- og Energiminister
Flemming Hansen
Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 271
1220 København K



KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protector:
H.K.H. Prinsgemalen

Roskilde, 23. januar 2007

Vedr.: EU COM579, Regulation (EC) No 1592/2002, July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency (EASA)

Kære Flemming Hansen.

På møde i weekenden, hvori deltog repræsentanter for Kongelig Dansk Aeroklub (KDA), samt tilsluttede unioner tillige med repræsentanter for Dansk Ultralet Flyve Union og KZ & Veteranflyve Klubben, besluttedes det at rette henvendelse til Trafikudvalget, samt uden ophold at rette henvendelse til Dem forinden, vedrørende ovennævnte, der berører vore 10.000 medlemmer.

Den direkte anledning er, at vi oplever, at indstillinger fra Statens Luftfartsvæsen (SLV) vedrørende ovennævnte forordninger ikke er i overensstemmelse med regeringens generelle holdning, idet vi henviser til citat: "Regeringen er overordnet set positiv over for forslaget, idet man er enig i hovedprincipperne om, at sikkerhedsreglerne for luftfarten bør være ens i Europa under forudsætning af, at det nuværende sikkerhedsniveau opretholdes". Dette er vi, sammen med de øvrige 700.000 privatflyvere og luftsportsudøvere i Europa, ganske enig i.

En lang række af punkter i COM579 er med SLVs medvirken imidlertid søgt ændret til ugunst for os, bl.a. med henvisning til flyvesikkerheden. Vi må anmode om en dokumentation for SLVs indstilling, idet vi kan henvise til, at lempeligere regler praktiseres i både England, Canada, Australien og Amerika uden at disse påviseligt har givet anledning til negativ påvirkning af havariraten. Regeringens tidligere udmelding vedrørende COM 579, som forelagt Trafikudvalget den 13. december 2005 (j.nr. 222-54), foreskriver moderniseringer, harmoniseringer og lempelser. Vi finder ikke SLVs indstillinger og anbefalinger i overensstemmelse hermed.

Indstillingerne fra SLV er af en karakter, som vi på det skarpeste må tage afstand fra, både set ud fra vore interesser men også fordi de strider direkte mod regeringens generelle holdninger til øget liberalisering. Vores henvendelse til Dem skal tillige ses i sammenhæng med den uacceptable ekspeditionstid hos SLV, der kan være op til 2 år. Et forhold der kan afhjælpes, såfremt regeringen kan støtte en øget selvadministration, hvilket konceptet for EASA giver mulighed for.

På vegne af mødets deltagere skal jeg anmode Dem om, at sikre at regeringens politik på området kommer til udtryk med omgående virkning, idet behandlingen af ovenstående forslag til forordninger finder sted indenfor meget kort tid. Jeg anmoder samtidig om, at få mulighed for yderligere at fremføre vore synspunkter overfor Dem, samt Trafikudvalget.

Med venlig hilsen

Aksel C. Nielsen
Formand



Medlem af Fédération Aéronautique Internationale FAI

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

Kort Sagt

SAS Flight Academy

Den 7. december 2006 indviede SAS Flight Academy sit nye træningscenter i København og kan nu tilbyde simulatortræning her, såvel som i Stockholm og Oslo.

I snart mange år har SAS Flight Academy haft til huse på Amager Strandvej tæt ved Københavns Lufthavn Kastrup.

I 2006 besluttedes det at flytte træningscentret til større lokaler på Kystvejen 40 i selve lufthavnen (tidligere SAS Commuters lokaler).

En Boeing 737-700 Full Flight Simulator er flyttet hertil fra Stockholm. I centret findes også udrustning til kabinetræning på MD-80, B737, A320/A330/A340 og til brandbekæmpelse.

Fra juli 2007 vil man også kunne tilbyde simulatortræning på MD-80 på en simulator flyttet fra Stockholm. I de nye lokaler findes plads til flere simulatorer, men der er endnu ikke truffet beslutning om hvilke typer.

Flight Academys kundekreds tæller SAS Danmark, Sterling Airlines, Estonian Air, Blue1 samt Cimber Air m.fl.

Flyv selv til RIAT

I lighed med sidste år er det muligt selv at flyve til RAF Fairford for at overvære verdens største militære air show – Royal International Air Tattoo.

Air showet finder sted lørdag den 14. juli og søndag den 15. juli på Fairford (EGVA) vest for London, hvor startbanen til daglig bliver brugt af Boeing B-52 og Northrop B-2.

Der er etableret en charterterminal med fuld pas- og toldkontrol. Sidste år kom der 20 fly fra Schweiz, Holland og Danmark til air showet.

Startafgiften for små fly er omkring £ 250 (2.700 DKK), yderligere oplysninger kan fås hos RIAT's aircraft operation department på aircraft.ops@rafacte.com. Se også www.airtattoo.com.

Hvis man er til militærfly, så er Fairford stedet – husk ørepropper og høreværn.

Havari

N101SR, en amerikansk-registreret Cirrus, havarerede den 2. februar på havet 30 sømil ud for Grønlands sydligste by, Nanortalik. Piloten, der var alene ombord, omkom.

Udnævnelse

Pratt & Whitney Canada har udnævnt Scandinavian Aircraft Technologies (ScanTech) som Recognized Maintenance Facility for dets PT6A, JT15D og PW100 motorer.

ScanTech er EASA godkendt Part 145 virksomhed beliggende i Sindal Lufthavn.

Ny XPDR koder

Deutsche Flugsicherung indfører fra den 15. marts 2007 anvendelsen af transponderkode mode A/C 7000 for VFR-flyvning. Pr. denne dato bliver de nuværende koder (0021 og 0022) ugyldige.

Den nye kode bliver trykt på den nye udgave af ICAO-kort Tyskland og ICAO-svæveflyvekortet, der udkommer til den 15. marts 2007.



8,33 kHz

Eurocontrol oplyser, at den 15. marts træder kravet om radioudstyr med 8,33 kHz kanalafstand i kraft. Det gælder i ICAO-region EUR over Flight Level 195. I oktober 1999 blev der indført 8,33 kHz

kanalafstand i højder over FL245, og ICAO er enig i at fortsætte med indførelsen af 8,33 kHz under FL195 i Europa, formentlig fra 2010. Billede viser som eksempel Garmin 530.

Liberty XL2

Flyfabrikkerne Symphony Aircraft Industries og Tiger Aircraft LLC er for nylig gået konkurs (igen). Og de kunder der har forudbetalt depositum for fly er dårligt stillet.

Liberty Aerospace i Melbourne, Florida, der fremstiller Liberty XL2, tilbyder nu de uheldige, at hvis de bestiller en XL2 så vil du blive honoreret med \$ 10.000 reduktion i prisen.

Ubemandet kampfly på museum

Efter 64 flyvninger, heraf en række kampopgaver, uden uheld er to Boeing X-45A UCAV (Unmanned Combat Aerial Vehicle) nu gået på museum. Et til US Air Force Museum i Dayton, Ohio og det andet til Smithsonian National Air and Space Museum i Washington, D.C. Boeing X-45A afsluttede demonstrationsflyvningerne i august 2005 med en række rekorder:

- Første selvstændige flyvning af et førerløst kampfly
- Første våbenaflevering af et selvstændigt førerløst kampfly
- Første anvendelse af flere UAV af en operatør
- Første koordinerede flyvning med flere UAV



Til højre ses X-45A UCAV, i midten en Boeing F-15E og til højre en ubemandet Lockheed T-33. Fotoet er taget på Edwards Air Force Base i Californien. Foto: Boeing.

Recommended by Ram Aircraft LP



We're the same, only different



One prefers the hot stuff while the other enjoys the cold, so that makes AeroShell W 100 Plus and New W 80 Plus the perfect pair for year-round flying.

Built upon the same solid foundation and proven performance of AeroShell Oil W 100 Plus, our new W 80 Plus provides the same great levels of protection during colder months that you've come to rely on in warmer times with W 100 Plus.

AeroShell has earned its wings with many of the leading piston engine manufacturers around the world thanks to its history of proven performance, and our top tier twins continue that tradition. Fly with confidence and trust in the 'Plus' - you can now benefit from a single-grade ashless dispersant, corrosion inhibiting, anti-wear oil that delivers exceptional service in four-cycle aircraft piston engines regardless of the season.

Visit our website or contact your local AeroShell distributor or representative today to find out more.



DAC – PILOTUDDANNELSE MED JOBGARANTI

Tekst og foto: Knud Larsen



Diamond Aircraft DA40-TDI OY-RBA anvendes til den grundlæggende træning.

I en årrække har det at investere over en halv million kroner på en pilotuddannelse været lidt af et lotteri. Ved starten af uddannelsen skulle man håbe på, at der, når uddannelsen var færdig om ca. 22 måneder, var et job i et luftfartsselskab. Og hvis der ikke var det, så sad man jo stadig med gælden. Ikke nogen rar situation.

Nogle flyveskoler har nu uddannelser, hvor målet er større sikkerhed for job efter endt uddannelse. Den ændrede uddannelse kan hedde MPL (Multi-crew Pilot Licence).

Danish Aviation College, i dagligdagen forkortet til DAC, der er beliggende i de bygninger, hvor det hedengangne Luftfartsskolen eller TEC Aviation, drev virksomhed, startede for knap 2 år siden med uddannelsen ATP(A) Integreret Trafikflyver og andre pilotuddannelser. Nu kan der også blive udbudt uddannelse af elever gennem MPL – en uddannelse der også sigter på direkte ansættelse i luftfartsselskaberne.

Gennem Forsvarets Værnepligt og Rekruttering (FVR) foretages udvælgelse af elever ved hjælp af »Psytech« (opgaveløsninger med PC og joystick – i gamle dage hed det psykotekniske prøver),

der er gruppeopgaver og interview med Flyvepsykolog. Prøverne tager 3 dage inklusive den afsluttende kommission. Ca. halvdelen af deltagerne anbefales til uddannelsen.



DAC's Mechtronix DA42 Ascent Flight Trainer, som deres udsendte havde fornøjelsen af prøve.

DAC har fået tilladelse til at benytte Luftfartsskolens Operations- og Træningsmanualer til uddannelsen. En vigtig del er også, at DAC har aftaler med flere danske luftfartsselskaber om at eleverne i uddannelsesforløbet får mulighed for praktikophold, i nogle selskaber en uge og i andre blot enkelte »pas«.

Eleverne gennemgår et aerobic kursus i Californien. Det er tidligere forsøgt at afvikle det i Danmark, men vejret er alt for ustabil til at satse på et kontinuerligt uddannelsesforløb. Og så får man jo også en tur til »Guds eget land«.

Direct Entry

ATP(A) integreret trafikflyveruddannelse afsluttes med MCC (Multi Crew Coordination) kursus og en Type Rating på et flerpilot fly, samt pågældende luftfartsselskab procedurekursus. Forløbet på skolen tager 20 måneder, hvorunder eleven har fløjet etmotoret fly, tomotoret fly, FNPT II flight trainer og en af luftfartsselskabernes flytyper.

MPL uddannelsen vil give eleven færre flyvetimer i flyene, men en del flere ti-

mer i simulatorerne og Type Ratingen på et af luftfartsselskabets fly, skal afslutte uddannelsesforløbet på 18 måneder og eleven fortsætter herefter på sin ansættelse i selskabet.

Cimber Air og DAC

DAC er interesseret i at uddanne nye erhvervspiloter direkte til de kommercielle internationale flyselskaber.

Cimber Air vil gerne sikre sig piloter til fremtidig vækst frem mod 2010. I samarbejdet mellem DAC og Cimber Air er det fra den 1. februar i år muligt, når man er blevet godkendt til uddannelsen hos DAC, at være sikker på at få ansættelse som pilot hos Cimber Air.

Dette gør så, at den unge pilot, nu med fast indtægt, får mulighed for at tilbagebetale eventuelle lån efter endt uddannelse.

DAC's fly

Danish Aviation College (www.dac-pilot.dk) anvender fly fra den østrigske fabrik Diamond Aircraft. Til den grundlæggende skoling anvendes den enmotorede DA40-TDI, til uddannelse

på tomotoret fly anvendes DA42-TDI. Alle 4 fly er udstyret med Thielert dieselmotorer og har fire sæder.

Flyvetræning til instrumentbevis foregår på DAC's JAR-STD3A FNPT II training device (simulator), hvor eleven flyver 40 timer og de sidste 69 timer flyves på DA42-TDI. Såvel DA42-TDI, som FNPT II er udstyret med Garmin G1000 avionics.



DA42-TDI skal også have Jet A-1 i tankene.





Northrop Grumman's Military Aircraft Systems Division, Boeing Military Airplanes Co., Hughes Radar Systems Group and General Electric Aircraft Engine Group r de fire hovedansvarlige for fremstillingen af B-2. Flyet kan fremføre både nukleare og konventionelle våben.

DEN FLYVENDE VINGE – EN SÆLSOM HISTORIE

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Hvem havde forestillet sig, at det var de to tyske brødre Reimar og Walter Horten der i 1933 gjorde den opfindelse, der efter Den Anden Verdenskrig gjorde det muligt for Northrop at få XB-35 til at flyve kontrolleret. Vil man se den tyske opfindelse i virkeligheden må man tage til Deutsche Technikmuseum i Berlin.

Det at fremstille et fly med hale og det hele betyder, at man skal overvinde mere luftmodstand. Det har siden brødrene Wrights første flyvning i december 1903 været enhver flykonstruktørs drøm at fremstille et fly uden hale, altså en flyvende vinge og derved opnå den ønskede mindre luftmodstand. I 1933 lykkedes det brødrene Horten at

konstruere flyet de kaldte »Horten I«, som var i stand til at flyve lige ud. Indtil Anden Verdenskrigs slutning byggede de op mod et dusin forskellige typer, herunder jagerbombere Ho IX som havde to jetmotorer.

Tænkt som svævefly

Det fly der er udstillet i Berlin er en Horten Ho II L »Habicht« (Høg) med fremstillingsnummer seks og er fra 1937. Flyet med kendingsbogstaverne D-10-125 var fra begyndelsen tænkt anvendt som svævefly. Habicht deltog i adskillige flyvestævner og konkurrencer.

I 1943 fik brødrene til opgave at udvikle en flyvende vinge for Luftwaffe, og her brugte man Ho II L som forsøgsfly. Den flyvende vinge kom aldrig i operativ tjeneste. Derimod fandt amerikanerne

den og sendte den hjem til Northrop i Californien.

Northrop godt tilfreds

Northrop havde i november 1941 indgået en kontrakt med den amerikanske regering om at fremstille en flyvende vinge, der skulle anvendes som bombefly, under betegnelsen XB-35. I januar 1942 blev kontrakten ændret så der blev tale om to fly. Ingeniørerne svedte over opgaven. Bedre blev det ikke af, at firmaet i oktober 1941 fik en kontrakt om at fremstille fire mindre flyvende vinger under betegnelsen N-9M. Man håbede på, at de erfaringer man fik med udviklingen af N-9M kunne sætte skub i udviklingen af XB-35.

Den var svær

Det viste sig, at dataene fra N9-M var



Verdens første »Flyvende Vinge« kaldet Horten Ho II / »Habitch« (Høg), udviklet af de to tyske brødre Reimar og Walter Horten. Flyet på billedet er svæveflyverversionen fra 1937, og den eneste i verden der er tilbage af de fem der blev fremstillet i 1930'erne.

En Ho IV kan ses på museet Planes of Fame, Chino, Californien.

af en vis værdi, så var XB-35 udviklingsprogrammet besværet af en lang række forsinkelser af teknisk art. I september 1942 fik Northrop en ordre på 13 YB-35 fly, som skulle anvendes til testflyvninger. Året efter i juni måned kom der en ordre på 200 B-35. Det stod dog ret hurtigt klart, at B-35 ikke ville blive operationsklar inden krigen sluttede. Hertil kom, et en version af flyet udrustet med jetmotorer så at sige havde gjort XB-35 gammeldags inden den nogensinde nåede at komme i tjeneste. Derfor besluttede hæren at fortsætte med udvikling af flyet, men nu kun som testfly.

B-35B ordren blev aflyst og YB-35 ordren ændret til i stedet at omfatte to fly udrustet med jetmotorer (YB-49 og YRB-49A). Udviklingen af XB-35 gik nu langsommere, og den første flyvning fandt sted den 25. juni 1946. Hidtil har det ikke været muligt at finde andre end de tyske oplysninger om, at det

var brødrene Hortens tekniske opfindelse der endelig bragte XB-35 i luften. Der blev den imidlertid ikke længe. Der blev kun bygget to af typen. Fabrikationsnummer 42-13603 fløj første gang 25. juni 1946 og blev skrottet den 23. august 1949. Bedre gik det ikke 42-38323 som fløj første gang 26. juni 1947 og blev skrottet den 19. august 1949.

35 års stilhed

Efter 35 års stilhed omkring det at fremstille en flyvende vinge kom der igen gang i udviklingen. Brødrene Hortens teknik havde fået en hjælper, nemlig computeren. Nu kunne man styre flyets fremadretning perfekt. Det betød, at man i 1981 gik i gang med at udvikle en flyvende vinge. Stealth-teknikken var blevet udviklet. Man kunne nu fremstille fly, der ikke umiddelbart kunne opfanges af radaren. Her var en flyvende vinge uden haleplan om muligt endnu

mere »stealthy« (usynlig) på radaren.

I 1987 fik US Air Force tilladelse til at iværksætte købet af 132 operationsklare Northrop B-2, principielt skulle de anvendes til bombemissioner. Med Sovjetunionens opløsning i 1990 blev kravet om 132 fly reduceret til 20 plus et testfly, der ikke var forventet at skulle opgraderes til operativ status. I de år var der masser af rygter om det nye super bombefly, som USA var ved at fremstille.

Sløret blev løftet den 22. november 1988, hvor flyet blev rullet ud af Air Force Hangar nr. 42 i Palmdale, Californien. Det kom i luften første gang den 17. juli 1989.

B-2 udgør i dag den eneste eskadrille der eksisterer af det meget dyre fly. Eskadrillen er hjemmehørende på US Air Force Base Whiteman.



Northrop begyndte udviklingen af XB-35 i 1941 og sloges med at få flyet til at flyve lige ud lige til brødrene Hortens opfindelse blev bragt til USA i sommeren 1945. Herefter viste det sig, at konceptet alligevel ikke holdt og i 1949 blev de to eneste X-35 skrottet.

SVÆVEFLYVESIMULATORER TIL KLUBBRUG

Tekst og foto: Kristoffer Dragsbæk Raun, Polyteknisk Flyvegruppe

Med den stigende digitalisering af vores samfund måtte tidspunktet også komme til vores højtflyvende dejlige sport. Brugen af flyvesimulator har været anvendt af motorpiloter og professionelle piloter i årevis, men som følge af de sidste par års rivende udvikling indenfor svæveflyvesimulator er det også begyndt at blive interessant at se på brugen af flyvesimulator for svæveflyvere.

Denne artikel vil omhandle forfatterens tanker omkring hvordan en svæveflyvesimulator kunne fungere i en moderne klub til uddannelse, PR og som samlingspunkt i klubben.

Der er i Danmark ikke ret meget erfaring med svæveflyvesimulatorer til klubbrug, men i England (beskrevet i *Sailplane & Gliding*, juni/juli 2006) har en elev fået en prøvetur og seks simulatortimer. På den femte start gik han solo!

Det er forfatterens forhåbninger at svæveflyvesimulatorer kan forkorte og skabe en rød tråd i uddannelsen af nye elever og dermed tiltrække og holde på flere medlemmer, som ellers falder fra.

Hvad er en svæveflyvesimulator?

For forståelsens skyld vil jeg præcisere hvad begrebet svæveflyvesimulator i mine øjne dækker.

En svæveflyvesimulator består primært af softwaren, dvs. »spillet« hvor man ved hjælp af en computer får vist et billede af et cockpit og omgivelserne. Pilotens input via et joystick styrer flyet i »spillet«.

For at en simulator skal kunne bruges til skoling af elever, er det forfatterens påstand, at der skal være noget hardware (ud over joysticket). Hardwaren kan være i form af en stol, et joystick og nogle pedaler opstillet foran en skærm, eller det kan være en ombygget svæveflykrop, som præsenteret senere i artiklen.

Til PR

De unge bliver bombarderet med fritidstilbud fra forskellige sportsklubber og en zapper-kultur er opstået, hvor un-

ge går til mange forskellige sportsgrene i kortere tid. Det harmonerer ikke særlig godt med vores sportsgren, da det tager lang tid for at komme til det rigtig sjove. Så for at overdøve de andre forbund og få de unge indfanget, er en svæveflyvesimulator ideel. Svæveflyvesimulatoren kan nemt opstilles på steder som ind-

købscentre og skoler og på den måde tiltrække interesserede. Det er ikke nok at opstille en computer med et joystick, da computere, for unge mennesker, er en normal del af deres dagligdag og der skal mere til for at imponere dem.

Når disse så kan se at svæveflyvesimulatoren er en integreret del af klubben



Simulator i brug.



Simulator i brug med 4x3 meter billede.

og at man faktisk kan lære noget af et »computerspil«, er det med til at skabe den røde tråd i deres måske kommende karriere indenfor svæveflyvning.

Til trænings- og skoleflyvning

På det seneste har der været en del debat omkring det at få nye medlemmer til vores sport og så bagefter at holde på dem. En elev bruger typisk mindst et år på at få certifikat og de stigende gebyrer til medical og SLV's prøver kræver en vis indkomst. Dette betyder at mange ikke får de (succes)oplevelser som det kræver, for at interesseniveauet holdes højt. Når eleven så endelig får certifikatet efter lang kamp, åbner der sig en helt ny verden for eleven. Desværre ser man ofte, at det at flyve stræk eller solo, som netop giver gode oplevelser, er en uoverskuelig opgave for en ny pilot. Her har det selvfølgelig hjulpet at de fleste klubber har investeret i højt ydende to-sædede konkurrencefly, men når eleven skal udforske landskabet alene, er der en stor barriere at overvinde. Der er altså to områder af skoling, hvor en svæveflyvesimulator kan bruges: til den indledende skoling af elever og den videregående strækflyvningstræning.

Den indledende skoling

Som elev kan det ofte være uoverskueligt med alle de nye indtryk der er når man flyver – bare udsigten kan tage vejret fra en. Men når man skal lære at flyve, bruger man ofte meget tid på de helt basale ting som koordination af ror, fartkontrol og kursflyvning, evt. med si-

devind. Det at flyve koordineret kan for mange tage meget lang tid at lære.

Disse basale, men meget vigtige elementer, kan i mange tilfælde trænes med en simulator. Selvfølgelig er der nogle områder hvor simulationen ikke gengiver virkeligheden korrekt, men mange af disse områder bliver minimeret i takt med forbedringer i såvel software som hardware. Der er dog områder som må anses for at være svære at forbedre nævneværdigt, eksempelvis gengivelsen af de kræfter der påvirker piloten under flyvningen. Endvidere er piloten begrænset i sit udsyn, da der kun er udsyn fremad. Det giver nogle problemer for eleven, blandt andet det at landingsrunder er svære at træne og eleven kan nemt få indlært en dårlig vane med ikke at holde ordentligt udsyn. Dog kan man tilslutte hjælpemidler som TrackIR, www.naturalpoint.com, som ved hjælp af et kamera gør, at man kan kigge rundt i spillet, ved at flytte hovedet, eller vente på at softwaren understøtter flere skærme.

En typisk dag i simulatoren

For at illustrere en mulig anvendelse af en svæveflyvesimulator, beskrives et eksempel på en typisk skolingsdag.

Eleven har hjemmefra, med sin computer, øvet sig i fartkontrol. Dagens instruktør tager eleven hen til en af simulatorerne, og eleven modtager konstruktiv kritik fra instruktøren om den givne øvelse. Derefter sætter eleven sig op i svæveflyet og på flyveturen foretages den i simulatoren øvede manøvre.

Udfører piloten manøvrerne korrekt kan denne blive skrevet for, ellers øves endnu en gang med simulatoren og i svæveflyet.

Det kræver ikke nødvendigvis en større indsats fra instruktørerne, måske tværtimod. Der bliver brugt mange ressourcer fra instruktørernes side for at give eleverne skoling og kan denne skoling til solo reduceres med eksempelvis 20 starter fordi eleven øver sig i en simulator, er det en gevinst for både eleven og klubben.

Eleven får mere målrettet flyvning, lærer tingene hurtigere med mindre frustration til følge. Derved kommer eleven hurtigere igennem det indledende skolingsforløb og frem til de gode solo- eller strækflyvningsoplevelser.

Strækflyvningstræning

Når eleven har fået certifikat, åbnes en helt ny verden. Piloten har nu lært at tage de korrekte dispositioner i luftrummet omkring pladsen, men står nu over for den store udfordring at flyve alene, og måske bort fra pladsens sikre grønsvær. Tanker som hvilken sky at flyve til, navigation og landing på marker, farer igennem hovedet.

Den sociale atmosfære mellem de andre elever er blevet udskiftet med en atmosfære, hvor den enkelte S-pilot skal klare sig selv. Hvor det drejer sig om at komme væk fra pladsen og så helst blive væk hele dagen, mens man sidder alene i cockpittet ude på en opgave.

Skridtet fra at en instruktør tager de vigtige beslutninger, til at man selv skal tage alle beslutningerne skal overvindes.

Netop det første hop væk fra pladsens sikkerhed kan en simulator være med til at gøre nemmere. Fornemmelsen for glidevinkler og om hvor langt man faktisk kan nå med en given højde kan på et tidligt tidspunkt blive trænet i simulatoren. Visuel navigation såvel som ved hjælp af GPS/PDA, kan også indøves og mange af de usikkerhedspunkter man forbinder med strækflyvning for begyndere bliver hermed nemmere at overvinde.

Det skal tilføjes at brugen af svæveflyvesimulatoren – altså med cockpit/krop ikke er strengt nødvendigt til denne del af træningen. Eksempelvis ved navigation kan eleven starte med at træne med et kort og senere hen anvende en PDA



Polyt S over de franske bjerge i Provence-landskabet.

tilsluttet PC'en så opgaveflyvning og slutglid kan trænes. Dog kan et argument være, at for at forbedre træningen, bør siddestillingen, betjeningen af instrumenter og udsynet, være det samme som i et rigtigt svævefly.

Et punkt som endnu ikke er muligt, men som der ligger et stort potentiale i, er træning af udelandinger. Et overraskende stort antal havarier og hændelser sker ved udelandingen, oftest på grund af dårlig disposition.

Man kan forestille sig at man til svæveflyvesimulatoren får lavet et landskab, med en masse marker som er repræsentativt for Danmark. Derved vil træning i udvælgelse af de rigtige marker for hvad angår afgrøder, størrelse, kreaturer, forhindringer, vind m.m. være mulig.

Vi har i Danmark en del områder hvor vi skal bruge radio, og dette kan i store træk også trænes med en svæveflyvesimulator. Undervisningen i radiobrug i dag er stort set baseret på motorflyvning, så træning i eksempelvis passage af »Tragten« kan med stor fordel øves i simulatoren. Dette kan øves med TeamSpeak, www.goteamspeak.com (dette gøres allerede i flere danske klubber) og en PDA med rigtigt luftrum installeret. Eleven flyver online og får til opgave at flyve en rute igennem et kontrolleret luftrum. Læren tildeler de enkelte luftrum og udsætter piloten for situationer som dem man kommer ud for på en almindelig flyvedag.

Til klubliv

En vigtig del af enhver klub er det sociale. I de seneste par år har golf-sporten fået en enorm medlemstilgang, og en af grundene kan måske findes i det sociale i sporten.

En simulator kan hjælpe med at styrke det sociale fællesskab for både yngre og ældre i klubben. De sidste to år har mange piloter brugt mørke vinteraftener på at flyve opgaver online mod hinanden ved hjælp af Condor og dette sociale fælles-



Jantar 1 vræg i 1999.

Polyt S

Krop (5.000-10.000 kr): Brug hellere lidt mere her på at få sæde, instrumentpanel og pind/pedaler med, da det kan spare jer for mange timers arbejde.

Projektor (6.000-8.000 kr): DLP projektor med høj opløsning og kontrastforhold

Joystickcontroller (300 kr): Køb Leo Bodnar's controller, www.lbodnar.dsl.pipex.com/joystick/

Instrumenter (100-3.000 kr): Her er to gode muligheder som Condor understøtter, www.Simkits.com, virker som rigtige instrumenter, eller www.simmeters.com, som anvender en standard LCD-skærm.

PDA (500 kr): IPAQ kan anbefales. Vær dog opmærksom på at Condor ikke kan håndtere USB-forbindelse, så find en seriel, eller brug Bluetooth.

Computer (4.000 kr): For at simulatorsoftwaren skal køre helt glidende skal, der købes en forholdsvis kraftig computer.

Dertil kommer en masse forskellige smådele som epoxy, ledninger, metal osv. Regn med i omegnen af 2.000 kr på dette.

I alt et sted mellem ca. 18.000-25.000 kr.

Vator-sim

Krop (1.000 kr): Et gammelt rallysæde og aluminiumsplade.

Projektor (3.000 kr): Projektor købt på Ebay

Joystick MS FFB2 (300 kr): Købt på Ebay

USB SimPed pedaler (800 kr): Købt på Ebay

Track IR PRO (1.800 kr): www.naturalpoint.com/trackir

PDA (500 kr): IPAQ 5450 forbundet med Bluetooth. Bruger XCsoare og SeeYou

Computer (4.000 kr)

Dertil kommer smådele som epoxy, ledninger, metal osv. Regn med i omegnen af 1.000 kr. på dette.

I alt mellem ca. 8.000-12.000 kr.

skab er et meget god eksempel på hvilke muligheder en simulator har.

Der findes mange »computer-piloter«, som flyver tusindvis af timer i eksempelvis Microsoft Flight Simulator derhjemme. De ser det at flyve rigtigt, som noget uoverkommeligt, men kan man få disse piloter introduceret til rigtig flyvning, hvor en simulator indgår som et aktivt element, vil vi alle drage fordel af det.

Software

Vi er så heldige i dag at der findes et par rigtig gode programmer til at simulere svæveflyvning. Især skal fremhæves både Condor og SilentWings, som begge konkurrerer om vor gunst. Som det er nu har Condor formået at skaffe den største kundegruppe ved at levere en uforlignelig multiplayer del.

SilentWings har stået meget i skyggen af Condor, og det er lidt ærgerligt, da de

har lavet en fabelagtig flot simulering af flyveegenskaberne af de forskellige fly. Personligt oplever jeg det »at flyve« som tættere på virkeligheden i SilentWings end i Condor, og dette bør tages med i overvejelserne når man snakker skoling. Desværre er SilentWings multiplayer del ikke særlig brugt, og det betyder at konkurrenceelementet, som findes i Condor, ikke er til stede. I forhold til svæveflyvesimulatore, har Condor den fordel at det kan sende flyvedata ud så det er muligt at styre instrumenter.

Det er vigtigt at man anvender samme program igennem hele uddannelsesforløbet for at skabe kontinuitet i indlæringen, og på nuværende tidspunkt egner Condor sig bedst til klubbrug. Selvom SilentWings rent flyvemæssigt opleves bedre, så har Condor en appeal til kommende strækflyvningspiloter.

Det er dog vigtigt at eventuelle uddannelsesnormer indenfor svæveflyve-

simulator ikke fastlåses på en specifik software, da der som sagt sker en rivende udvikling.

Vores simulator – Polyt S

Igennem de sidste syv år har Polyteknisk Flyvegruppe, PFG, udviklet på Polyt S.

Den er primært udviklet til PR-formål, men de seneste års forbedringer af svæveflyvesoftwaren, har muliggjort træning.

Simulatoren er bygget af en aflagt Jantar-1 krop. Pedaler, bremse, pind og instrumentpanel virker som i et rigtigt svævefly og tilsluttes computeren via USB. Billedet bliver projekteret op på en 4x3 meter stor væg, således at pilo-

ten får en overbevisende følelse af at kigge ud. Da simulatoren har sit eget rum, kan elever og andre medlemmer komme ned og flyve når de har lyst.

Andre simulatorer

Der findes en del andre simulatorer, men her skal især nævnes Christian Van Horn fra New Jersey i USA, skaberen af »Vator-sim«. Den er lavet til at efterligne en Grob 103, men andre flytyper kan også efterlignes.

Konceptet er at anvende så mange standarddele som muligt. Sædet er fra en rallybil og joysticket er et modificeret Microsoft Force Feedback 2. Det gode ved denne simulator er, at den er relativ

simpel, alle håndtag sidder rimeligvis der hvor man kan finde dem i svævefly, den er transportabel og fylder ikke meget. Christian anvender Track IR, som kan hjælpe med udvide det begrænsede udsyn.

Af danske simulatorer skal nævnes Kolding Flyveklub's. Deres er baseret på en Astir krop og inden længe fungerer deres instrumenter også med Condor. Som et kuriosum kan nævnes, at det blandt andet var denne simulator, der inspirerede forfatteren til at lave Polyt S.

Potentielle problemer ved brug af svæveflyvesimulatorer

For at det ikke skal lyde som en dans under den lyserøde sky, skal ulemperne gennemgås.

Hvis man lærer unoder og medbringer disse til rigtig flyvning kan det få betydning for flyvesikkerheden. Derfor er det vigtigt at opstille en præcis grænse for hvad man gør i en simulator, og hvad man gør i virkeligheden og om korrektheden af simulationen.

En begrænset synsvinkel bevirker at eksempelvis landingsdispositionen samt udgik er svær at træne, men det kan dog afhjælpes med flere skærme eller TrackIR.

Normalt bliver S-pilotens flyvning kun kommenteret når der er PFT eller på opgaveflyvning i en tosædet.

Når en pilot flyver i simulatoren er der ofte tilskuere, og pilotens flyvning



Polyt S i 2000.



PR-arrangement i 2003. Mange af de interesserede er nu blevet medlemmer!
foto: Christian Krog Madsen.



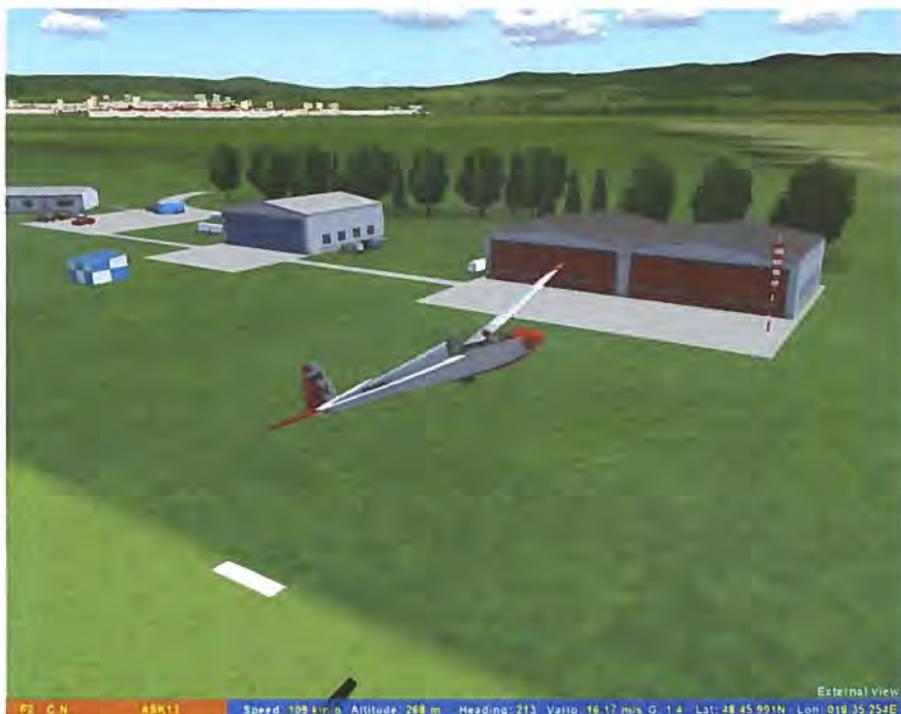
»Vator-sim« med konstruktør Christian Van Horn. Foto: Christian Van Horn.

kan give anledning til en debat om, om det piloten nu udførte, er korrekt. Kommentarerne er oftest saglige, men enkelte er dog af mindre saglig karakter og kan virke meget personligt rettet. Dette er med til at skabe et negativt element i simulatortræningen og skal derfor undgås. Dette gøres ved at udstikke nogle retningslinier for god opførsel, og hvem der har ret til at kommentere.

Den ældre generation, som ikke har udpræget kendskab til computere, vil, selvom de har 1000'vis af timer, måske have svært ved at flyve simulatoren. Dette gør dem ikke til dårligere piloter, men viser bare at personer med kendskab til computere har nemmere ved at abstrahere fra at det kun er en simulation. De unge elever kan have gavn af at træne i simulator, men det er ikke sikkert at de »ældre« elever nødvendigvis får det samme ud af det.

Meteorologi er en vigtig del af svæveflyvningen, og selvom Condor-softwaren er flot lavet, er den ikke perfekt. Blandt andet er forhold som frontsystemer med cirrus, cumulus nimbus, samt vindgradient og turbulens bag bygninger ikke simuleret. Fremtidige opdateringer vil formentlig medtage dette, men en tidshorizont er svær at give.

Vi dyrker en sport hvor der er risiko for at det kan gå galt og hvor konsekvensen af dette kan være yderst ubehagelig. Når man derimod flyver i simulatoren, er der ingen konsekvens af en fejlagtig beslutning og det kan medføre at piloten får dårlige vaner. Det skal undgås at piloten overfører dårlige vaner, som denne, fra simulatoren, og det kan ske ved at benytte samme regler i simulatoren, som man anvender ved rigtig flyvning.



Condor Soaring.

Hvad har klubberne brug for?

DSvU er i øjeblikket i gang med at definere hvordan en simulator kan virke som værktøj i grunduddannelsen.

Det er klart, at en simulator der skal bruges til PR, skal spille på alle tangenter, men Christian Van Horns simulator er et rigtig godt koncept som har de vigtigste ting med og som vil dække de fleste behov til træningsbrug. Når klubberne i løbet af et par år finder anvendelse for simulatoren, vil det være helt naturligt at bygge en simulator ud af en svævefly-krop. Der kunne evt. være flere klubber om én fælles simulator.

Som en start kan klubberne indkøbe et antal licenser til Condor og lade eleverne bruge softwaren mens de lærer at

flyve. Dette kan dog skabe en licensproblematik, som formentligt kan løses.

Det er naturligvis en investering at bruge 10.000-20.000 kr. på en simulator, men denne investering skal ses i forhold til at vi har flyt til flere millioner af kroner, som i gennemsnit flyver omkring 200 timer om året. Endvidere vil investeringen indtjene sig i form af mindre belastning af instruktører, nye elever via bedre PR og blivende medlemmer. Der er derfor ikke meget der taler imod at klubberne begynder at bygge deres egen simulator, og det er forfatterens håb at denne artikel kan være med til at starte debatten om hvordan man kan anvende en svæveflyvesimulator i vores sport.



FLYV

... så er du opdateret



VIL KDA VENTE PASSIVT PÅ, AT DET SKER?

Af Eigil Skovgaard · 4340 Tølløse

I første nummer af FLYV i 2007 skriver vores generalsekretær, Anders Madsen, om det groteske i, at der verserer et skatte-stop, mens SLV fortsat dænger uforholdsmæssige gebyrer på sine brugere – bl.a. hele GA-området.

Jeg deler i høj grad Anders Madsens indignation – men ikke hans resignation!

Jeg mener, at en interesseorganisation er forpligtet til at gøre noget – uanset hvor umulige vilkårene kan tage sig ud.

Anders og vi andre er simpelthen alt for pæne!

Den holdning hos SLV, som GA-området i årevis har mødt, vel at mærke uden at få specielt kvalificerede modydelser, ville i mere anarkistiske kredse for længst have udløst en larmende protestdelegation til statsministeriet.

Skattestoppet er ét af den siddende regerings erklærede mål, og der kan være gode grunde til at gennemføre det.

Men det er også en målsætning med et stærkt ideologisk signal. Derfor skal

vi ikke affinde os med, at bureaukrater rundt om i statens systemer praktiserer en fortsat beskatning – og slipper godt fra den, blot ved at kalde den noget andet.

SLV kan kalde pølsen, hvad væsenet vil – dets »gebyrer« er og bliver beskatning af en statslig ydelse, uanset hvordan man forsøger at forvride kendsgerningerne. Det er monopolets diktatur. Dette bør vi GA-folk gøre personligt opmærksom på i det liberalt besatte statsministerium.

Jeg deltager gerne i en protestdelegation sammen med Anders Madsen og

andre utilfredse og mindre tilpassede organisationsfolk og brugere.

Men det skal være snart! SLV har ingen selvstændig samvittighed. De vil fortsat dreje hæmningsløst på gebyrknapperne. Et formuleret hensyn til den fortsatte GA-flyvning i Danmark findes ikke i det nuværende Statens Luftfartsvæsen. Dertil er visionerne for få og små. SLV standser ikke gebyr-tyranniet, før GA-området ligger øde, og det begynder at koste stillinger i SLV.

Venlig hilsen Eigil Skovgaard



Anm. Eigil Skovgaards brev er modtaget den 31. januar 2007. Både før og efter modtagelsen af brevet har, som det fremgår af side 4, 5 og www.kda.dk, KDA foretaget en række aktiviteter, bl.a. haft foretræde for Folketingets Trafikudvalg. Red.

 <p>2006 Piper Saratoga II TC Reg.no. OY-PHP USD 597,784</p>	 <p>2006 Piper 6XT Reg.no. OY-PHT USD 538,152</p>	 <p>2001 Piper Archer III Reg.no. OY-LAI USD 225,000</p>
 <p>2006 Piper Meridian</p>	 <p>2006 Piper Malibu Meridian Reg.no. OY-PHZ USD 2,037,490</p>	 <p>2005 Piper Warrior Reg.no. OY-PHK USD 255,675</p>

 **AIR ALPHA**

Odense Lufthavn - Tlf.: 65 954 954 - sales@airalpha.com - www.airalpha.com

GØR-DET-SELV BL

Af Knud Larsen



En MS Rallye hører til den gruppe fly ejerpilotten må skrue på. Foto: Knud Larsen.

Vinteren har været beskeden, foråret er på vej, og det er på tide at komme ud at flyve igen.

Svæveflyverne, ul-flyverne og hjemmebyggerne har skruet løs hele vinteren efter gør-det-selv princippet, fordi de har regler der tillader det.

Kun for de der flyver motorfly er der en lang række regler, der gør at mange ting kun kan og må udføres af et SLV autoriseret værksted eller en mekaniker med M-certifikat. Men BL 1-1 giver også nogle muligheder for ejerpiloterne, som imidlertid sjældent udnyttes.

I BL 1-1 Bestemmelser om vedligeholdelse og ændring af luftfartøjer sondres mellem vedligeholdelse af luftfartøjer der benyttes på en koncession til erhvervmæssig luftfart (§ 4) og luftfartøjer der benyttes til ikke-erhvervmæssig luftfart (§ 5).

En væsentlig forskel mellem de to paragraffer er i § 4 er det »brugeren« der er ansvarlig for vedligeholdelsen, mens det i § 5 er »ejereren og brugeren« der i forening er ansvarlig for vedligeholdelsen. Der skal forefindes et vedligeholdelsesprogram for begge typer.

I denne artikel beskæftiger vi os kun med vedligehold af luftfartøjer der benyttes til ikke-erhvervmæssig luftfart, og kun den del der handler om mindre luftfartøjer, eksklusiv flermotorede turbinedrevne luftfartøjer.

For mindre fly, fx Cessna 172 eller Piper PA-28 er eftersynsintervallerne typisk for hver 50 og 100 flyvetimer, dog senest et år efter sidst dokumenterede inspektion.

I § 5.3, der omhandler vedligeholdelsesarrangement, står der i § 5.3.1 at ejeren skal lade al vedligeholdelse udføre på et autoriseret værksted. Hvis

luftfartøjet vejer max. 15.000 kg kan det dog udføres af en mekaniker med M-certifikat.

Forebyggende vedligeholdelse

Efterfølgende i § 5.3.1.2 står der: *Har luftfartøjet en maksimalt tilladt startmasse på højst 2.730 kg, og er ejeren selv pilot med gyldigt certifikat på luftfartøjstypen, kan ejeren dog udføre forebyggende vedligeholdelse og 50 timers inspektioner på sit eget luftfartøj.*

Anm.: Med hensyn til hvad der kan udføres som forebyggende vedligeholdelse, skal der henvises til bilag D. I samme bilag findes en liste over anbefalede dokumenter.

BL 1-1 Bilag D

- Forebyggende vedligeholdelse Anbefalede dokumenter:

- Light Aircraft Inspection af J.E. Heywood, dateret 1977 (ISBN 085661 016X)

- b. FAA Advisory Circular Check List, AC 00-2-2, sidste revision
- c. FAA Advisory Circular AC 20-106. »Aircraft Inspection for General Aviation Aircraft Owner«, dateret april 1978.

Forebyggende vedligeholdelse er begrænset til følgende arbejder, hvis det kan udføres uden at adskille eller demontere primære strukturedele, styresystemer, rorflader, højtrykshydraulikslanger, propeller/rotorblade, motorer eller understel, og hvis det specialværktøj og de procedurer, der er angivet af fabrikanten, anvendes:

1. Udskiftning af fælge eller ski.
2. Udskiftning af dæk og slanger.
3. Udskiftning af gummiremme/gjorde i landingsstel.
4. Udskiftning af defekte sikringstråde eller splitter.
5. Udskiftning af skydevinduer.
6. Udskiftning af sikkerhedsseler.
7. Udskiftning af pærer, parabler og glas i navigations- og landingslys.
8. Udskiftning af tændrør.
9. Udskiftning af elektriske batterier.
10. Udskiftning af standard lukkemekanismer.
11. Udskiftning af radioudstyr i allerede installerede radiokassetter (racks).
12. Udskiftning af lemme.
13. Udskiftning af præfabrikerede olie- og brændstofslinger.
14. Udskiftning af benzin-, olie- og luftfiltre.
15. Reparation af maling på krop, vingeflader og haleflader, landingsstel og kabine. (Ror må ikke røres.)
16. Reparation af stolebetræk og plasticdele i kabine.
17. Reparation af lemme.



18. Reparation af sæder med originale reservedele.
19. Reparation af det elektriske kredsløb i landingslyset.
20. Reparation af lærred, hvor dette ikke kræver fastgørelse til underliggende struktur (maksimal størrelse på lapper 10 x 10 cm).
21. Rensning og justering af tændrør.
22. Rensning af benzin-, olie- og luftfiltre.
23. Rensning, eftersyn og opladning af blybatterier.
24. Justering af standard lukkemekanismer.
25. Efterfyldning af landingsstel med hydraulikolie og luft.
26. Efterfyldning af hydraulik-reservoir.
27. Smøring af lejer i landingshjul.

28. Smøring af led, forbindelser og kabler.
29. Skift af motorolie.
30. Påføring af præserveringsmidler (retablering), hvor den anvendte præserveringsmetode ikke strider mod god praksis.



Ejerpilot:

En pilot, der har gyldigt certifikat til luftfartøjet, og som er registreret ejer af dette sammen med højst 9 andre medejere.

Forebyggende vedligeholdelse:

En ejerpilots adgang til at udføre smøring, simple eller mindre reparationsarbejder og udskiftning af små standarddele, som ikke medfører et indviklet samlingsarbejde (bilag D).



Tvivel

Hvis der opstår tvivl om forståelse af indholdet i denne artikel er det BL 1-1 seneste udgave og BL 1-1A seneste udgave, der er gældende.

DE KLASSISKE DISCIPLINER, 1. DEL

Af Lennart Wahl



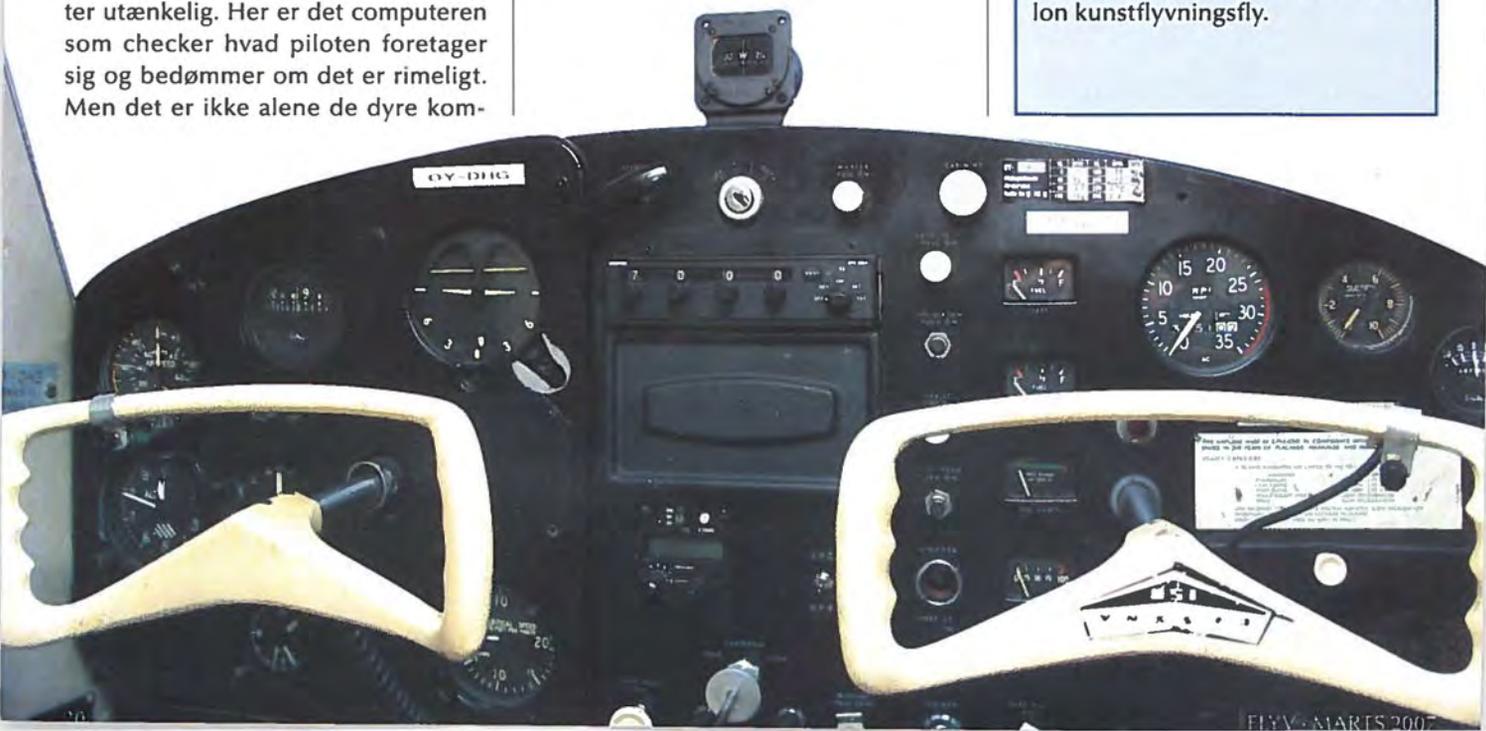
Rat og næsehjulsstyring hører ofte sammen. Foto: Knud Larsen

Moderne flyvning er karakteriseret ved meget elektronik og computere. Dette gælder i stor udstrækning nyere rutefly som f.eks. den nye Airbus 380 og for så vidt også det aldrende Lockheed F-16. I disse flytyper er flyvning uden computer utænkelig. Her er det computeren som checker hvad piloten foretager sig og bedømmer om det er rimeligt. Men det er ikke alene de dyre kom-

mercielle og militære fly som benytter sig af computere. Computere vinder indpas i mindre og mindre fly – hvad med en Cessna 172 med glascockpit? Ja, det er ikke kun en drøm, men er hver-

Om forfatteren:

Lennart Wahl har haft certifikat siden 1982 og været instruktør siden 1988. Han har fløjet ca. 4.000 timer, heraf ca. 3.000 som instruktør. Lennart Wahl har fløjet en lang række almindelige enmotors fly samt en række avancerede kunstflyvningsfly, bla. Extra 300. Han underviser primært i sit eget Bellanca Decathlon kunstflyvningsfly.



dag. Blandt ældre privatfly, bruges da også computere, om ikke andet så tager søndagspiloten, amatøreren (fra fransk amour – at elske) sin lomme GPS med, når han lejer en udslidt Cessna for at flyve en dejlig solskinstur med familie eller gode venner.

Uanset computere og andre elektroniske hjælpemidler så flyver fly i luften, dvs. de er udsat for naturlovene, hvilket indebærer at de aerodynamiske kræfter skal modvirke den allesteds nærværende tyngdekraft (hvis vi da ikke taler om rumfartøjer) og bevæge flyet som ønsket af piloten (eller konen eller ATC!).

Computere er noget rigtigt godt. De hjælper os med at optimere, effektivisere og gøre vore flyvninger mere sikre. De kan også fjerne fokus fra de klassiske discipliner. Aerodynamisk kontrol over flyet under hele flyvningen er et indiskutabelt krav som man må stille.

Modsætningsvis er nødvendigheden af at man til enhver tid ved hvor man er inden for 100 m ikke et ufravigeligt krav.

Klassisk

Men hvad er de klassiske discipliner. Med udgangspunkt i aerodynamisk kontrol, er de klassiske discipliner det at kunne føre flyet under alle hastigheder, flyvestillinger og belastninger som man nu som pilot har besluttet sig for at kunne håndtere.

Dette inkluderer normalt den almindelige sightseeing tur over den nærliggende by i fint solskin, men inkluderer

måske mere eller mindre frivilligt også vanskelige forhold med manøvrering nær jorden i dårligt vejr og under stort stress. Stresset er ikke kun fra måske utilpasse passagerer, mørket der falder på, kraftig sidevind og en vanskelig ATC situation, men måske også usikkerhed på, om man kan håndtere flyet aerodynamisk, vel vidende at det er her det gælder om at gøre tingene rigtigt fordi margin er lille.

Tre akser

Allerede i slutningen af 1800-tallet var en flyvningens største pionerer – Otto Lilienthal – på det rene med at flyvning krævede fuld kontrol over alle tre akser. Denne bedrift, at kunne kontrollere sin flyvemaskine i alle tre dimensioner, overgår langt de efterfølgende resultater med vedvarende flyvning, som grundlæggende var et spørgsmål om at have motorer med tilstrækkelig ydelse i forhold til vægt.

Siden Otto Lilienthal opfandt kontrolleret flyvning, har tingene udviklet sig meget. Flyene er blevet optimeret aerodynamisk. Det betyder at det nu ikke blot er et spørgsmål om at flyve, men også om hvilke egenskaber man ønsker at flyet skal besidde.

For de fleste som lærte at flyve motorfly, vil typer som Cessna 172 og Piper PA-28 være bekendt.

Disse typer er kendte for at være lette at håndtere. Det er lette at starte og lande og med deres godmodige flyveegenskaber lette at manøvrere.

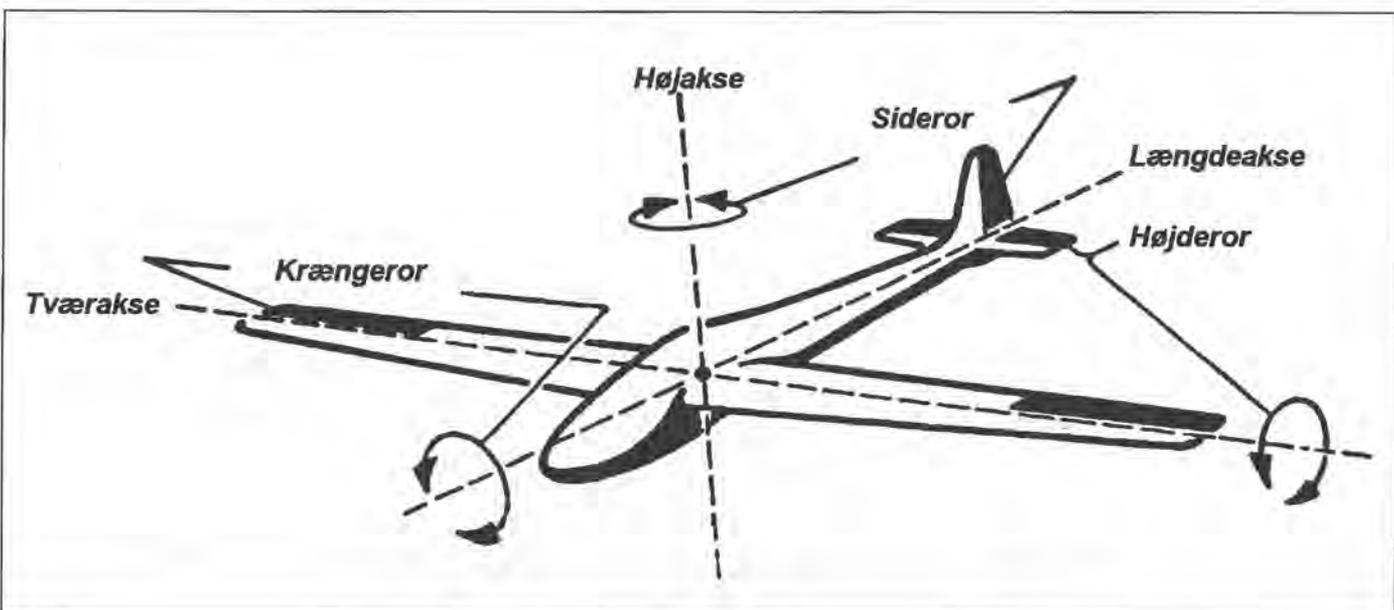
Baggrunden for at producere disse flytype er næppe at gøre det muligt at flyve, men snarere et ønske om at levere et produkt som kan markedsføres og sælges med fortjeneste. Dette betyder at de har næsehjul, en klart tungere og mere kompliceret konstruktion end halehjulet, men væsentligt lettere at håndtere og dermed lettere at sælge. Som et kuriosum skal nævnes at Cessna's første introduktion af næsehjul blev kaldt »Land-o-matic«.

En anden væsentlig egenskab ved disse »nye« fly er rattet. Rattet ligner til forveksling det man kender fra sin bil, og den psykologiske barriere ved at starte med at lære at flyve bliver således mindre, og flyene bliver dermed lettere at sælge – det er jo bare en bil med vinger!

Også her er konstruktionen mere kompliceret og tungere, men i modsætning til næsehjulet har rattet nogle store problemer.

En bil ændrer retning når man drejer på rattet, sagt i flyversprog, så drejer bilen om højaksen, ved at dreje på rattet. Hvad sker der med flyet når man drejer på rattet? Ja, aerodynamisk set så ruller flyet om sin længdeakse, men pga. flyets (høje grad af) stabilitet, så ender det med at ændre kurs og illusionen er komplet – drej på rattet og flyet drejer ligesom en bil.

Denne illusion kan være i orden ved høje farter – ja, man bliver bekræftet i sin tro på at det er sådan, for man flyver jo næsten altid med rejsehastighed.



Hvad er problemet da? Problemet er at man ikke altid flyver hurtigt og højt. Somme tider flyver man lavt og langsom f.eks. ved landing.

Når man flyver langsomt opfører flyet sig helt normalt, men opleves anderledes fordi de aerodynamiske kræfter har ændret sig væsentligt. Ved langsom flyvning er det vigtigt at være opmærksom på at sideroret har en overordentlig vigtig funktion. For nu ikke at forvirre begreberne med at der findes to slags flyvning – hurtig og langsom – er det langt bedre at lære hvad sideroret gør – nemlig drejer flyet om højaksen, og krængerorene ruller flyet om længdeaksen. Et drej, uanset hastighed, udføres ved at træde på pedalen til den side man vil dreje, og koordinere med krængeroret til man har den nødvendige krængning. Ved at se på det på denne måde er et drej altid et drej uanset hastighed, og i øvrigt også om man flyver på hovedet! Her er det tydeligt at erkende at en pind er langt mere direkte – når man hælder pinden til siden, ja så hælder flyet også – ikke noget med at det ligner en bil, for så får man måske den fejlagtige opfattelse at rattet drejer flyet om højaksen som bilen.

Det faktum at rattet ligner et bilrat, kan måske forklare mange piloters vanskeligheder ved at forstå pedalerne funktion. Ved de regelmæssige fornyelser af SEP(land)-rettigheden må man konstatere at problemet eksisterer, måske fordi instruktørerne på flyveskolerne ikke engang selv har en god fornemmelse af denne problematik – hvordan skulle de så kunne lære de nye piloter at få fornemmelser.

Sideglidning

Blandt de klassiske discipliner hører også sideglidning.

Flyproducenternes stræben efter den flyvende bil, som selv flyver (næsten) koordineret gennem brug aerodynamiske tricks, har vanskeliggjort sideglidning – ja, i en C-172 må man ikke sideglide med flaps ude. Det betyder at meget få kender eller anvender sideglidning.

For de fleste betyder ukoordineret flyvning – flyvning med kuglen ude fra midten – risiko for spind. Men sådan er det ikke. Risiko for spind eksisterer når man giver ben til den side man drejer – kort sagt for meget ben. Ved at give

modsat ben eller krydse rorene vil flyet sideglide, hvorved vingen ikke får vinden lige forfra mere men under en vinkel. Pointen her er, at de to vinger har samme indfaldsvinkel, og flyet kan derfor ikke spinde. Husk, det er forskel i opdrift og modstand som driver spindet.

At kende og kunne bruge sideglidning er et meget brugbart aspekt af flyvning, som giver endnu en indfaldsvinkel til belysning af spind og som sådan er med til at forebygge spind.

Hvordan udføres så sideglidning? Man giver roligt krængeror til den ene side og sideror til den anden. Nu vil flyets næse dreje væk fra den linie som flyet bevæger sig på, og dermed skabe mere modstand. Ønskværdigt ved landing. Husk på at mange klassiske fly slet ikke har flaps – man klarer sig fint med sideglidning!

Ved landing i sidevind anvendes sideglidning. Mange elever har vanskeligt ved at lære sideglidning. Ikke svært at forstå når producenterne har bygget flyene til automatisk at flyve koordineret – en stor indsats er derfor påkrævet for at lave en fin sidevindlanding, så meget mere som man ofte har (for) små rorflader at gøre godt med.

Grænsen

Hvorledes bliver man bedre til at forstå pedaler og pind/rat sammenhængen? Det er givetvis ikke nok at sidde i en stol og fintænke. Det skal trænes, og det trænes bedst på to måder.

Den ene er at gå ud i sit normale fly og flyve langsom flyvning – lær at flyve koordineret ved lav fart. Kuglen afslører uren flyvning, men det er følelsen man skal opnå – lidt som at cykle. Tag gerne en erfaren instruktør med, som kan overskue og give feedback på de gode og måske forvirrende ting der foregår ud over at være sikkerhedspilot – træningen bør jo foregå nær grænsen af det mulige.

Den anden måde – og de to skal ses som supplement til hinanden – er at tage et fly som må og kan noget mere end ens eget fly. Et der styres med pind og er manøvredygtigt. Her vil man med den rette instruktør kunne overskride sine sædvanlige grænser og få en rigtig god fornemmelse af pedal og pind/rat sammenhængen, når man går helt til – og måske lidt over – grænsen, set i forhold til ens normale fly.

Men hvad er det man kan opleve på grænsen. Jah, for det første, så er grænsen stall. Dvs. at opdriften reduceres væsentligt på trods af at indfaldsvinklen øges. Ved almindelig hurtig flyvning bliver opdriften større ved større indfaldsvinkler, men ved stall er det omvendt.

En anden aerodynamisk overraskelse for de fleste, er det faktum at når vingen bliver mere krum f.eks. ved at udsætte flaps, så bliver ikke alene opdriften større, men indfaldsvinklen for maksimal opdrift, bliver mindre! Det betyder, at et krængeror som går ned ikke alene normalt øger opdriften pga. den mere krumme vinge, men også at stall-indfaldsvinkel formindskes. Ved høje hastigheder betyder dette intet, men ved flyvning nær stallhastigheden kan det få den virkning, at vingen i stedet for at gå op når krængeroret går ned, staller og går ned. Samtidigt forøges modstanden, og vi er på grænsen til spind!

Her er således hvad der bør trænes – langsom flyvning på grænsen af stall. Først som ligeudflyvning, siden i drej. Ved koordineret flyvning spind'er flyet ikke, men hvis man kun drejer på (bil-)rattet uden at bruge pedalerne, så risikerer man et problem.

I næste artikel – På grænsen og ind i det ukendte – kan du læse mere om at flyve på grænsen og lidt ud over grænsen. Lær om hvordan man opdager, at man er på grænsen og kommer sikker tilbage på kendt område.



HUSK
adresse-
ændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde

adresseændring.

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

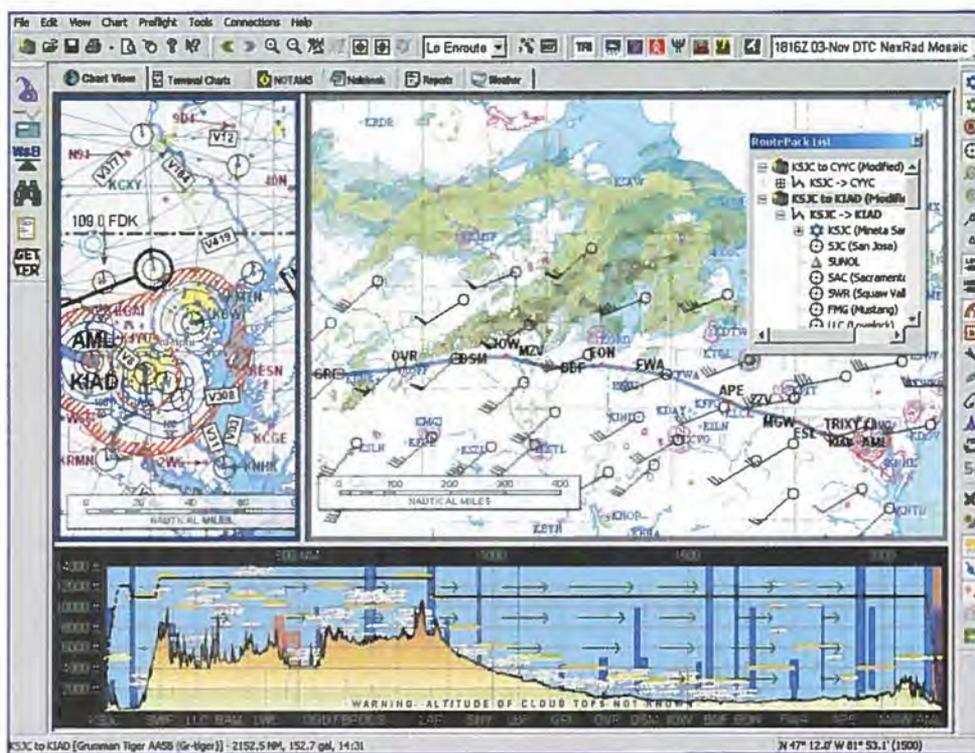
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData®, trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

butik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN.
Making Every Mission Possible



MICROSOFT FSX

Af Søren Dalsgaard

I et mindre brud med traditionerne har Microsoft valgt at kalde deres nyeste flysimulator for FSX. Simulatoren er imidlertid ikke en total nyskabelse, men derimod den seneste i serien af civilflysimulatorer der begyndte tilbage i 1980'erne, hvoraf den forrige var FS2004, som også anmeldtes her i bladet. Navnet FSX er valgt, fordi det drejer sig om den tiende fornyede udgave af Microsoft Flight Simulator.

Der er to udgaver af FSX, Standard og Deluxe, som koster henholdsvis 500 og 600 kr. Forskellen mellem dem er, at man i Deluxe-udgaven har flere fly, detaljerede lufthavne og missioner, samt kan flyve med Garmin G1000 »glas«-cockpit og prøve tjansen som flyveleder. Det kan absolut betale sig at gå efter Deluxe-udgaven, når man alligevel skal punge ud med det ret høje beløb, der tages for FSX.

Installationen af de 15GB som FSX fylder, tager ca. en halv time, da to DVD'er

skal læses ind. Den medfølgende danske dokumentation på tryk er yderst sparsom – det er begrænset hvad der kan være i en DVD-æske – men heldigvis er der mange hjælpefunktioner, som også i de tidligere udgaver af Flight Simulator. I programmet foregår alt på engelsk. Ved endt installation skal man registrere sin udgave af FSX on-line (det kan også gøres pr. telefon). Det er en proces der forløber gnidningsfrit, men man skal være opmærksom på, at Microsoft, for at forhindre piratkopiering, har begrænset antallet af gange man kan installere programmet på computere med forskellige specifikationer. Det kan være et problem ved opgradering af hardware, ifølge visse bruger-vidnesbyrd på nettet.

Nyheder

Ved opstart af FSX bliver man præsenteret for valget om man er nybegynder, tidligere bruger af FS, eller rigtig pilot. Efter at indtaste sit sandfærdige svar

præsenteres man for en introduktionsfilm, der fortæller om FSX, hvorefter der er frit valg på alle hylder: om man vil flyve on-line, prøve én af de 50 missioner eller hellere blot lave sin egen »free flight«.

I luften, flyver man i en spændende, detaljeret og levende, særligt ved mellemhøje og høje grafikindstillinger. FSX Deluxe har over 24.000 lufthavne, deriblandt 45 ultra-detaljerede, og Kastrup er én af dem.

Blandt de omkring 50 fly (inkl. versioner af de samme fly), er der nogle interessante nyheder: en Airbus 321, en Air-



Creation Trike Ultralet, en Grumman Goose flyvebåd, et DG 808S 18-meter svævefly og en Maule Orion, ud over de velkendte maskiner fra tidligere udgaver af FS, alle nu med fine 3D-cockpits. Flymodelleringen er forbedret, så vinger kan flexe i turbulens, og flyene kaster skygger og reflekser på sig selv, hvilket alt sammen er særdeles flot at se på. Cockpit-simuleringen er også meget forbedret, både grafisk og når det gælder instrumenternes funktioner (bl.a. autopilot), især i de nye glas-cockpits.

I luften, flyver man i en spændende, detaljeret og levende, særligt ved mellemhøje og høje grafikindstillinger. FSX Deluxe har over 24.000 lufthavne, deriblandt 45 ultra-detaljerede, og Kastrup er én af dem. Her oplever man typisk lufthavnstrafik, med busser, tankvogne, bagagevogne og lignende, der kører rundt, samt gangbroer der kobler sig på passagerflyene ved terminalen. Uden for lufthavnene er verden også langt mere detaljeret end tidligere, med trafik på vejene, fugle i luften visse steder og endda elefanter på Afrikas savanne!

Der er 38 ultra-detaljerede byer i FSX, men resten af programmets byer ser faktisk også ganske fornuftige ud, hvis man ikke insisterer på at flyve ned gennem hovedgaden i lav højde. Den automatiske generator af landskaber, byer, trafik og bevoksning er en hel del bedre end i FS2004, så det er en ganske realistisk verden man overflyver. Ved høje grafikindstillinger er den fysiske simulering meget smuk, med reflekser i vandoverfladen, realistiske skyer, sollys og stjerner på himlen man kan navigere efter. Det koster dog dyrt i billedopdateringshastighed, hvis man slår det hele til på alt andet end de stærkeste computere.

Noget af det bedste ved de nye landskaber er, at hele kloden nu simuleres med et meget detaljeret højdekurvenet, så bjerglandskaber virkelig kommer til deres ret. En stor forbedring fra tidligere udgaver af Flight Simulator. En flyvetur i Alperne i et fly med godt udsyn – som for eksempel et Extra 300S akrobatikfly – er helt fantastisk. Og det detaljerede højdekurvenet er én af de grafiske forbedringer der ikke tager alt

for hårdt på regnekraften.

Realismen i FSX er forbedret på en række områder, men man har især fokuseret på det grafiske. Cockpittet ryster når man flyver i turbulens. Støv, sne eller vand kastes op fra startbanerne, og hvis man er rigtig uheldig kan man også opleve flammer og røg fra en motor der bryder i brand! Derudover er der imidlertid ikke modellering af skader på flyene. Microsoft holder på, at det er en flysimulator og ikke en crash-simulator ...

Når det gælder simuleringen af flyvning, er der ikke sket de store fremskridt med FSX. Generelt opfører programmet sig mest realistisk ved normal flyvning. Kommer man ud i mere atypiske situationer, støder man på grænserne for den dynamiske modellering. I aerobic fly kan man for eksempel ikke som i virkeligheden holde sig i luften med løft fra sideroret, når man flyver på siden. Det fører til, at man uvægerligt taber højde, da programmet tilsyneladende kun simulerer løft fra vingerne. Der er også tilfælde hvor man kan flyve en god del langsommere end den faktiske stall-hastighed for bestemte fly, hvilket jo er lidt underligt. Normalflyvning simuleres pænt, og forskellen på tomme og fuldtlastede fly mærkes bedre end i tidligere udgaver af simulatoren.

I forhold til FS2004 er helikoptersimuleringen i FSX forenklet en del, så det nu er nemmere at flyve helikopter. I hvert fald er det ikke så frustrerende som i den tidligere udgave! Som noget nyt for Flight Simulator-serien er der i FSX nu også modelleret termik i programmet, så svæveflyvning (og også flyslæb) kan prøves.

Missioner og multiplayer

I FSX er der, i forhold til tidligere udgaver af Flight Simulator, gjort meget ud af en række missioner i forskellig sværhedsgrad. Der følger 50 missioner med FSX Deluxe, men tredjeparts-udviklere kan selv lave til missioner, så dem kommer man helt sikkert til at se flere af. Missionerne er måske nok lavet til brugere, der ikke har fantasi til at opsætte egne flyvture, men selv om man ikke hører

til den gruppe, kan de være meget sjove og udfordrende at prøve.

Man kan bl.a. redde folk af en brændende boreplatform, lande stunt-fly på en kørende bus, transportere nødforsyninger i Afrika, osv. I missionerne bliver man gelejdet af sted af en rolig stemme, der fortæller én hvad man skal gøre og kommenterer omgivelserne man flyver igennem, men derudover ligger også andre aktører stemme til, for eksempel folk der skal reddes eller transporteres fra et sted til et andet, så oplevelsen bliver meget levende.

Vil man virkelig prøve en levende verden i FSX, skal man imidlertid vælge »multiplayer«, hvor man flyver on-line med andre sim-piloter. I forhold til tidligere udgaver af Flight Simulator er on-line-delen i FSX meget forbedret, så det nu er ganske enkelt at tilslutte sig en server, flyve med andre, og også prøve at følge instrukser fra brugere, der agerer flyveledere i det virtuelle himmelrum.

Med FSX Deluxe kan man for første gang agere flyveleder on-line, med radarskærm og kontrollårn til sin rådighed, og overraskende giver sig i kast med det. Det bliver gjort mere eller mindre professionelt, men det er nu ganske morsomt at taxi'e ud til startbanen under en anden persons ledelse. Om ikke andet, sætter man måske mere pris på den virkelige verdens flyveledere, efter at have prøvet de glade amatører i FSX! Hvis man flyver off-line skal det forresten nævnes, at programmets egne flyveledere, radiofyrr og jordkontrol fungerer ganske udemærket.

»Shared Skies«-funktionen giver mulighed for, at to on-line-brugere kan dele det samme cockpit, så man kan få eller give virtuelle instruktørtimer. Man kan også slutte sig til et af de mange virtuelle flyselskaber på nettet, og udleve sine drømme som virtuel passagerpilot. Hvad med for eksempel at være kaptajn på en 747, der flyver over Atlanten i FSX? Det kan man prøve real-time, hvis man har tiden til det!

Hardware-krav

Som også med det seneste Microsoft styresystem – Windows Vista – bliver



man med FSX stillet over for nogle ret voldsomme krav til hardware. Windows Vista skal helst have 1 GB RAM for at kunne køre tilfredsstillende, FSX fungerer bedst med mindst 2 GB RAM i computeren. Det har nok de færreste nu om dage, men udviklerne bag FSX er ganske åbne om, at simulatoren kører bedst på virkeligt stærke computere, og at der først om nogle år overhovedet eksisterer computere der kan køre programmet på de højeste indstillinger. Det kalder de fremtidssikring, hvilket jo lyder godt, men bagsiden af medaljen er, at det ikke giver meget mening at købe FSX hvis man ikke har en computer i topklasse. Med mindre man har sådan en maskine, er FSX på lave grafikindstillinger ikke flottere end FS2004.



Når der skiftes synsvinkel, tager det ofte flere sekunder før teksturerne indlæses ...

Anmelderen testede FSX på en maskine med følgende hardware. Processor: Athlon 64X2 4400+. Hukommelse: 1,5 GB DDR400-RAM. Grafikkort: GeForce 6800GS med 256MB video-ram. Det må regnes for en stærk computer, men alligevel kan man kun køre FSX på mellem-indstillinger, og selv på sådanne indstillinger kører simulatoren absolut ikke prangende. Når der skiftes synsvinkel, tager det ofte flere sekunder før teksturerne indlæses: noget der også plager introduktionssekvensen, når man første gang starter FSX. Ganske besynderligt er det derfor, at programmet ikke understøtter dual-core PC'ere, altså computere med to processorer der kører i tandem. På test-pc'en var den ene processor ved at kværkes i FSX, mens den anden kørte i tomgang!

FSX er, om man kan lide det eller ej, en flysimulator der kræver hardware af nyeste generation. På internettet er der opstået en hel subkultur af hjemmesider der handler om, hvordan man kan få programmet til at køre bedre ved hjælp af diverse »tweaks«, altså ændringer i konfigurationsindstillingerne. I FSX kan man – som noget nyt – gemme diverse grafik-indstillinger, så man kan vælge dem, der passer bedst, og eksperimentere med, hvad der kører acceptabelt på ens computer.



Vil man se, om hjemmecomputeren kører FSX tilfredsstillende, kan man på Microsofts hjemmeside gratis-downloade en såkaldt FSX »trial version« med et par fly og lufthavne. Det er en mulighed man bør benytte sig af, hvis man er i tvivl om hvorvidt computeren er stærk nok. Man kan ikke stole på DVD-æskens systemkrav: de er simpelthen urealistisk lave. Downloaden er på beskedne 800MB ...

Konklusion

Har man prøvet en af de første udgaver af MS FS tilbage i 80'erne, ja, så kan man ikke lade være med at blive imponeret over, hvor store fremskridtene har været indenfor personlige computere. På ens Commodore 64 – eller hvad man dengang havde af computer – var himlen blå og jorden grøn, og resten måtte man fantasere sig til. Den nye, tiende udgave af Flight Simulator udgør nogle utrolige fremskridt: et præcist 3D-relief af hele jordens overflade, smukke grafi-

ske fremstillinger af fly, landskaber, hav og himmel, og ikke mindst et levende univers, hvor man kan kommunikere med andre piloter og flyveledere.

Samtidig er der også en stor kontinuitet i programmet. En bruger fra 1980'erne ville ikke skulle bruge lang tid på at forstå brugergrænsefladen: man skal stadigvæk op i menuen øverst på skærmen for at foretage ændringer, og man vælger stadig sin lufthavn fra en liste. At man ikke letter fra Meigs Field i Chicago som default, skyldes ikke fornyende tanker fra Microsoft, men at bystyret i Chicago har nedlagt lufthavnen og lavet en park i stedet!

FSX er en utroligt omfattende flysimulator, med spændende missioner og rig mulighed for at fordrive tiden i det virtuelle cockpit. Det er også helt sikkert den grafisk flotteste udgave af Flight Simulator hidtil, hvis man vel at mærke har computerkraften der skal til for at afvikle programmet.



HVOR SVÆRT KAN DET VÆRE?

Af Arne Boye-Møller, Stensballe, 8700 Horsens

Langsommelig sagsbehandling hos Statens Luftfartsvæsen.

For præcis 10 år siden hentede jeg en funklende ny LS8a hjem fra Tyskland. På det tidspunkt var der 2-3 andre med denne type i landet. 14 dage efter jeg havde fået flyet hjem havde vi nået at få flyet synet af klubbens egen materialekontrollant, papirer indsendt til SLV, der kvitterede prompte ved at udstede LDB og meddele optagelse i Nationalitetsregisteret. Lige ud af landevejen.

Men noget må have ændret sig for siden har mange svæveflyvere oplevet en mere og mere langsommelig og efterhånden meget omstændig sagsbehandling hos Statens Luftfartsvæsen ved import af både nye og brugte svævefly. En omstændighed der i de senere år efterhånden gør det at være flyejer – det være sig klub eller privat person – til en anstrengende oplevelse tidsmæssigt og økonomisk.

Idet jeg i midten af december sidste år skulle ned og hente min nye Ventus var det derfor på egne og andre svæveflyveres vegne med en vis lettelse og forventning, at jeg i december kunne forstå, at DSvU af SLV endelig havde fået tilsagn om en forbedret ordning der trådte i kraft den 28. december 2006.

Ordningen omfatter fem DSvU-materielkontrollanter som var blevet videreuddannet i SLV-regi til at udføre modtagelsessyn og tilhørende kvalitetssikring af papirarbejdet for at aflaste SLVs medarbejdere – med lovninng på, at vi så ville få LDB og optagelse i Nationalitetsregisteret indenfor 30 dage.

Jeg må i dag konstatere, at selvom jeg mener at have fulgt ordningen til punkt og prikke er tempoet ikke blevet højnet hos SLV og jeg er ikke klar over hvad der foregår.

Fakta er, at SLV i skrivende stund nu har haft min ansøgning og tilhørende dokumentation i 44 dage på et fabriksnyt fly til knap én million kr., som har været godkendt på tysk register med alt hvad der dertil mig bekendt hører uden at oplyse mig om status. I forhold til løftet fra SLV til DSvU er dette forløb således allerede uantageligt.

Jeg savner i høj grad svar på mine gentagne (høflige) skriftlige forespørgsler og almindelig information i øvrigt fra SLVs side om status i forløbet som endnu ikke er besvaret eller oplyst klart én eneste gang. Jeg aner således ikke hvor SLV er henne i forløbet i forhold til den service jeg forventes at betale for, hvad SLV måtte mangle eller hvad jeg kan eller skal bidrage med for at få afsluttet SLVs behandling.

Det er uigennemskueligt og dermed ikke særligt betryggende i forhold til, at der er tale om et fabriksnyt fly hvor intet er ændret siden det forlod fabrikkens bortset fra korrekt montering af lovpligtig navneplade!

Om ganske få uger drager mine kollegaer og jeg sydpå til de franske alper til vores årlige forårstræning. Jeg havde forventet senest at kunne flyve flyet nu her i forbindelse med vinterferien som vigtig forberedelse til dette. Vi har allerede haft adskillige brugbare dage alene i februar og de er nu gået tabt.

Jeg må indrømme, at det kommer meget bag på mig, at det skal tage så lang tid og at SLV ignorerer disse helt rimelige spørgsmål, hvorfor jeg nu har bedt Dansk Svæveflyver Union om at tage affære i forhold til at det er et urimeligt spild af min tid og penge.

Dette skal ses i forhold til, at jeg uden besvær og langt billigere kunne være fortsat på tysk register og fløjet fra dag 1 ...

Jeg savner derfor i dag specifikt svar på følgende:

1. Hvad er årsagen til den uhørt langsommelige behandling?
2. Har undertegnede på nogen måde forsinket forløbet?
3. Mangler SLV nogen som helst dokumentation fra min side?
4. Mangler SLV nogen som helst dokumentation fra anden side?
5. Er der nogen problemer med mit fabriksnye fly og i så fald hvilke?
6. Agter SLV – på trods af syn ved én af DSvUs/SLVs fælles specialuddannede

materialekontrollanter – og efterfølgende på forlangende af SLV fremsendte billeder af ditto – at syne mit fly? I bekræftende fald så hvornår?

7. SLV har fjernet vigtig original dokumentation fra flyets papirer uden at oplyse mig om det. Hvornår får jeg disse dokumenter tilbage?
8. Hvornår får jeg mit LDB og optagelse i Nationalitetsregisteret?
9. Er der noget jeg skal/mangler at gøre? Hvor længe skal jeg vente, og hvad kan jeg efterhånden planlægge med?

Til sammenligning kan jeg i øvrigt fortælle, at egenimport af biler fra Tyskland foregår på den måde, at man:

1. Henter bilen hjem på prøveplader med den tyske registreringsattest.
2. Kører hen til den lokale synshal og får foretaget et toldsyn til kr. 600, der egentligt bare er en berigtigelse af, at bilens registreringsattest er korrekt, og at der er en tysk typegodkendelse.
3. Samme flinke synsmand tager den anden kasket på og laver normalt grundigt syn af bilen (kr. 600).
4. Derefter går turen ned til Told og Skat, hvor man betaler registreringsafgift.
5. Med kvitteringen fra Told og Skat kører man ned til Motorkontoret og får udleveret nummerplader (kr. 1.500).

Faktum: fire myndigheder på én dag, og man kører naturligvis i den nye bil hele vejen. Der kan i øvrigt være over 36 servomotorer i en bil i dag for at den fungerer og en hulens masse elektronik og software bare for at holde bilen nogenlunde på vejen.

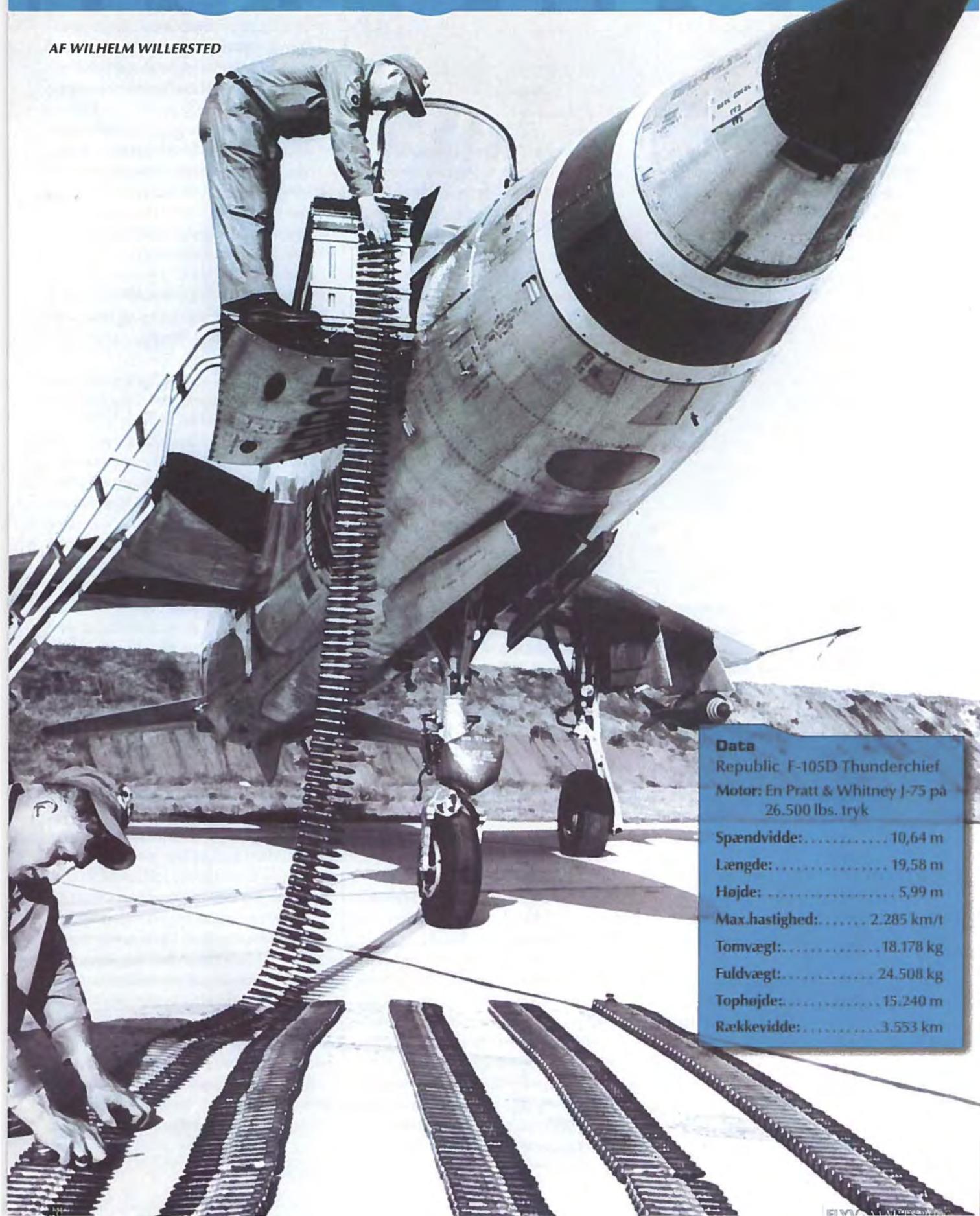
Der er svævefly jo gudskelov noget simplet skruet sammen så selv vi lægfolk kan forstå og vedligeholde dem.

Med venlig hilsen
Arne Boye-Møller

HISTORISKE VINGESUS

REPUBLIC F-105 »THUNDERCHIEF«

AF WILHELM WILLERSTED



Data

Republic F-105D Thunderchief

Motor: En Pratt & Whitney J-75 på
26.500 lbs. tryk

Spændvidde: 10,64 m

Længde: 19,58 m

Højde: 5,99 m

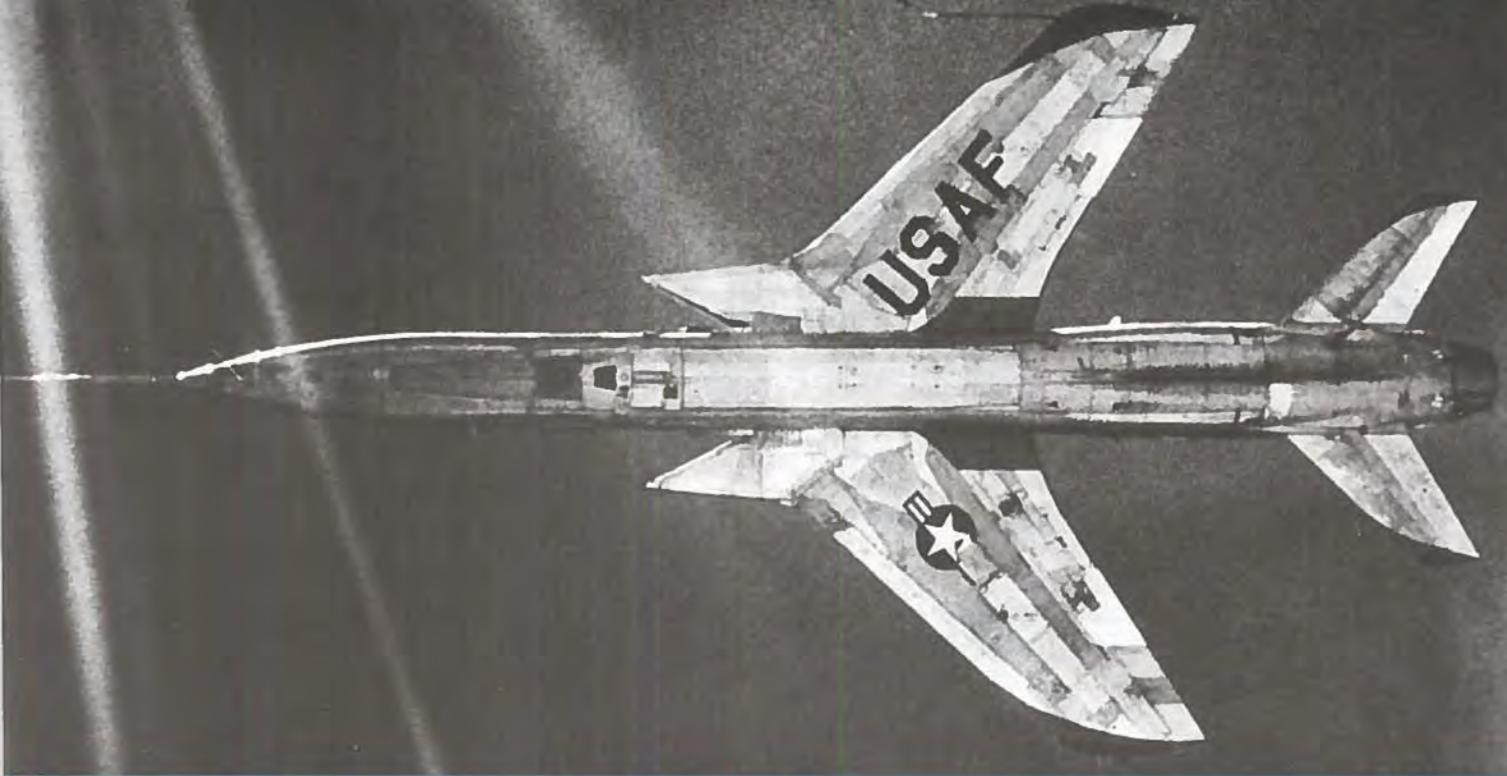
Max.hastighed: 2.285 km/t

Tomvægt: 18.178 kg

Fuldvægt: 24.508 kg

Tophøjde: 15.240 m

Rækkevidde: 3.553 km



F-105 målte næsten 20 meter i længden og blev dermed den største jagerbomber i USAF.

Republic F-105 »Thunderchief« – med Air Force-øgenavnet »Thud« – var det første vestlige kampfly, der fra »fødslen« var udset til at fungere som supersonisk taktisk jagerbomber.

I de fleste tilfælde er det jo »almindelige« jager-fly, der udfører denne dobbeltrolle.

Det blev Republic Corporation og firmaets legendariske chefkonstruktør Alexander Kartveli, der i juni 1950 blev sat på opgaven. Kartveli var jo ophavsmand til eksempelvis Thunderbolt, Thunderjet og Thunderstreak.

Resultatet – F-105 Thunderchief – blev et bogstaveligt talt både stort og effektivt bombefly, der kom til at gøre god fyldest i USAF i en årrække især i Vietnam.

Den 27. oktober 1953 var F-105 mock-up'en klar. Det var oprindelig tanken, at F-105 skulle have Pratt & Whitney J-71 motor, men man blev hurtigt klar over, at den ikke var kraftig nok til at magte »chefen«, så man besluttede sig for J-75P, ligeledes fra Pratt & Whitney. YF-105A fløj første gang den 22. oktober 1955 – dog var motoren her i første omgang en J-57.

»B«-versionen fik J-75 og den kan kendes fra de første F-105 på sine »savgakkede« fremadrettede indtagninger – hvorimod »A«-erne havde gængse, velprøvede indtagninger à la Thunderstreak.

Produktions-udgaven af F-105B fløj første gang den 14. maj 1957.

Den 11. december 1959 satte Brig. Gen. Joseph Moore med en F-105B verdensrekord i hastighed over en 100 km lukket bane med 1.946,38 km/t.



Republic F-105 Thunderchief kunne medføre næsten fem tons bomber i det indvendige bomberum og på pylons under vingerne.

I januar 1959 blev første F-105 enhed erklæret operationel. Masseproduktion og udvikling af »superflyet« var nu i fuldt sving hos Republic i Farmingdale ved New York.

F-105 var udstyret med et nyt avanceret våbensystem, bestående af et utroligt effektivt ildsystem, der samarbejdede med det radarstyrede kanonsigte og en helt nyudviklet bombecomputer.

I januar 1959 blev første F-105 enhed erklæret operationel. Masseproduktion og udvikling af »superflyet« var nu i fuldt sving hos Republic i Farmingdale ved New York.

USAF var så stolt af F-105, at man besluttede sig til at kunstflyvnings-teamet »The Thunderbirds« skulle have F-105 i stedet for de veltjente F-100 Super Sabre.

Man kunne nu måle sig frem til nøjagtigt hvorfra denne aktivitet stammede og lynhurtigt sende et missil derned og ødelægge batteriet.

Premieren var nu ikke så lovende. Ni'eren i 9-skibs formationen fik nemlig motorstop, og flyet styrtede ned og eksploderede på banen under en opvisning i Los Angeles. Piloten blev dræbt, og flyet brændte op.

Til trods for Thunderchiefs avancerede ydre og indre besluttede USAF sig for at gå tilbage til F-100 Super Sabre i »The Thunderbirds« – og F-105 fik mulighed for hundrede procent at gøre det den var bedst til – nemlig virke som taktisk kriger i Vietnam. Faktisk var modstanden i luften under kamphandlingerne

i Vietnam mere udtalt og intens end amerikanerne havde regnet med.

Det var navnlig de russisk leverede SAM raketter, der gjorde indhug i amerikanernes flystyrker.

Men det viste sig, at man alligevel kunne finde en måde at komme denne fare i møde.

Amerikanerne opdagede nemlig, at når en af de mobile nordvietnamesiske SAM-batterier fik en fjende på »kornet« så steg den elektroniske »aktivitet« mærkbart i SAM-batteriet.

Man kunne nu måle sig frem til nøjagtigt hvorfra denne aktivitet stammede og lynhurtigt sende et missil derned og ødelægge batteriet.

Man lod et par eller flere fly operere sammen idenså kaldte »Wild

Weasel« kombination. Det ene fly var tosædet, besætningen her var pilot samt en specialuddannet radar- og SAM-scanner-operatør. Når man blev indfanget af et nordvietnamesisk radar-sigtekorn, så kunne man lynhurtigt videresende koordinaterne til et »dræberfly« i formationen, som så sendte sine våben ned mod de formastelige i SAM-batteriet i deres skjul på jorden.

I begyndelsen bestod kombinationen af en tosædet F-100F udstyret som sparringsfly, men det viste sig, at Super Sabre var lidt for langsom i felten sammenlignet med F-105, så efterhånden var det Thunderchief, der overtog funktionen både som opspor og dræber.

USAF havde god anvendelse for F-105 selv om aktiviteterne i Vietnam krævede store materielle tab.

USA mistede faktisk i alt 385 F-105 Thunderchief under Vietnam-krigen. 22 blev nedskudt af MiG-jagere, 32 blev ramt af SAM-missiler og 280 blev skudt ned af vietnamesisk luftskyts og 51 Thunderchiefs gik til enten på grund af kollisioner i luften med andre USA-fly eller takket være akutte motorproblemer.



Republics chefkonstruktør Alexander Kartveli valgte af gøre indtagningerne til den kraftige J-75 jetmotor på F-105 savtakkede og vende fremad i flyveretningen.



WINNERS



I "Wild Weasel" kombinationen var de to mand i F-105 Thunderchief - piloten samt den specielt trænedede og uddannede SAM "missil-opsporere", der i øvrigt ofte også var pilot og derfor personligt kunne styre flyet fra sit bagsæde.

70

For 70 år siden



Fig. 1. Opvarmning af en eenmotoret Flyvemaskine i Canada.

Af Ingrid Muus

»Man maa forundres over den ringe interesse, der vises Sportsflyvningen her i Danmark. Der klages fra alle Sider over, at der ikke bliver aabnet for Mulighederne fra Myndighedernes Side. Mon ikke at Ungdommen selv er Skyld i dette Forhold. – Interessen mangler herhjemme. – Hvor er den gamle Vikingeaand? – Hvor er Foregangsmændene? Vi Danske har engang været berømte paa Søen for Kendskab og Mod, disse Egenskaber efterlyses i Dag i Flyvningens Tjeneste. – Det er paa Tide, at Ungdom og Mandfolk tager fat efter bedste Evne for at faa Begreb om Flyvningen, Fremtidens store Redskab. – Det er ikke for sent endnu, men der kan snart komme en Dag, hvor Fremskridtet er løbet fra os, og hvad saa? Flyvning er en Nationalsag, det er en Mandssport, og maaske en Erhvervsnødvendighed om nogle faa Aar. Flyvning er den skarpe Operationskniv, der beskærer Tidsspilde, lad ikke andre Nationer løbe fra os«.

Nej, her redaktør, kursiveringen er ikke en fejl. Det ER et citat fra FLYV 1937 marts nummeret, jovist, sproget fuldt af patos afslører det rigtigt nok, og det står da heller ikke så ilde til, i 1937 var der 23 indregistrerede småfly i Danmark, vi kan fremvise et større antal i dag. Men Myndighederne, dette ene væsen, og Samfundet, dette andet væsen, har i de senere år gjort livet lidt surt for privatflyveren. Der er et vist gran af sandhed i den dystre forudsigelse i teksten om, at der snart kan komme en dag, hvor Fremskridtet er løbet fra os – dog sikkert set i et lidt andet perspektiv end

forfatteren Hoff forestillede sig, da han skrev ovenstående. Fra sin sky må han nu se den skarpe operationskniv blive sløvet af nød, fordi fremskridtet er løbet fra os i en helt anden retning end han tænkte: der er for mange fly, de sviner og larmer, varmer luften op og laver skyer, som laver regnvejre.

Så jeg er sikker på, at en ansøgning om offentlig støtte i dag til et arrangement, som det, der blev inviteret til i Göteborg i 1937, vil være spildt ulejlighed: »Göteborg Aeroklub, som er en Underafdeling af Kungl. Svenska Aeroklubben, afholder i Dagene 12.-13. juni en »Flyv-Weekend« i Göteborg og Omegn. Til denne inviteres Sportsflyvere fra de nordiske Lande. Føreren og én Passager fra hvert deltagende LUFTFARTØJ er Klubbens Gæster og faar gratis Hotelophold og Fortæring etc. samt ved afrejsen 75 Liter Brændstof og 3 Liter Olie!« Hvabehar! Og det eneste de skal medbringe er: »Badedragt og godt Humør.« Jovist, nabolandet forstod meget tidligere – og stadig – hvordan man får ungdommen ud at flyve. Giv dem mulighederne. Gå f.eks. på militær flyveskole som vor unge ven z, onkel doktors nevø. Han er nu kommet så langt: »Men en Dag skete det! Jeg kunde Kommandoen: »til højre Ret – se lige ud« udenad, jeg havde lært den til Udtrykket »al Gang sker i Hurtigløb« passende Fartmaalervisning; jeg havde i Frikvartererne kigget paa Flyvemaskinerne, siddet i dem, og i Tankerne foretaget alle de dristigste manøvrer i Luften med de dertil hørende Styrevælgelser; Flyvetøjet havde vi for længst

faaet udleveret, prøvet og prøvet igen; vi var blevet fotograferede i Flyvetøjet – kort sagt vi følte os som uddannede Flyvere. Saa kom Flyvelæreren; han havde Vingen paa Uniformen, det var en af de Mænd, man saa op til (i alle Tilfælde naar han er i Luften og jeg selv er paa Jorden); hans Kommando lød: »Flyvetøjet paa – kom saa!« z får også lov til selv at styre: »Pludselig hører jeg ganske tydeligt en Stemme sige: »Prøv saa selv at styre lige«; straks røg Benene hen paa Hammelen, som bevæger Sideroret; et par Spark frem og tilbage fik Flyvemaskinen til at foretage nogle mærkelige sidelæns Bevægelser, som ikke normalt hører til Repertoiret for det, man skal lære paa Flyveskolen.«

Beskrivelsen af hans fryd ved den første flyvetur er til at tage at føle på. Og tænk, jeg tror ikke den fryd har ændret sig på de 70 år. Den første tur, den første solotur, den første tur med eget certifikat, flyveture, som altid vil være mejslet i hukommelsen. Jeg glæder mig til at kunne videregive beskrivelsen af z's første solotur. Forhåbentlig en skøn forårsdag, for med tanke på lærredsmaskinernes sårbare skrog tror jeg på, at det er rigtigt, når der i en artikel om Start af Flyvemotorer om Vinteren hævdes, at opvarmning af motoren med det system, som ses på illustrationen, kostede en to-tre fly årligt, som gik op i luer, fordi der inde i hylsteret stod en eller flere blæselamper!!



FLYV I FREMTIDEN – ET DEBATOPLÆG

Af Ole Steen Hansen · 8500 Grenå

FLYV, Danmarks førende flytidsskrift, er på mange måder rigtig godt, men det er da et problem, at en del flyveinteresserede mennesker i Danmark mener, at de kan leve uden bladet. Sådan burde det naturligvis ikke være.

FLYV er imidlertid heller ikke bladet som potentielt flyveinteresserede unge køber, fordi de ser det stå og friste på hylden i kiosken. Og hvis en 15-årig skulle komme til at se bladet på biblioteket, vil han eller hun så blive tændt af indhold og layout? Hvis man som rent tankeeksperiment forestiller sig, at den unge får slæbt sig gennem et 6-8 sider langt referat af en svæveflyvekonkurrence, vil den unge da mærket suset, spændingen, glæden og det helt fantastiske ved svæveflyvning? Hvis en ny flyvemaskine bliver prøvefløjet og beskrevet i FLYV, er der så en spændende billedside, der fanger blikket og giver læseren lyst til at læse artiklen og måske ligefrem selv at få luft under vingerne? Generelt nej.

FLYV er ikke fulgt med tiden. Det er kortere og kortere tekster, men flottere og flottere billeder, der fylder i vores hverdag. En meget stor del af billederne i FLYV kan beskrives som hæderlige amatørfotos. Flere artikler er meget lange, og da bladet i så høj grad bygger på frivillig arbejdskraft, er de heller ikke skrevet af professionelle skribenter. Når man arbejder professionelt med tekster, lærer man at skrive kort, komme til sagen, anskuelig- og levendegøre gennem case-stories og vinkle historien spændende uden at gå på kompromis med kildekritikken og fagligheden. Hvornår har FLYV's redaktør mon sidst sendt en artikel retur med besked til forfatteren om at skære den ned til det halve, fortælle den på en mere spændende måde og få taget nogle ordentlige fotos? Og ville forfatteren, der på frivillig basis slider med sin artikel, finde sig i det?

Hvis vi vender tilbage til den unge med FLYV i bibliotekets læsesal, hvad er så sandsynligheden for, at han/hun finder en artikel, der refererer til aktiviteter i vedkommendes lokalområde? Hvor

mange reportager har FLYV ude fra landets forskellige flyve- og svæveflyveklubber? Hvor ofte kan man læse, hvad der f.eks. foregår på Haderslev eller Randers flyveplads, eller hvordan det går med den nye Motorfalke i Lemvig? Hvilke aktiviteter har DASK gang i (hvem kan i det hele taget huske, hvad DASK er?)?

FLYV driver ikke opsøgende journalistik i de danske flyvemiljøer, men til gengæld er der ofte reportager fra udenlandske stævner og messer, fordi de frivillige skribenter – undertegnede har også leveret den slags – finder det spændende at fortælle om oplevelser, man har haft på sine rejser. Det bliver således temmelig tilfældigt, hvad der kommer af dansk stof i bladet. Men FLYV burde naturligvis i tekst og fotos konstant bevæge sig rundt i landets flyvemiljøer og til gensidig orientering og inspiration berette om, hvad der foregår i dem. Det danske stof bør indtage en særstilling, så det hæderkronede gamle blad gennem årene samlet set kommer til at være historien om dansk flyvning.

Vi har vel også alle en hel reel interesse i at vide, hvad de andre flyveinteresserede går og laver. Det kan man selvfølgelig få at vide, hvis man som undertegnede er medlem af en række flyveforeninger. Mange har deres egne blade. Mit forslag er, at man aflaster de overarbejdede frivillige redaktører ved at samle pengene og kræfterne i et enkelt blad – FLYV. Der skal så være plads til artikler om DC-3-venner, veteran-svævefly, selvbyggere, flyveudflugter, klubaktiviteter i veteranflymiljøet, flyvehistorie og hvad der nu ellers er at finde i de mange forskellige klubblade. Klubbernes frivillige redaktører vil fortsat have en opgave med at levere stof, men den bliver mindre forpligtende, fordi de ikke hver gang skal samle alt stoffet til et helt blad. Der bliver næppe så meget plads som sidetallene i alle de nuværende blade sammenlagt har, men selvfølgelig skal der være plads til relevant og nødvendigt klubstof. Fordelen ved et sådant arrangement ville være, at FLYV kunne få tilført ressourcer, og

disse skulle så bruges til udvikle bladet, bl.a. ved at ansætte en medarbejder (evt. på en form for freelance-basis). En medarbejder, der med kamera og notesblok/bærbar PC bevæger sig rundt i landet og rapporterer fra foreninger, klubber, flyvepladser, lufthavne og flyvestationer. Der uddannes fotojournalister fra Danmarks Journalisthøjskole i erkendelse af, at det kan være rationelt at samle både foto- og tekstarbejde hos en og samme person.

Der vil utvivlsomt være mange problemer forbundet med at lægge alle danske flyveblade sammen til et. Men det er et nærmest urealistisk stort arbejde at udvikle FLYV redaktionelt og layoutmæssigt, når det kun har en enkelt lønnet medarbejder, der utvivlsomt har mere end rigeligt at se til, når der skal et blad ud hver måned. Bladet skal have tilført ressourcer. Og var det ikke en idé at lege videre med tanken om at få et FLYV, der virkede som et samlende hele for alle danske flyveinteresserede og luftrumsbrugere? Et blad så flot, at den unge i kiosken på stationen tager det ned fra hylden og bliver inspireret til at kontakte en af de mange former for flyveklubber? Et blad, vi alle slutter 100% op om vel vidende, at man i ethvert godt ægteskab nu og da må gå på kompromis med sine private kæpheste.

Jeg ønsker alle god luft under vingerne i 2007.

*Med venlig hilsen
Ole Steen Hansen*



Protector

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

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

Anders Madsen, generalsekretær

Knud Larsen, redaktør af Flyv

Birgit Eldov, bogholder

Internet adr.:

Telefax

Telefon

46141503

46141502

46141506

46191316

E-mail

am@kda.dk

flyv@kda.dk

lj@kda.dk

www.kda.dk

KDA Pilotehop

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde

SE-nr. 63 66 28 28

Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

Svend L. Jensen, butiksleder

Jan Fraenkel

Telefax

Telefon

4614 1507

4614 1508

4619 1316

E-mail

butik@kda.dk

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)

Jens Feldborg (næstfmd.)

Tonny Henriksen

Vagn Jensen

Palle J. Christensen

Søren Pedersen

Niels-Christian Levin Hansen

Telefon

9829 3636

3250 7898

5950 4015

8644 1133

8667 4048

4828 9196

4581 0094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen

Kronhjørntvej 4, 8270 Højbjerg

Telefon 8627 6663

Fax 8627 6703

Internet adr.: www.ballonunion.dk

E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hænggilding og Paragliding Union

KDA-huset

Lufthavnsvej 28

4000 Roskilde

Telefon 4614 1509

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: soeren@dolriis.dk

Dansk Motorflyver Union

www.flyvdmu.dk

Fmd.: Knud Nielsen

Tlf. 86 23 16 52

E-mail: knni@post2.tele.dk

Sekretariat: Merete Strandberg

Limfjordsgade 121, Gjøl, 9440 Åbybro

Tlf. 78 78 21 90

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 Grønnet

Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd

Telefon 4444 8876

Internet adr.: www.fffu.dk

E-mail: bkdppgr@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 0 Klub

Michael Fogh

Ørslevklostervej 82

7840 Højslev

Tlf. 2165 4656

E-mail: m_fogh@hotmail.com

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 12. marts 2007. Eventuelle spørgsmål kan rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Aksel C. Nielsen. Se også www.kda.dk.

KDA's Sportspokal

På KDA's repræsentantskabsmøde uddeles KDA's Sportspokal til en person, der ved konkurrencer i 2006 eller gennem en periode har opnået gode resultater.

Motiverede skriftlige forslag skal være KDA-huset i hænde senest den 12. marts 2007. Eventuelle spørgsmål kan rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Aksel C. Nielsen. Se også www.kda.dk.

KDA Repræsentantskabsmøde 2007

Kongelig Dansk Aeroklub afholder det ordinære repræsentantskabsmøde lørdag den 21. 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. 10.00.

Ny miljøorganisation i KDA

- er du det nye medlem af denne?

Et af KDA's fire vigtigste fokusområder er miljøet. I forbindelse med den nye kommunalreform, der samtidig betød nedlæggelse af amterne, benyttedes lejligheden til at revidere KDA's amtsmiljøorganisation, der hidtil har været struktureret efter disse.

Fremover er det kommunerne der har det primære ansvar for miljøet dog således, at der i hver af de fem nye regioner

oprettes miljøcentre, der skal tage sig af de tunge og mere specielle sager.

KDA's nye miljøstruktur vil fremover være gearret efter de fem nye regioner. Dette betyder, at der i hvert regionsområde etableres en regionsmiljøgruppe. Denne skal bestå af 1 fast medlem fra hhv. svæveflyvning, motorflyvning og faldskærm, idet det ofte er disse discipliner, der er berørt af samme miljørestriktioner. Herudover kan de enkelte unioner, der ønsker det, tillige supplere

res med 1 medlem repræsenterende den union, der måtte have et konkret problem.

Hver regionsmiljøgruppe vælger en formand, der samtidig indgår i KDA's miljøudvalg. Dette kan tillige suppleres med 1 medlem repræsenterende den union, der måtte have et konkret problem.

De pågældende unioner vil nu blive opfordret til at udpege medlemmer til de enkelte regioners miljøudvalg. Disse vil snarest herefter blive indkaldt til en KDA-miljøkonference.

Søren Pedersen
fmd. KDA's Miljøudvalg

Rådet for Større Flyvesikkerhed

Pilotens vejledning til Flyvesikkerhed
Rådet for Større Flyvesikkerhed udgav i sommeren 2006 et lille hæfte med gode råd til piloten. Hæftet er på otte sider i formatet 10 x 21 cm og beskriver korte retningslinjer for opnåelse af større flyvesikkerhed. Indholdet er delt op i syv grupper som omhandler: 1. Pilotens generelle ansvar, 2. Passagerer og andre på jorden, 3. Træning og færdigheder,

4. Sikkerhed, 5. Miljø og omgivelser, 6. Brug for teknologi, 7. Udvikling og fremme af GA.

Hæftet skal ses som pilotens egen lille »huskeliste« over hvordan man opnår høj flyvesikkerhed og er udgivet i et praktisk format, så der altid er plads til guiden i flyvetasken eller i lommen. Rådet for Større Flyvesikkerhed håber at vejledningen vil blive brugt og værdsat over hele landet.

Hæftet udleveres til alle i KDA-huset, men kan også rekvireres uden beregning hos KDA Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde ved fremsendelse af frankeret svarkuvert.



Hammers Fond

Hammers Fond uddeler legater til efteruddannelse af erhvervspiloter.

Der kan søges legatportioner på op til kr. 25.000.

Ansøgningsskemaer kan rekvireres hos Kongelig Dansk Aeroklub
Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde · Tlf. 46 14 15 00 · e-mail kda@kda.dk.
Ansøgningsfrist: 1. maj 2007.

KALENDER

KDA (www.kda.dk)

21/4 Repræsentantskabsmøde, KDA-huset, Roskilde

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

18/3 Ord. generalforsamling, Svenstrupgaard Kursuscenter, Korsør

16-20/5 3rd Nordic Hot Air Balloon Championship, Tikkakoski, Finland

18-25/8 15. FAI Europamesterskaber i varmluftballon, Magdeburg

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

10-11/3 DSvU Repræsentantskabsmøde, Vejle Idrætshøjskole

22-28/4 Spring Cup '07, Herning Flyveplads

28/4-5/5 Instruktørkursus, Arnborg

7-12/5 Strækflyvningskursus, Arnborg

17-27/5 DM i Standard og 15 m klasse, Arnborg

30/6-7/7 Instruktørkursus, Arnborg

9-19/7 DM i 18m, klubklasse, junior DM og Grand Prix, Arnborg

23/7-2/8 Sun-Air Cup, Arnborg

6-10/8 Strækflyvningskursus, Arnborg

18-25/8 Instruktørkursus, Arnborg

19/8 Nordic Gliding Day

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

28/4 Repræsentantskabsmøde

17-20/5 DMU-tur til Gotland

Kunstflyvning

24/6-4/7 24th FAI World Aerobatic Championship, Armilla (Granada), Spanien

Navne



80 år

Direktør Chr. R. Hunderup

Den 11. marts bliver Christian R. Hunderup 80 år. Han blev som ungt menneske sat i gymnasiet, men var så stærkt engageret i modstandsarbejde, at han aldrig fik den tilsigtede studentereksamen.

I stedet gjorde han en formidabel karriere i SAS - med afstikkere til Ostermans Aero og Thai Airways International. Af hans poster kan nævnes regional salgschef for Danmark (1964), salgsdirektør ved hovedkontoret (1966) og viceadministrerende direktør for hele SAS koncernen (1967).

I 1970 forlod han SAS og havde derefter en række lederstillinger indenfor dansk erhvervsliv, fx var han direktør for Bella Center 1977-1992.

Men flyvningen slap han ikke! Chris var i en snes år medlem af bestyrelsen for Danmarks Flyvemuseum og fortsatte efter fusionen i 1998 med Teknisk Museum i dettes bestyrelse til 2005. Han var desuden formand for støtteforeningen Flyvemuseets Venner.

80 år

Oberst Finn Tingleff

I 1945 blev Finn Tingleff student - og det gjorde han igen i 1948! Første gang nysproglig, anden gang matematisk. Han fortsatte på Hærens Officersskole 1948-1951 og på Flyvevåbnets Flyveskole 1951-1953.

Han har bl.a. været chef for operationscentraler og radarstationer, operationsofficer på FSN Aalborg, chef for Kontrol- og Varslingsgruppen og for Flyvevåbnets Officersskole. Han sluttede sin militære karriere i 1989 som forsvarsattache i London og Paris.

Den 22. marts bliver han 80 år.

75 år

Luftkaptajn Erik Thrane

Erik Thrane, fhv. flyvechef i SAS og generalsekretær i Foreningen Danske Flyvere, fylder 75 år den 1. april.

95 år

Proprietær Erik Søby

Erik Søby, Højslet ved Randers anlagde tilbage i 1947 den første flyveplads i Randers og en hangar i 1953.

Erik Søby var medstifter af Randers Flyve Klub og er i dag æresmedlem. Da Randers flyveplads i 1988 blev udvidet med asfalt var det også ham som afgav jorden til denne udvidelse.

Proprietær Erik Søby fylder onsdag den 7. marts 95 år.



Oscar Yankee

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-CBN	MS 894 A	17.1.2007	J.B.Holding Invest Aps, Brædstrup	Hans Lodberg
OY-GAA	AA-5 Traveler	1.2.2007	Bjarne Høj Pedersen, Varde	Arne Lund Pedersen
OY-SUP	Cessna FRA 150 M	30.1.2007	Kristian Højmark Pedersen, Asperup	Niels Kaj Madsen
OY-SUR	Partenavia P.68 Observer	31.1.2007	BioFlight, Århus	BioConsult A/S
OY-TLS	Mooney M-20M	3.2.2007	Westcon A/S, Esbjerg	H.V.Electronic A/S



Partenavia OY-SUR med glasnæse.

NOTAM

Det er muligt at **forsikre** pilotens uddannelsesomkostninger og erhvervsevne

Ring på tlf. 70201927 for nærmere detaljer.

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring

Mere info på www.simons1.dk



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

northern Keyman Certifikatforsikring til piloter

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf.: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk



Rubrikannoncer

AFIS-OPERATØR SØGES

Til en fuldtidsstilling på Stauning Lufthavn, søges en alsidig og fleksibel AFIS-Operatør.

Kontakt

Tlf.: 97 36 90 44

Email: stauning-lufthavn@mail.tele.dk

HANGARPLADS UDLEJES i Roskilde Lufthavn

Henvendelse til telefon
2249 2122

Hangar udlejes – Roskilde

I nyere hangar med plads til 2 fly, med elektriske aflåselige porte er én plads ledig.

Henvendelse til Allan på
2625 1389

1972 PA 32-300 Cherokee 6 – IFR



OY-CRW. 300HP/FIXED GEAR.
SN: 32-7240118.TT airframe 3372h.
Engine 1150h SMOH.
Prop 90h TSO. King/Garmin Avionics
with IFR-certified GPS (KLN 90B).
FS Eng. PM8000 M-3
six place Intercom (7 seat aircraft).

Tel: 4031 4711 **500.000 Kr.**
E-mail: k-lading@post.tele.dk

Nyd din ferie på Costa del Sol www.alsihouse.com

15% rabat til Certifikat indehavere. Opgiv dit certifikat no. ved bestilling.

– og vi giver 15% rabat

Tilfælde! Tvåbensfalke til salu.

SF-25 C 2000 bygget 1982.

Grundöversedd mitten 90-talet.

TT 4200 tim. Motor 840 tim.

Välutrustad och i bra skick.

Bild & info www.ksak.se/klubbar/

Hasselholms FK, se SE-UBV.

Prisidé EUR 24.000,-

Hasselholms Fk. Kontakt Guten

0708-881832 eller

karlerik.gutenwik@telia.com

Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275



DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE

Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705

www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

SAC

Sønderborg Aviation Center

Bliv AFIS-operatør

Sønderborg Aviation Center tilbyder nu uddannelsen som AFIS-operatør.

Der er for øjeblikket mangel på AFIS-operatører i Danmark og Skandinavien og der er derfor gode jobmuligheder efter endt uddannelse.

Uddannelsen som AFIS-operatør består af fig. moduler

- Basic (Basic ATS Training)
- AFI (Aerodrome Flight Information Service Instrument Rating)
- Vejrobservatør

Desuden kan vi tilbyde AFI/RAD (Aerodrome Flight Information Radar Endorsement)

Uddannelsen kan tages som en samlet uddannelse, men vi kan også tilbyde alle moduler som enkeltmoduler.

Vi forventer at starte det første hold op medio august 2007, og forventer at kurset strækker sig over ca. 4 måneder + evt. AFI/RAD.

For mere information om uddannelsen, de enkelte fag samt kursuser, se vores hjemmeside www.eksb.dk eller kontakt kursuskoordinator Heidi Kulby hk@eksb.dk eller 73422162.

Der er også plads til din annonce i
Flymarkedet

Annoncetelefon:

2172 5939



I forbindelse med ...

kommunesammenlægningerne pr. 1. januar 2007 har det nogle steder været nødvendigt at give veje nye navne eller tilføjelser til vejnavnet.

**REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION**



RD EQUIPMENT
Skovvej 40 · 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46

46 18 69 09

We bring you up front



FØRST MED MPL

Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

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 Allan Christiansen

Tlf. 8939 8833



Lær at FLYVE



Professionel pilotuddannelse



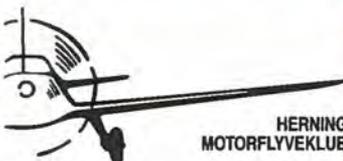
Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- E (A) Flyveinstruktør
- EPL II, DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat



DANISH AVIATION COLLEGE

**H
M
K**



**HERNING
MOTORFLYVEKLUB**

PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
Proficiency check, Træningsflyvning
Flyveskolen kan tilbyde overnatning



**Scandinavian Flight
Training Center**

e-mail: info@sftc.dk - www.sftc.dk

Sindal Lufthavn
Tågholtvej 170
DK-9870 Sindal
Tlf. +45 98965633

Karup Lufthavn
NO Hansensvej 4
DK-7470 Karup J.
Tlf. +45 97524037

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højstev
Tlf. +45 97524037

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=Privatflyver-certifikat. B=Trafikflyvercertifikat af III klasse. I=Instrumentbevis. 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=Færdighed til VFR-nat. Class Rating=Klasserettighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forrige side eller
www.flyve.dk

 **POST**

PP DANMARK

Maskinel Magasinpost
ID-nr. 4240

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.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

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

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

MPL i samarbejde med Sterling Airlines A/S

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk



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
- TRI Instructor course
- 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) integreret, IRI(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

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

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.

FLYVEVÆBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 MØL. 094427 BIRTE KORSGAARD

www.flyvevabnetsbibliotek.dk

aviation

GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000280394

FLY

April 2007 4



Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927

northern! Keyman Certifikatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
maegler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



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



KDA PilotShop

Åben mandag – fredag kl. 10.00 – 15.00

Køb også online på www.kda.dk

Hver torsdag helt til kl. 18.00



KDA PilotShop
Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

QBE Nordic Aviation bliver nu en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis
– det kan være dyrt at lade være.



QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com



Nordic Aviation



FLYV

årgang nr. 4 · april 2007

Redaktion og administration:
Thavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1500, Telefax: 4619 1316
E-mail: lj@kda.dk

Faktisktion:
Thavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
E-mail: flyv@kda.dk

Faktisktør
Mads Larsen (ansvarshavende)

Redaktionens:
Mads Kofoed

Redaktionens:
BO ZONE
Redaktør: Allan Christensen
Thavnsvej 65, 8500 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 86280350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

Redaktionens:
Marketing Marketing ApS,
Enggade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementpris:
kr. pr. år plus evt. udlandsporto.

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

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig dansk Aeroklubs servicevirksomhed og almenflyvning.

Udgivning af artikler og billeder er kun muligt efter forudgående aftale!

Telefon: 0015-492X



Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig dansk Aeroklubs servicevirksomhed og almenflyvning.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig dansk Aeroklubs servicevirksomhed og almenflyvning.

Artikler:

- 5 Brev til Europa-Parlamentet
- 12 Traffic Watch – en sikkerhedsbarriere
- 14 Medproduktion af F-35 Lightning II
- 15 Ny union af motorflyvere i Europa
- 16 Herning har en plan
- 17 Copenhagen Information, this is Oscar Yankee
- 18 Il-2 Sturmovik 1946
- 26 Brev - Transportministerens svar
- 28 På grænsen og ind i det ukendte
- 33 Arne Boye-Møllers indlæg
SLV's svar på indlæg
- 34 LaKmus-testen

Rubrikker:

- 8 Kort Sagt
- 21 Det Sker
- 22 Historiske vingesus
- 37 For 70 års siden
- 38 Organisationsnyt
- 39 Kalender
- 40 Navne
- 41 Oscar Yankee
- 42 Flymarkedet


FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Forberede flyveferien nu!

- Brug KDAs Air Field Manual, Jeppesen Bottlang VFR Manual
og kort fra KDA PilotShop

Brug www.kda.dk eller ring 4614 1507

PS. Der er udkommet ny udgave af ICAO kort Danmark.

FLYV

... så er du opdateret





KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protector:
H.K.H. Prinsgemalen

Den 9. marts 2007

Til medlemmer af Europa-Parlamentet

Anders Samuelson
Anne E. Jensen
Britta Thomsen
Christel Schaldemose
Dan Jørgensen
Gitte Seeberg
Jens-Peter Bonde
Karin Riis-Jørgensen
Margrethe Auken
Mogens N.J. Camre
Niels Busk
Ole Christensen
Poul Nyrup Rasmussen
Søren Bo Søndergaard

**Vedr.: Førstebehandling den 13. marts 2007 af forslag KOM(2005) 0579
vedrørende fællesregler for civil luftfart og oprettelse af et europæisk
luftfartssikkerhedsagentur (EASA).**

Kære medlemmer af Europa-Parlamentet.

På vegne af 10.000 medlemmer henvender Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) sig til Dem med anmodning om at støtte ovennævnte forslag.

Baggrunden for vore medlemmers særlige interesse for dette forslag er, at det afgørende vil medvirke til, at det fortsat er muligt at tiltrække ikke mindst unge til dansk fritidsflyvning og luftsport.

Vedtages forslaget vil det betyde både en smidiggørelse af certifikatgodkendelser og væsentlige reduktioner i de gebyrer som Statens Luftfartsvæsen (SLV) i dag afkræver for ydelser, som alene er formelle tjenesteydelser, idet vi selv udfører de praktiske arbejdsopgaver på frivilligt grundlag.

Der er en årelang tradition for, at de enkelte luftsportsdiscipliner på vegne af SLV har gennemført uddannelser og vedligeholdelse af fly. Dette har i særlig grad været aktuelt på områder, hvor SLV ikke besidder den nødvendige ekspertise. Der henvises til forslagets side 24.

Den lette flyvning har gennem de seneste år oplevet betragtelige gebyrstigninger på tjenesteydelser fra SLV. Hertil kommer tillige en meget uacceptabel ekspeditionstid, som står i skærende kontrast til lande vi i øvrigt sammenligner os med. Vi er bragt i den situation, at det er væsentligt billigere og langt smidigere at købe tjenesteydelserne hos vore naboer. En udvikling som forslagets vedtagelse vil kunne afbøde.

Forslaget bygger på principper, der har været praktiseret i adskillige lande siden 2. verdenskrig. Det gælder f.eks. USA, England, Australien m.fl.



Medlem af Fédération Aéronautique Internationale FAI

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

Afslutningsvis vil vi henlede opmærksomheden på, at vi har en forventning om, at vore fritidsaktiviteter, der har lufrummet som sportsplads, sikres muligheder for at kunne imødekomme de krav, som et moderne samfundet stiller til os som "udbydere" af fritidstilbud.

Vi er naturligvis til rådighed for yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen



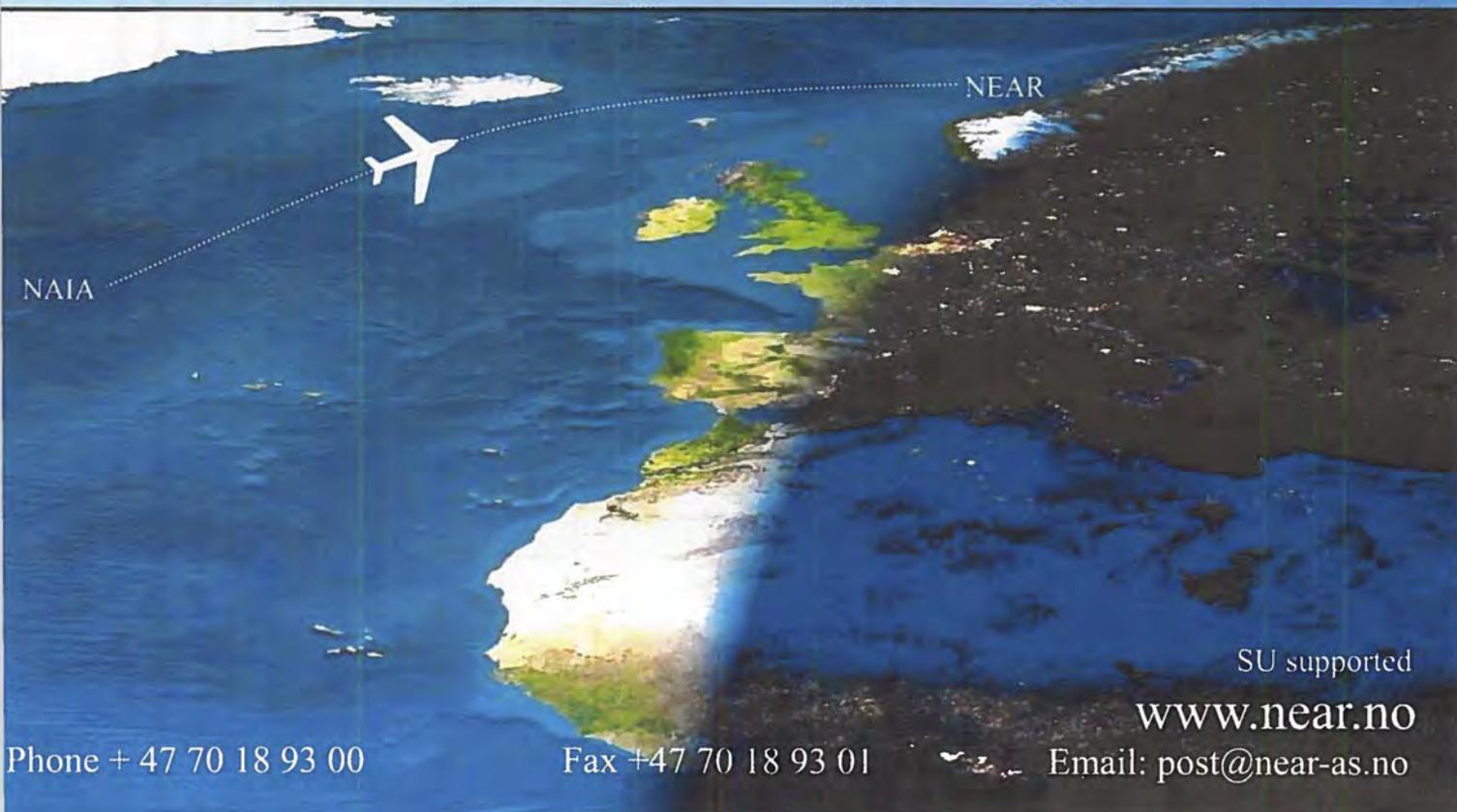
Aksel C. Nielsen
Formand

Det er med tilfredshed vi kan konstatere, at de danske medlemmer af EU-Parlamentet fulgte KDA's opfordring til at støtte forslaget og dermed bidrog til at forslaget blev vedtaget ved førsteafstemningen i EU-Parlamentet.

Kongelig Dansk Aeroklub er paraplyorganisation for Dansk Motorflyver Union, Dansk Faldskærms Union, Dansk Ballonunion, Dansk Svæveflyver Union, Dansk Hanggliding og Paragliding Union, Modelflyveunioner, Dansk Kunstflyver Union og privatpiloter.

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete Professional Pilot ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your career by attending the next admission test 24th of April 2007, NEAR is your best and safest choice in Europe!



SU supported

www.near.no

Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Email: post@near-as.no

Included in the education...

European and American
Professional Pilot
Certificates

Up to 2000 flight hours

Apartment in USA and
lodging house in Norway

Preparation course for your
first job as pilot in Denmark
and Europe



THE DREAM OF FLYING

Every year NEAR is completing 32-48 Professional Pilots through the well known ATPL Integrated model. This is the pilot program you should start with if you have no or only minor experience from flying. We have students from Denmark at different phases in the program. Our goal is to serve and provide the students from day one of enrollment, and until the students get their Certificates, and important experience as Flight Instructors. One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR and NAIA, and continued in his first Professional Pilot job in SkyEurope only short time after graduation. He says:

"The dream of flying has always been there. NEAR and NAIA made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

The first step towards your career as a Professional Pilot starts with the admission test at NEAR. We are arranging 4 admission tests a year. The next admission tests are held on the 24th of April and in August, and will take place in our facilities at Ålesund Airport Vigra outside the town of Ålesund on the west coast of Norway. The test itself will take one day. It is also possible to join another testing day upon request. Since we have noticed that Danish candidates take an interest in our ATPL Integrated Professional Pilot program, we will for the admission tests during 2007 invite interested candidates without costs to Norway, provided enrolment in one of the classes in 2007. Dates for testing are always announced on our websites at www.near.no. Apply now to participate at the admission test events in Norway!

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Kort Sagt



Agusta Westland EH101 i redningsudgave. Foto: Knud Larsen.

Sidste EH101 leveret

Den 1. marts ankom den sidste af 14 Agusta Westland EH101 helikoptere til ESK 722s hangar på Flyvestation Karup.

Det er godt et år siden, at den første af de 14 ankom, og siden har det gået hurtigt med leveringen fra fabrikken i England.

De seks af helikopterne er transporthelikoptere (TTT), og de otte er i redningsudgaven, der skal afløse Sikorsky S-61 over det næste års tid.

Luftskib i Athen

Torben Schou, der er flymekaniker hos Star Air, har været udstationeret i Athen, hvorfra han havde udsigt til et luftskib. Til FLYV beretter han:

»Jeg gik over og snakkede med ground crew mekanikeren, som passede luftskibet 24 timer i døgnet. Han sov i den lille lastbil, som skibet var forankret til.

Han var nød til at være der hele tiden, da solens varme om morgenen udvidede skroget. Der er nogle luftpuder inde i skroget, som kan reguleres med ventiler.

Endvidere kører der to Honda generatorer, som laver strøm til nogle kompressorer, der leverede luften til disse puder.

Fra vort Star Air kontor på Athen lufthavn har vi udsigt til skibet, som svæver to meter over jorden, fast forankret til lastbilen. Luftskibet kan dreje 360 gra-

der rundt om masten, så de ikke behøver at flytte fortøjringen.

Luftskibet hører til i Dubai og laver reklameflyvning for den nye øgruppe

Teknik:

Skroget er lavet af Mylar og Kevlar

Kabine: Kevlar

Motorer: To Porsche (fra Porsche 911)

luftkølet 6 cylindret turboladet på 255 hk

Tomvægt: 6.802 kg

Lasteevne: 1.200 kg

Rejsehastighed: 45-50 knob

Passagerer: 8, (men med ekstra gummibrændstoftank kun 5)

Besætning: 2 piloter og 2 mekanikere

Kan holde sig i luften 16 timer, med ekstra tanken 24 timer

Hvis man vil flyve med luftskibet kan man kontakte

Rick Spurway

Airship Mgmt. Service

2 Soundview Dr.

Greenwich, CT 06830, USA

Phone: 433 663 201775



To Porsche motor trækker de drejelige propeller.

(The Palm), som velhavende folk kan købe hus på. Det tager ca. syv dage at flyve til Dubai med en del stop undervejs.»

Fougas fusion

Professor Niels Egelund, der havde en brand under start med sin Fougas Magister CM170 s/n 230, OY-FGA den 30.

august 2005, har købt en Fougas Magister CM170 s/n 374 uden motorer F-GPHU fra Dutch Historic Jets Association i Lelystad, Holland. F-GPHU's krop skal bruges til at reparere OY-FGA's brand-beskadigede fuselage.

Det letteste ville have været at montere OY-FGA's motorer på F-GPHU eller bruge F-GPHU's intakte krop på OY-FGA's vinger, men da SLV i juni 2005 har forbudt

Den tomme reservetank på gulvet.

Luftskibet fortøjet i Athens lufthavn.



import af flere ex-militære jets er den eneste løsning at skære begge fuselager over og sætte dem sammen. Det tyske EASA godkendte firma Gomolzig står for design af sammensætningen, og Air Service Vamdrup står for den praktiske del af arbejdet.

Niels Egelund har i øvrigt i 2005 købt en part af og flyver i L29 Dolphin Jet OY-LSD. Der håbes på, at OY-FGA er klar til sommerens airshow sæson. Reparationen kan følges på www.air-service.dk

Overskud i SAS

2006 blev et godt år for SAS. Antallet af passagerer steg med 6,3% til 38,6 mio., omsætningen med 9,5% til 60.777 MSEK (millioner svenske kroner), den afviklede hotelvirksomhed ikke medtaget.

Trafikken øgedes med 5,4%. Den voksede specielt på indenrigsruterne i Spanien, Finland og de baltiske lande, men også i Norge. Europa-trafikken voksede med 15%, hvorimod de lange ruter gik 6% tilbage. Kapaciteten øgedes med 1,9%. Kabinefaktoren steg med 2,4% procentenheder til 71,5%.

Allerød Flyveplads lukker

EKAL lukker definitivt efter påsken, således at sidste flyvedag bliver lørdag den 14/4.

På denne dag vil der være Åbent Hus (eller Flyv-Ind) fra kl. 13 til kl. 19. Alle er velkommen (også UL), der er ingen landingsafgift.

Der skal kaldes op på frekvensen: 122,22 MHz, hvor man siger hvad man gør (flyradioen på EKAL kan ikke påregnes bemanded). Fly uden radio må holde særligt godt udkig.

Der vil være kaffe på kanden hele dagen. Sidst på eftermiddagen tændes grillen, men gæster der ønsker at gøre brug af denne må være selvforsynede med mad, drikkeelse, bestik osv

Personaleudgifterne gik 0,4 % tilbage til 18.092 MSEK. Leasing af fly steg med 394 MSEK til 3.526 MSEK. Brændstof steg med 2.436 MSEK til 10.493 MSEK. For 2007 har SAS prissikret 57% af det forventede forbrug.

Det gennemsnitlige antal medarbejdere var i årets løb 31.965. Ser man bort fra hotelvirksomheden som afvikledes, er tallet 26.554. Af disse er 7.588 ansat i Scandinavian Airlines, 7.402 i SAS Individually Branded Airlines og 10.742 i SAS Aviation Services. 822 arbejder i fællesfunktioner i koncernen.

Det totale antal fly var 301. Flest var der af typerne Boeing 737 (83) og MD-80 (82). 234 fly var leasede.

Flyenes gennemsnitsalder var 10,9 år. I ordre er to Airbus 319 og to Boeing 737. Resultatet før kapitalgevinster og ekstraordinære poster blev 1.279 MSEK. For 2005 var tallet 1.165 MSEK.

Trods det flotte resultat (over en milliard danske kroner) bliver der ikke udbytte til aktionærerne. Overskuddet anvendes til konsolidering af selskabet.

Roskilde Tower i container

Den 31. januar flyttede tårnkontrollen i Roskilde Lufthavn til sit midlertidige domicil i en container indrettet med tre positioner. Statens Luftfartsvæsen har godkendt det midlertidige tårn og foretaget den endelige tiltrædelseskontrol. Det forventes at der udføres tårnkontrol fra det midlertidige tårn frem til medio maj måned 2007.

Flytningen har været planlagt længe, idet Roskilde TWR skal have installeret helt nye pulte og DATMAS udstyr. Samtidig har Københavns Lufthavne planlagt at udskifte gulvet i TWR-cab og renovere kontor- og opholdslokalerne.

Container Cab'en er sat på seks almindelige containere, der er svejset sammen. For at få en nødvendig ballast er der i de nederste containere sat kæmpe vanddunke ind. I januar's voldsomme stormvejr bestod tårnet også sin prøve.

Daglig leder af Flyvesikringstjenesten i Roskilde Birger Grevy siger: »Alle tager det meget fint selvom vi kommer til at bo og arbejde lidt primitivt i en periode, for vi glæder jo os til at få renoveret både cab'en og opholdslokalerne. Vi har orienteret selskaberne og flyveskolerne herude om flytningen og om lidt ændrede indflyvningsforhold, da vi ikke har 360 graders udsyn fra det midlertidige tårn.

Jeg er overbevist om, at vores kunder ikke kommer til at mærke den store forskel. Vi er helt forberedt på at få trafikken til at glide både sikkert og fleksibelt.«

Det midlertidige tårn har været brugt flere gange, senest i Aalborg, og er oprindeligt bygget i forbindelse med en renovering i Roskilde. Det har været passet godt på af teknikerne i Aalborg og blevet opbevaret i en af forsvarets hangarer på Aalborg Lufthavn.

Østrig mod EADS

Østrig bestilte i 2003 til manges overraskelse (i særdeleshed SAAB Gripens) 18 Eurofighter. Østrig var den første kunde uden for fremstillerlandene. Regeringsoppositionen (og modstandere af bestillingen) dengang er nu blevet Østrigs sort-røde regering.

Nu vil den socialdemokratiske forsvarsminister Norbert Darabos gerne annullere den tre milliarder Euro store ordre.

Men hos EADS taler man for døde øren. »Vi har en gyldig aftale«, siger Eurofighter-talsmand Wolf-dietrich Hoever. Sagen er ikke slut endnu.



Det midlertidige tårn i Roskilde Lufthavn. Foto: Naviair.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

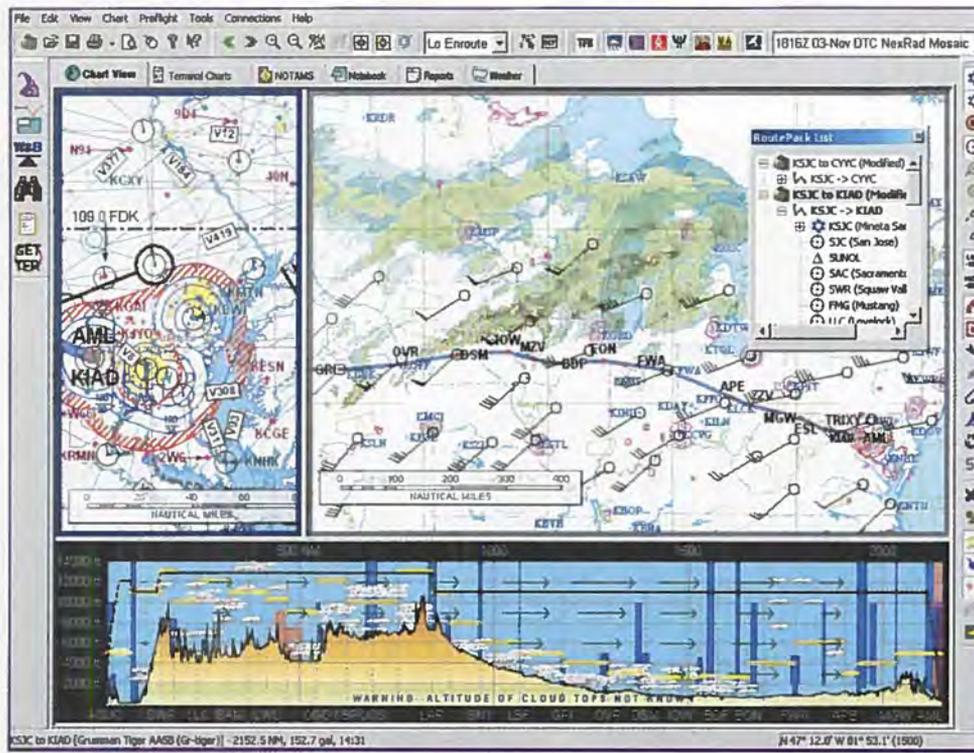
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData® trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

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

JEPPESEN.
Making Every Mission Possible



TRAFFIC WATCH – EN SIKKERHETSBARRIERE

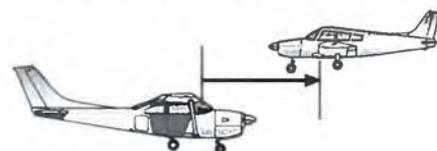
Av Roger Holm, leder af UL sektionen i Norsk Aero Klubb
 Artikkelen er lånt af det norske tidsskrift Fly Nytt

TCAS systemet advarer pilotene i kommersiell trafikk om fly i nærheten som kan representere en kollisjonsfare. Vi som flyr motor- og mikrofly kan med en »Traffic Watch« for en rimelig penge skaffe oss enkel men viktig informasjon om andre fly som måtte komme i nærheten, noe som definitivt vil øke sikkerheten for oss VFR flygere.

Vi har en hovedregel som sier at vi skal se og bli sett for å unngå sammenstøt. Den fungerer meget bra når man har innarbeidet en god utkikk rutine, men alle fly har blindsoner der en ikke kan se andre fly som nærmer seg. Et kompensierende tiltak er å sikksakke flyet og vippe på vingene fra tid til annen for å se ut i blindsonene. Videre er blindeflyginger

en viktig kilde til å informere hverandre om hvor vi er og hvor vi skal. Mange er veldig tilbakeholdne med å si noe på radioen, mens andre prater villig vekk som om de føler et innstendig behov for å fylle stillheten på kanalen. I Norge har NAK fått tildelt frekvensen 123.5 som sambandsfrekvens til dette formålet når en flyr i luftrom klasse G uten krav til radiosamband. I tillegg til dette har NAK fått tildelt åtte andre frekvenser som er blitt tildelt mindre landingsplasser eller områder der blindeflyginger utgjør en vesentlig del av sikkerheten. Likevel har vi et problem med å nå alle på denne måten. Et typisk problem vi har erfart er fly som har kontakt med en TMA på radioen mens de flyr i G-luftrommet under TMA'en uten å høre de andre

som flyr i dette området. Det har vel skjedd mer enn en gang i G-luftrom at en Cessna eller Piper dukker fram fra en av blindsonene og stryker over eller under i ubehagelig kort avstand. Ikke en lyd fra dem på 123.5. Det er da en Traffic Watch kommer til sin rett og bidrar til å bedre sikkerheten ved å øke kjennskapen til annen trafikk i området.

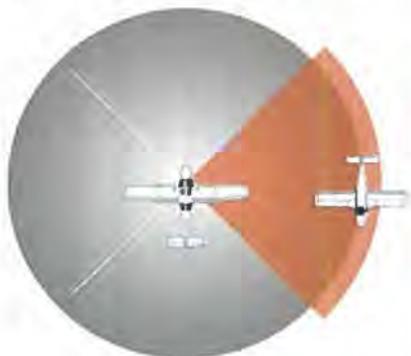


Prinsippet for disse traffic watch enhetene er at de passivt mottar transponderkodene som blir utsendt av andre fly i nærheten som svar på mottatte radar-

impulser. Basert på disse signalene vil traffic watch'en indikere hvor de andre flyene kan befinne seg i forhold til en selv. Avstanden til dem blir beregnet ut fra signalstyrken på de mottatte signalene. Her ligger det en viss grad av usikkerhet, spesielt dersom en bruker en innvendig pisk-antenne som sitter rett på mottageren. Derimot vil en antenne plassert utvendig på kroppen fungere mer pålitelig på grunn av det mer rundstrålende antennediagrammet. For avstandsberegningene har en antatt at alle andre transponderer sender med drøyt 200 Watt pulseffekt, som er standard for de transponderne som leveres til mindre fly.



Høyden derimot er avhengig av at transponderne også kan svare i Mode C. Mottageren vil med god grunn anta at det sterkeste signalet er eget fly, og setter egen Mode C kode som referanse. Siden alle enhetene har samme høyde-referanse i QNE, dvs alltid satt til 1013 hPa, vil en avlese høyden på de andre flyene i forhold til en selv. Dersom en selv ikke benytter transponder så vil en få indikert de andre flyenes høyde over havnivået, men fordi de utsendes som QNE må man konvertere høyden i forhold til standardatmosfæren og legge til eller trekke fra 30 fot for hver hPa avvik fra 1013. Dette tillegget bør en tenke ut før avgang når en vet dagens lufttrykk, og bruke det på resten av flyturen.



For å finne retningen til andre fly skal en ha en enhet med en DF (Direction Finder) antenne, en stor pukkel på toppen av boksen. Retningsinformasjonen er meget grov, og indikerer i hvilken kvadrant (sirkel delt i fire) en har et an-

net fly, men det er tilstrekkelig til å ha oversikten. Som regel legger man den på toppen av instrumentpanelet, og mange mener at den da vil dekke for mye av utsikten. En av disse avanserte modellene er PCAS XRX fra Zaon, og viser de fire nærmeste flyene samtidig mens det nærmeste flyet presenteres med flere detaljer. Prisen på alle disse typene varierer fra rundt fire til femten tusen kroner alt etter funksjon.



Den rimeligste er PCAS MRX fra Zaon og koster 500 USD i USA. Den er meget liten og batteridrevet, men fungerer helt etter intensjonen om å oppdage fly med transponder i det nære luftrommet.



En annen modell er Traffic Watch Monroy 300, som krever spenningstilførsel fra eget 12/28 V uttak. Den har lysende display og varsler med stemme via en ledning inn til Intercommen. Prisen er 600 USD.

Den dyreste er PCAS XRX fra Zaon som viser retningene, og er priset til 1800 USD. Den kan virke meget klumpete der i viduskarmen, men det man eventuelt taper i utsikt fremover får en igjen som sensor i blindsonene.

Linker:

www.Zaonflight.com
www.monroyaero.com/trafficwatch
www.sky-fox.com



Selv har vi brukt Monroy 300 et par års tid, og den har gitt oss mang en advarsel om at fly vi ikke kunne se med vanlige utkikk rutiner var i nærheten. Siden den ikke viser retningen, bare avstand og høydeforskjell, så blir det en viss sikk-sakking til vi vet hvor vi har det andre flyet. En kan som regel se på endringen i avstand om en møter flyet eller om en blir innhentet bakfra, men ellers blir det bare å intensivere speidningen til en har visuell kontakt. Ved å koble den opp mot intercom'en får en også meldinger av en hyggelig dame, som forteller om »traffic« eller »traffic nearby« dersom avstanden er under en nautisk mil. Med en liten vender kan en koble ut enten alle eller bare »traffic« meldingene slik at en kun får »traffic nearby« meldingene.

Det en fin følelse å kunne melde noe slikt som »Jeg ser at du ligger et par nautiske unna og tre hundre fot over«. Det er et budskap som indikerer at vi har mer oversikt enn bare å kikke oss rundt. Om disse små hjelperne er verd prisen er avhengig av hvor en flyr. For de første må en være innenfor dekning av en eller annen SSR som kan trigge transponderne til å sende svar, eller så vil trafikkfly med TCAS i nærheten gjøre det samme. For det andre er det snakk om aktuell trafikk tetthet i området, og hvor flink man er til å gi blindsenderinger med posisjonsrapporter på samme frekvens. Uansett er dette en ekstra sikkerhetsbarriere en kan ha med seg, helt på linje med den kommersielle flytrafikken der en blir advart om de fly i nærheten som kan representere en kollisjonsfare. En liten ting til slutt. Som hovedbildet viser var Traffic Watch'en for anledningen lagt nær kompasset, noe som forstyrrer kompasslesningene. Vær derfor oppmerksom på at elektronisk utstyr må plasseres godt unna kalibrerte kompass.

www.nak.no/mikro





◀ *Mock Up (model i fuld skala) af en F-35 Lightning II i dansk bemaling. Billedet er taget under Åben Hus-dagen foran en shelter på Fighter Wing Skrydstrup, tidligere Flyvestation Skrydstrup.*

▼ *For at gøre flyet så usynlig som muligt på fjendens radar, bliver alle våben gemt i brønde i flyet.*



MEDPRODUKTION AF F-35 LIGHTNING II

Tekst og billeder: N.M. Schaiffel-Nielsen

Interessen i dansk industri for at deltage i produktion og udvikling af F-35 Lightning II er omfattende. Seneste skud på stammen er Brdr. Jensen Maskinfabrik A/S i Vejle, som også er kommet med. Det samme vil mindst 13 andre. Firmaerne spreder sig fra ovennævnte letvægter til de rigtig tunge som TERMA A/S.

Siden forsvarsminister Søren Gade sammen med De Forenede Staters ambassadør i Danmark, James P. Cain underskrev det såkaldte Follow-On Development Memorandum of Understanding (Videreudviklingsaftale) med flyfabrikken Lockheed Martin om fortsat deltagelse i udviklingen af F-35 Lightning II omfattende produktion, tests, træning og operation er interessen i dansk industri for at deltage ikke blevet mindre. Sidst har Brdr. Jensens Maskinfabrik A/S i Vejle indgået en millionaftale om levering af dele til flyet. Indehaveren Kjeld Mielec sagde til Vejle amts Folkeblad: -Jeg kan ikke fortælle helt præcist, hvad det er vi producerer til Joint Strike Fighter (JSF), da der er tale om militære hemmeligheder.

Eksklusiv Klub

Danmark har siden 1997 deltaget i udviklingen af JSF. I 2004 førte det til dannelsen af den eksklusive klub JSF DK TEAM som en del af DI-medlemsfor-

eningen FAD (Forsvars- & Aerospace-industrien i Danmark). Blandt medlemmerne i klubben er virksomhederne, Corena A/S, CSC Danmark A/S, DCC-I, DELTA The Knowledge Center, Embedit, E. Falck Schmidt A/S, Force Technology, GPV International A/S, IFAD A/S, Maersk Data Defence A/S, Systematic Software Engineering A/S, TERMA A/S samt Forsøgscenter Risø.

Vil man i dag melde sig ind i klubben, ja så er kontingentet runde 100.000 kr. Indføring af kontingentet fik den forhenværende sekretariatschef for JSF DK Team, Ole Kandborg, til at fratænde sin stilling med den begrundelse, at han fandt det principielt forkert at kræve medlemskab af en brancheforening under DI som betingelse for at optage nye medlemmer.

Hvad får de for pengene

Medlemmerne var til møde i februar måned, hvor de fik præsenteret et detaljeret kig ind i JSF-projektet omkring tidsforløb og krav til leverandørerne. Ena Bjerregaard, der er chef for FAD og kontaktperson i JSF DK Team, sagde i en artikel på DI's hjemmeside -Vi havde et overvældende fremmøde, hvilket nok især skyldtes, at vi blandt andet havde talere fra Lockheed Martin Aeronautics Company, der er hovedleverandør til JSF. Derudover fortalte flere af de

danske virksomheder, som allerede er involveret i JSF, om deres oplevelser.

Stor interesse fra pressen

Som altid når der er tale om produktion af våben eller dele til våben, er dansk presse oppe på mærkerne. Man kan blot gå ind på internettet og skrive JSF DK TEAM, og Google giver ca. 30.700 svar. Spørgsmålene, der bliver stillet til forsvarsministeren og forsvarlets ledelse er altid præget af spørgerens politiske holdning til forsvar og våben. Artiklerne der kommer ud af spørgsmålene går fra det fordømmende i at danske firmaer overhovedet beskæftiger sig med at producere dele til et kampfly, til noget der ligner stolthed over at dansk industri magter at være med der, hvor de størst tænkelige krav til industriel formåen findes.

Om Danmark så køber F-35 Lightning II engang i fremtiden? Den beslutning er endnu ikke taget, og politikerne holder kortene tæt ind til kroppen.



NY UNION AF MOTORFLYVERE I EUROPA

Tekst: Merete Strandberg, unionssekretær i DMU

Stiftelsen af European Motor Flying Union (EMFU) med hjemsted i Paris og foreløbig 76.800 medlemmer i ni lande er et historisk skridt for motorflyvningen i Europa.

Startskuddet til EMFU kommer i forlængelse af et samarbejde mellem motorflyveunionerne i de nordiske lande, heriblandt Dansk Motorflyver Union (DMU) – og med hjælp fra European Gliding Union (EGU).

DMU var ved det stiftende møde, lørdag den 24. februar i Luxembourg, repræsenteret af formand Knud Nielsen og unionssekretær Merete Strandberg. Alle ni repræsenterede lande var enige i stiftelsen af en sådan union. Vedtægterne blev registreret under fransk lov – med adresse i Paris, hvor Fédération Française Aéronautique (FFA) er hjemmehørende.

EMFU medlemslandene er indtil nu Finland, Norge, Sverige, Danmark, Schweiz, Østrig, Luxembourg, Tyskland og Frankrig, som til sammen repræsenterer ca. 76.800 medlemmer. EMFU håber naturligvis på, at flere lande vil tilslutte sig.

Frankrig har tilbudt at bidrage med arbejdstimer hos de personer som i forvejen er ansat i FFA. Forestående opgaver for EMFU er blandt andet at udpege en generalsekretær og få udarbejdet en målsætning – en »declaration of intentions«. Navnet på den nye union er fortsat til overvejelse.

Indtil videre tegnes den foreløbige bestyrelse af samtlige ni medlemslande. Første generalforsamling afholdes den 5. maj 2007 i Paris, hvor en ny bestyrelse vælges.

EMFU er en non-profit organisation som har til formål, i samarbejde med øvrige nationale og internationale organisationer, at støtte og repræsentere sine medlemmer over for de lovgivende myndigheder i spørgsmål, som vedrører motorflyvning.



Fra venstre Cathrine Dartois, Jean Birgen, Odd Stormorken, Henry Lindholm, Max de Richemond, Louis Berger, Wolfgang Drexel, Manfred Kunschitz, Knud Nielsen, Merete Strandberg. Øvrig deltager: Felix Kiser.

Det er her og nu bestemmelser for vores fremtidige luftrum, vedligeholdelse af fly, certifikater og helbredsattester formes i European Aviation Safety Agency (EASA) og Eurocontrol. Der er mange emner at tage vare på, for at påvirke beslutningstagerne i den rigtige retning og sikre at blandt andet Statens Luftfartsvæsen ikke spænder ben for de positive liberaliseringer som EASA arbejder med.

Den kommercielle luftfart har magt, penge, indflydelse og opbakning fra forskellige organisationer og politikere. Det er naturligvis vigtigt at forretningsmanden når til Bruxelles og charterturisten til Mallorca, men det er mindst lige så vigtigt, at der er plads til sportslig og privat motorflyvning. Individets behov er en fundamental del i det europæiske samfund og der skal også i fremtiden være plads og råd til den personlige frihed i luftrummet.

Med EMFU er der åbnet mulighed for i et endnu større omfang at påvirke vilkårene for sportslig og privat motorflyvning, både i Danmark og i europæiske fora.



Links til omfattede organisationer:

www.flyvma.dk
www.faa.gov
www.icao.int
www.easa.eu.int
www.eurocontrol.int
www.ffa.fr

HUSK adresse- ændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde

adresseændring,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.



Tidlige jagerfly i simulatoren. P-40 nedskyder en A5M Claude.

Ny flysimulator

IL-2 STURMOVIK 1946

Af Søren Dalsgaard

IL-2 Sturmovik 1946 er den seneste i IL-2-serien af flysimulatorer, der første gang så lyset i 2001. Det er imidlertid ikke bare den seneste simulator i IL-2-serien, der gav luftkampssimulatorer et vældigt løft, det er også den sidste i serien. Om ca. et år udkommer en ny simulatorserie fra IL-2's chefdesigner, russeren Oleg Maddox, en serie der kommer til at hedde »Storm of War«, og hvis første udgave vil omhandle Slaget om Storbritannien. Inden den tid kan man imidlertid prøve lykken som virtuel jagerpilot i IL-2 1946, der vel må betegnes som et opsamlingshit over IL-2-serien.

Hvad indeholder IL-2 1946? – Ja, ud over 1946-delen, som efterfølgende vil blive omtalt nærmere, har simulatoren alt det hidtidige indhold fra IL-2-serien. Det vil sige: Fly og landområder fra IL-2 Sturmovik, der omhandlede 2. verdenskrigs

østfront. Fly og landområder fra Forgotten Battles, om luftkrigen over Finland og Ungarn. Vestallierede fly fra Ace Expansion Pack. Japanske og amerikanske fly, hangarskibe og Stillehavs-landkort fra Pacific Fighters. En række bombefly, deriblandt det sovjetiske Pe-2 Peshka. Og endelig IL-10, en videreudvikling af IL-2-flyet, som sidst i 2. verdenskrig fløj i bl.a. Manchuriet.

Alt i alt har man i IL-2 1946 mulighed for at flyve 229 jagere og bombefly (inkl. varianter) fra 2. verdenskrig. De spænder fra den raketdrevne Me-163 Komet med en flyvetid på ca. et kvarter, til det store russiske fire-motors bombefly TB-3, som medførte egne eskortejagere spændt op under vingerne!

Der er klassiske typer, deriblandt Spitfire, Mustang, Mosquito, Stuka, Zero og Sturmovik, og mere obskure fly som Brewster Buffalo, Curtiss Hawk, A-20 Havoc, P.11c (polsk), I.A.R. 81 (ru-

mænsk) og Ki-27 Otsu (japansk), for blot at nævne nogle få. Man kan overflyve landområder fra Østfronten til Vesteuropa, over Stillehavet og Fjernøsten, nordpå over Norge og Murmansk og sydpå i Italien og Nordafrika.

Simulatoren koster omkring 350 kr. i danske spil- og elektronikbutikker, kommer på DVD og fylder lidt under 5GB på harddisken. Installationen foregår gnidningsfrit, men indebærer dog, at man med i købet får kopisikringsprogrammet SecuROM der, hvis man har fy-fy-piratprogrammer på computeren, kan give problemer. DVD-æskens indeholder ingen trykt brugsanvisning, men på DVD'en medfølger en tekstfil (ReadmePF), en manual i pdf-format, samt en 460-siders »Flyable Aircraft Guide«-pdf, der i detaljer fortæller om flyene, og også forklarer instrumentbrættet, hvad der nok er behov for i især russiske og japanske fly!

NY UNION AF MOTORFLYVERE I EUROPA

Tekst: Merete Strandberg, unionssekretær i DMU

Stiftelsen af European Motor Flying Union (EMFU) med hjemsted i Paris og foreløbig 76.800 medlemmer i ni lande er et historisk skridt for motorflyvningen i Europa.

Startskuddet til EMFU kommer i forlængelse af et samarbejde mellem motorflyveunionerne i de nordiske lande, heriblandt Dansk Motorflyver Union (DMU) – og med hjælp fra European Gliding Union (EGU).

DMU var ved det stiftende møde, lørdag den 24. februar i Luxembourg, repræsenteret af formand Knud Nielsen og unionssekretær Merete Strandberg. Alle ni repræsenterede lande var enige i stiftelsen af en sådan union. Vedtægterne blev registreret under fransk lov – med adresse i Paris, hvor Fédération Française Aéronautique (FFA) er hjemmehørende.

EMFU medlemslandene er indtil nu Finland, Norge, Sverige, Danmark, Schweiz, Østrig, Luxembourg, Tyskland og Frankrig, som til sammen repræsenterer ca. 76.800 medlemmer. EMFU håber naturligvis på, at flere lande vil tilslutte sig.

Frankrig har tilbudt at bidrage med arbejdstimer hos de personer som i forvejen er ansat i FFA. Forestående opgaver for EMFU er blandt andet at udpege en generalsekretær og få udarbejdet en målsætning – en »declaration of intentions«. Navnet på den nye union er fortsat til overvejelse.

Indtil videre tegnes den foreløbige bestyrelse af samtlige ni medlemslande. Første generalforsamling afholdes den 5. maj 2007 i Paris, hvor en ny bestyrelse vælges.

EMFU er en non-profit organisation som har til formål, i samarbejde med øvrige nationale og internationale organisationer, at støtte og repræsentere sine medlemmer over for de lovgivende myndigheder i spørgsmål, som vedrører motorflyvning.



Fra venstre Cathrine Dartois, Jean Birgen, Odd Stormorken, Henry Lindholm, Max de Richemond, Louis Berger, Wolfgang Drexel, Manfred Kunschitz, Knud Nielsen, Merete Strandberg. Øvrig deltager: Felix Kiser.

Det er her og nu bestemmelser for vores fremtidige luftrum, vedligeholdelse af fly, certifikater og helbredsattester formes i European Aviation Safety Agency (EASA) og Eurocontrol. Der er mange emner at tage vare på, for at påvirke beslutningstagerne i den rigtige retning og sikre at blandt andet Statens Luftfartsvæsen ikke spænder ben for de positive liberaliseringer som EASA arbejder med.

Den kommercielle luftfart har magt, penge, indflydelse og opbakning fra forskellige organisationer og politikere. Det er naturligvis vigtigt at forretningsmanden når til Bruxelles og charterturisten til Mallorca, men det er mindst lige så vigtigt, at der er plads til sportslig og privat motorflyvning. Individets behov er en fundamental del i det europæiske samfund og der skal også i fremtiden være plads og råd til den personlige frihed i luftrummet.

Med EMFU er der åbnet mulighed for i et endnu større omfang at påvirke vilkårene for sportslig og privat motorflyvning, både i Danmark og i europæiske fora.



Link til omtalte organisationer:

www.flydmu.dk
www.fly-union.fr/accueil.php
www.egu-imb.org/
www.easa.eu.int/maup/
www.eurocontrol.eu
www.ffa.fr

**HUSK
adresse-
ændring**

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde

adresseændring,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

HERNING HAR EN PLAN

Af Claus Hilding Thomsen, Herning Svæveflyveklub

Herning Svæveflyveklub håber at denne introduktions plakat vil blive set af rigtig mange. Den vil blive opsat på de fleste skoler og uddannelses steder i og omkring Herning.

Ideen udspringer af den succes forskellige sportsgrene har med deres sommerskoler. Hvorfor så ikke svæveflyveskole?

Hvordan kan den sport, som har givet mig så meget, få unge til at valgfarte til flyveklubben.

Ideen har vokset sig stor igennem vinteren. Resultatet bliver en internatskole, hvor alle forskellige elementer af svæveflyvning, motorsvæveflyvning, krydret med den nødvendige teori, bliver præsenteret på en uge – den samme uge hvor Herning Svæveflyveklub holder sin sommerlejr.

Indholdet blev til ved at jeg begyndte at stille de spørgsmål, som jeg ville have stillet, hvis jeg var ung i dag – »det var mange« – og prøve at besvare dem med praktisk udførelse; det gør vi på flyveskolen. Hjælpere og instruktører er klar til at modtage eleverne.

Jeg håber det er muligheden for at sælge vores fremragende sport. Der er især lagt fokus på konkurrencedelen, der for en udenforstående kan være svær at finde ud af, konkurrenceformer, logger GPS mm. Der bliver mulighed for at flyve med Condor simulator.

Der er vigtigt at vi får eleverne unge, måske er der en ny verdensmester iblandt.

Et spørgsmål der også ofte bliver stillet er: Hvad kan jeg bruge svæveflyveruddannelsen til, kan den give mig nogle

kompetencer som jeg kan bruge i min videre uddannelse. Det prøver vi også at give svar på.

Skolen vil starte som pilotprojekt. Hvis den bliver en succes er det planen at den skal køre år efter år. Hvis der er andre klubber der er interesseret, er konceptet ikke hemmeligt, så klubberne er velkommen til at henvende sig. Tænk hvis der næste år rundt om i landet, var andre klubber der tilbød svæveflyveskoler! Ønske tænkning, hvem ved!

Nu er det ikke sådan, at hvis der er interesserede læsere af dette indlæg, som har lyst til at starte med svæveflyvning skal vente til juli for at flyve. Kom bare nu, Herning Svæveflyveklub ønsker alle velkommen. Se også www.herningsvaevflyveklub.dk.



Herning Svæveflyveklub

flyveskole fra mandag d.16 juli – lørdag d.21 juli 2007

Skolen henvender sig primært til unge i alderen 14-20 år, som interesserer sig for flyvning

Formålet er at give en grundig introduktion i flyvning. Specielt med uddannelse i

Svæveflyvning-motorsvæveflyvning

Svæveflyvning som konkurrencesport

Svæveflyver uddannelsens kompetencer

Til erhvervsflyver uddannelsen

Vi mangler kun dig !!

Tilmelding og yderligere oplysninger

www.herningsvaevflyveklub.dk



Det kunne være dig



Besøg Billund lufthavn

COPENHAGEN INFORMATION, THIS IS OSCAR YANKEE ... – Giv os et kald – vi er her for at hjælpe dig!

Tekst: Helle Kogsbøll, Foto: Jan Eliassen

Foråret er på vej, og mange begynder at få trang til at komme ud og få luftet certifikatet efter en mørk vinter. Her følger lidt information fra Copenhagen Information om hvordan du i dansk luftrum kan blive identificeret, og hvornår du får alarmeringstjeneste.

For at du kan få de bedste trafikinformationer fra Copenhagen Information (COIF), skal luftfartøjet først være identificeret. Efter opkald kan COIF tildele en tilfældig transponderkode fra en kodedebank, og herefter er der tre muligheder for at identificere luftfartøjet.

COIF kan enten bede om et »ident«, identificere via en bekræftet position eller som tredje mulighed via observation af et kodeskift. Når en af disse tre ting er sket, og dit luftfartøj er identificeret kan COIF yde bistand med retning og distance til kendte punkter, og du kan få hjælp til at flyve uden om et aktivt skydeområde.

Hvis dit luftfartøj ikke har transponder, så kan COIF heller ikke yde dig bistand til navigation – men vi er naturligvis til rådighed med andre typer informationer. Så der er stadig en god grund til at kalde os på COIF, for vi er klar med vejroplysninger, informationer om andre fly i området, svæveflyaktivitet, skydeaktivitet og mange andre nyttige og vigtige oplysninger.

Gitte Sewell Joensen, leder af Copenhagen Information fortæller:

»Vi har i de sidste par år mærket, at flere og flere kalder op til os på COIF. Det er vi er meget glade for, og vi håber at mindst lige så mange vil benytte os i den kommende sæson.

Hvis I vil hjælpe os på COIF, er det en rigtig god ide i første opkald at fortælle, om man er på flyveplan eller ej.

Gitte vil gerne forklare lidt om omfanget af alarmeringstjeneste:

»Vinterens mange foredrag i flyveklubberne har vist os, at begrebet alarmeringstjeneste gerne må repeteres mange gange. Mange tror nemlig, at hvis de har meddelt, at de vil være over et punkt på et givet tidspunkt, så har de alarmeringstjeneste. Det er ikke korrekt.

Det er en rigtig god information for COIF at få jeres rapportpunkter. Så kan vi give bedre informationer til alle, men det udløser ikke automatisk en alarmeringstjeneste. Alarmeringstjeneste til et givet punkt får man kun, hvis man specifikt beder om alarmeringstjeneste (eller alerting service på engelsk).

Dette gælder for øvrigt også, hvis man er på flyveplan. Den alarmeringstjeneste der følger med, ved at indlevere en flyveplan, gælder kun alarmering til destinationen – ikke til punkter undervejs – medmindre man altså beder om det.

»Vi har mange flyvninger hver dag, der beder om alarmeringstjeneste. Det er især flyvninger, der skal krydse vandområder. Flyvesikkerhed i form af

alarmeringstjenesten er en af vores primære opgaver – så det gør vi gerne også på din flyvning undervejs, men husk at bede om det.

Sidste gode råd fra Copenhagen Information før forårets flyvninger starter lyder: »Uanset om du er på COIF's frekvens eller ej, så skal du huske, at det er dit eget ansvar at indhente klareringer til at flyve ind i kontrolzoner og TMA'er.«

Copenhagen Information, og resten af Naviair, ønsker »alle jer derude« nogle gode og sikre flyvninger!



Copenhagen Information har i vinterens løb besøgt et antal flyveklubber. Besøgene har været brugt til at fortælle hvordan Copenhagen Information kan bistå under flyvning, og der blev givet gode råd til flyvninger i dansk luftrum.

Den 15. marts 2007 blev nye frekvenser taget i brug for Nordsøen:
Nordsø (syd for 56N) på frekvens 134,025 MHz
Nordsø (nord for 56N) på frekvens 125,200 MHz

Åbning/lukning af flyveplan:

- Via radiotelefonti eller via telefon til ACC, København tlf. nr.: 32 47 82 10

Frekvenser:

- Sjælland og Fyn 127,075 MHz
- Jylland 129,475 MHz
- Nordsø (Øst) 124,000 MHz
- Nordsø (Nord) 125,200 MHz
- Nordsø (Syd) 134,025 MHz
- Air to Air 129,800 MHz
- Nød 121,500 MHz

Læs folderen om Copenhagen information på Naviairs hjemmeside www.naviair.dk under »Publikationer«.



Bo Jolander ved sin arbejdsplads.



Copenhagen Information radarbillede.



Tidlige jagerfly i simulatoren. P-40 nedskyder en A5M Claude.

Ny flysimulator

IL-2 STURMOVIK 1946

Af Søren Dalsgaard

IL-2 Sturmovik 1946 er den seneste i IL-2-serien af flysimulatorer, der første gang så lyset i 2001. Det er imidlertid ikke bare den seneste simulator i IL-2-serien, der gav luftkampssimulatorer et vældigt løft, det er også den sidste i serien. Om ca. et år udkommer en ny simulatorserie fra IL-2's chefdesigner, russeren Oleg Maddox, en serie der kommer til at hedde »Storm of War«, og hvis første udgave vil omhandle Slaget om Storbritannien. Inden den tid kan man imidlertid prøve lykken som virtuel jagerpilot i IL-2 1946, der vel må betegnes som et opsamlingshit over IL-2-serien.

Hvad indeholder IL-2 1946? – Ja, ud over 1946-delen, som efterfølgende vil blive omtalt nærmere, har simulatoren alt det hidtidige indhold fra IL-2-serien. Det vil sige: Fly og landområder fra IL-2 Sturmovik, der omhandlede 2. verdenskrigs

østfront. Fly og landområder fra Forfornen Battles, om luftkrigen over Finland og Ungarn. Vestallierede fly fra Ace Expansion Pack. Japanske og amerikanske fly, hangarskibe og Stillehavs-landkort fra Pacific Fighters. En række bombefly, deriblandt det sovjetiske Pe-2 Peshka. Og endelig IL-10, en videreudvikling af IL-2-flyet, som sidst i 2. verdenskrig fløj i bl.a. Manchuriet.

Alt i alt har man i IL-2 1946 mulighed for at flyve 229 jagere og bombefly (inkl. varianter) fra 2. verdenskrig. De spænder fra den raketdrevne Me-163 Komet med en flyvetid på ca. et kvarter, til det store russiske fire-motors bombefly TB-3, som medførte egne eskortejagere spændt op under vingerne!

Der er klassiske typer, deriblandt Spitfire, Mustang, Mosquito, Stuka, Zero og Sturmovik, og mere obskure fly som Brewster Buffalo, Curtiss Hawk, A-20 Havoc, P.11c (polsk), I.A.R. 81 (ru-

mænsk) og Ki-27 Otsu (japansk), for blot at nævne nogle få. Man kan overflyve landområder fra Østfronten til Vesteuropa, over Stillehavet og Fjernøsten, nordpå over Norge og Murmansk og sydpå i Italien og Nordafrika.

Simulatoren koster omkring 350 kr. i danske spil- og elektronikbutikker, kommer på DVD og fylder lidt under 5GB på harddisken. Installationen foregår gnidningsfrit, men indebærer dog, at man med i købet får kopisikringsprogrammet SecuROM der, hvis man har fy-fy-piratprogrammer på computeren, kan give problemer. DVD-æskens indeholder ingen trykt brugsanvisning, men på DVD'en medfølger en tekstfil (ReadmePF), en manual i pdf-format, samt en 460-siders »Flyable Aircraft Guide«-pdf, der i detaljer fortæller om flyene, og også forklarer instrumentbrættet, hvad der nok er behov for i især russiske og japanske fly!

1946 – What if?

Hidtil har Il-2-serien omhandlet 2. verdenskrig, fra de tidligste dage med dobbeltdækkere og fast understel, til krigens afslutning og de første jetfly. Med Il-2 1946 foretager man et spring ind i en alternativ, a-historisk fortid. En fortid hvor D-dag mislykkes pga. stormvejr, og Tyskland kan holde de Vestallierede stangen og koncentrere sig om at bekæmpe Sovjet ... i 1946! – En lidt besynderlig udvikling for en simulatorserie, der har haft realisme som sit adelsmærke, men som til gengæld giver mulighed for, at afprøve fascinerende, eksperimentelle flytyper, der var på nippet til at se dagens lys i krigens sidste dage. Il-2-serien har altid præsenteret brugerne for relativt ukendte flytyper, og Il-2 1946 må siges at være kulminationen på dén udvikling.

Hvilke fly har man så til rådighed? Ja, på grund af 2. verdenskrigs faktiske forløb, strækker de tyske fly sig fra typer der nåede at komme i brug, som Arado Ar-234 jetbombeflyet, til typer der ikke kom meget længere end til tegnebrættet. Tank Ta-183 er et eksempel: en jetjager der mindede om Saab J 29 Tunnan, og som nåede prototype-stadiet i 1945. I simulatoren er det et hurtigt og sværtbevæbnet jetfly, der ikke egnede sig til snævre kurver i dogfights, men er yderst effektivt ved angreb på formationer af bombefly. Andre model-

ler man kan flyve i simulatoren er senere udgaver af Me-262 Schwalbe og He-162 Volksjäger, med forskellige former for tilbage- og endda fremadstrøgne vinger; teknologier Tyskland var foregangsland for.

De russiske fly i 1946-scenariet er typer, der i virkelighedens verden gjorde tjeneste sent i krigen eller i de tidlige efterkrigsår. Rusland kunne jo efter krigen fortsætte udviklingen af jetfly, så flyene i Il-2 1946 gik faktisk på vingerne i slutningen af fyrrerne. MiG-9 var et jagerfly der med to jetmotorer under bugen mindede lidt om Ta-183, dog uden tilbagestrøgne vinger. Yak-15 og LaGG-3RD var tilsvarende en-motors jetjagere, der tydeligvis blot var klassiske jagerfly med stempelmotoren i næsen erstattet af en jet. Andre endnu tidligere modeller, Yak-3R og La-7R, var hybridfly med stempelmotor foran og en lille hjælpe-raket i halen, som man kunne slå til i korte perioder, når man behøver ekstra fart.

Man har således i 1946-scenariet en række interessante eksperimentalfly til rådighed, som man kan flyve enten i frie missioner man selv designer, eller i kampagner, der følger med simulatoren. Disse kampagner består af en række missioner man kan gennemflyve, med briefings, forfremmelser og medaljer der uddeles hvis man gør det godt. Udover de medfølgende kampagner,

laver mange brugere yderligere kampagner man kan downloade gratis fra nettet, hvoraf mange er ganske professionelle.

De første jetfly

De tidlige jetfly i Il-2 1946 er noget af en håndfuld at flyve i simulatoren. Man får virkelig et indtryk af, hvordan disse 1.-generations-jetjagere har en beskedent motorkraft i forhold til deres vægt, og hvordan jetmotorerne er langsomme i optrækket, især når man har mest brug for motorkraft, som ved go-around efter en fejlbedømt landing. Det har anmelderen måttet sande flere gange, med spektakulære styrt og rygende kratere som resultat!

Samtidigt er det også fascinerende at efterprøve hvor stor en revolution de tidlige jetfly var i krigshistorien. Når man i simulatoren flyver en Arado-bomber på recogniseringsstøgt over for eksempel Ardennerne, føler man sig nærmest usårlig, da selv de hurtigste allierede propelfly bliver ladet håbløst tilbage. Skulle de komme lidt for tæt på, har man også et par bagudrettede maskinkanoner, betjent via periskop, der nok kan forsure dagen for dem. Det svarer helt til virkeligheden: i august 1944 fløj en Arado-234-prototype sin første recogniseringsmission over de allieredes brohoved i Normandiet, og indsamlede uden problemer mere information om



MiG-9 eskorterer en Iljushin Il-10.

landgangen end Luftwaffe havde evnet i de foregående to måneder.

Med de jetdrevne jagere oplever man også hvorledes modstandernes propelfly distanceres i både højde og hastighed. I krigens sidste måneder bevidnede mange amerikanske Mustang-piloter med åben mund og polypper, at mærkelige tyske fly uden propeller og med røgfaner efter sig, tordnede igennem deres formationer. Bagsiden af medaljen for de tidlige jetfly var selvfølgelig, at motorerne var voldsomt temperamentsfulde og også havde en tendens til overophedning, hvilket simuleres realistisk i Il-2 1946. Lad være med at bevæge gashåndtaget for hurtigt i disse tidlige jets, for det kan let føre til brand i motorerne ...

I slutningen af 2. verdenskrig benyttede Tyskland som bekendt diverse raketvåben. V-1 og V-2, som begge optræder i Il-2 1946, hører til de mest kendte, men ikke mange ved, at man også var kommet langt i udviklingen af luft-til-luft-missiler! Ruhrstahl X-4 var et 2 m langt og 60 kg tungt linestyret missil, kontrolleret med en lille styrepind. Missilet detonerede automatisk ved doppler-skift i lyden fra fjendtlige bombeflypropelmotorer, når det fløj forbi dem. Det blev aldrig anvendt i kamp, men i Il-2 1946 kan man prøve det.

Endeligt er der også et virkeligt science-fiction-fly, en Heinkel Lerche lodret-startende himstregims med cylindrisk vinge uden om kontraroterende propeller. Flyet blev ganske afgjort hverken konstrueret eller fløjet, men fandtes faktisk i skitseform. I simulatoren er lærken imidlertid blevet til virkelighed, ihvertfald virtuel: man må gå ud fra, at den er inkluderet som lidt af en spøg, og ganske morsomt er det da også at forsøge at lette og lande den.

Status over Il-2-serien

Il-2 1946 er en underholdende sidste udvikling på Il-2-serien. De tyske og russiske jetfly man kan flyve i programmet, var spændende nyskabelser i flyvningens historie. Desværre giver 1946-scenariet ikke megen plads til vestallierede jetfly. Man har en amerikansk YP-80A Shooting Star, men det ville nu have været rart med også de britiske Gloster Meteor og De Havilland Vampire.

Det er nu ikke mangel på fly der kendetegner Il-2 1946. Man kan flyve i utroligt forskellige maskiner fra 2. verdenskrigs



To Arado Ar-234 i tæt formation.

første dage til de sidste, og med 1946-delen altså endda ud over de sidste. Il-2 1946 afspejler dermed den fantastiske udvikling flyvningen gennemgik i fyrrerne. Hvad der med Il-2 Sturmovik i 2001 startede som en simulering af et begrænset antal fly over Østfronten, har nu seks år efter udviklet sig til et omfattende program, der dækker talrige af krigens konflikter i luften.

Der er selvfølgelig en række svagheder ved Il-2-serien: Dokumentationen af mange facetter er mangelfuld, så man ofte skal ud på nettet for at informere sig, hvad der dog også er rig mulighed for, på websteder og fora dedikeret Il-2 (hvoriblandt www.simhq.com er det bedste).

De computerstyrede fly opfører sig ikke altid logisk, og til tider endda temmelig selvmorderisk. De fleste brugere har også klaget over, at flymotorerne ikke ligefrem overbeviser med dyb, kraftig lyd: både propel- og jetfly fremturer i stedet med en lidt dåseagtig tone. Flere af landområderne er mere funktionelle end egentligt detaljerede, hvilket passende bedre til de oprindelige russiske stepper, end de mere tætbefolkede områder serien senere er blevet udvidet med.

Dertil kan man imidlertid indvende, at Il-2 aldrig har været ment som en sightseeing-flyvesimulator. Fokus er på flyvning og på luftkrigen, og her excellerer programmet virkeligt. Luftkampe, krappe manøvrer, skader på fly, mang-

foldige jordmål, effekter og eksplosioner er allesammen ingredienser, der gør legen med Il-2 til en til tider meget intens oplevelse. Særligt hvis man bevæger sig on-line, hvor man kan flyve med og mod andre flyentusiaster fra hele verden.

Da programmet nu har en del år på bagen, kører det også fint på selv ret beskedne computere, i størrelsesordenen som anmelderens Athlon 2000XP med et Geforce Ti4200 grafik kort og 512MB RAM. Selv på en så forhistorisk maskine er Il-2 vældig smuk at se på: der er virkelig kælet for detaljerne, både rent grafisk, og hvad angår simuleringen af flyvning og skader på flyene. Der er mange elegante, programmeringsmæssige løsninger, som for eksempel visualiseringen af skovområder, hvor det, der ligner tusindvis af enkelte træer, blot er flere lag teksturer ovenpå hinanden, som illuderer tredimensionelle trækroner ganske effektivt. Mange sådanne smarte løsninger reflekterer, at de russiske programmører har en hjemlig kundebase, der ikke råder over nyeste generation af spilcomputere. Il-2-serien er lavet, så computer-ressourcer ikke bortødsles, og det skinner klart igenem.

Har man for en rimelig penge lyst til at prøve lykken som virtuel pilot i 2. verdenskrig, går man absolut ikke galt i byen ved at købe Il-2 1946 til hjemme-computeren.



April

- 6.-8. Classic Fighters Marlborough, Blenheim, New Zealand (www.classicfighters.co.nz)
 17.-19. Aircraft Interiors Expo, Hamburg
 17.-23. Sun'n Fun, Lakeland, Florida (www.sun-n-fun.org)
 19.-22. AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-friedrichshafen.com)
 27.-29. EUR-AVIA General Aviation Exhibition, Cannes, Frankrig
 27.-29. Air Power over Hampton Roads, Langley AFB, USA (www.langleyafbairshow.com)

Maj

6. Shuttleworth Spring Air Display, Old Warden, England (www.shuttleworth.org) *
 19.-20. Planes of Fame Airshow, Chino, Californien (www.planesoffame.org)
 22.-24. EBACE, Geneve (www.ebace.aero)
 27.-28. La Ferté-Alais Air Show, Aerodrome de Cerny, Frankrig

Juni

- 1-3. 4th General Aviation and Air Sport Show, Paris-Vatry Airport (www.avia-expo.com)
 2-3. Biggin Hill Int'l Air Fair, England (www.bigginhillairfair.co.uk)
 2-3. Airshow Sola Airport 70 år, Stavanger, Norge
 7-10. AeroExpo 2007, Wycombe Air Park, Marlow, England (www.expo.aero)
 7-10. 40. KZ Rally, Stauning, Danmark (www.kzclub.dk)
 10. RAF Cosford Airshow, NV for Birmingham, England (www.cosfordairshow.co.uk)
 16. Old Rhinebeck Air Show, Old Rhinebeck, New York (www.ldrhonebeck.org) *
 18.-24. Paris Air Show, Le Bourget, Frankrig (www.paris-air-show.com)
 22.-24. Festival of Speed, Goodwood (Ø for Portsmouth), England (www.goodwood.co.uk)
 30. Fly-In Flugplatz Wyk/Föhr, Tyskland (www.flugplatz-wyk.de)

Juli

7. Yeovilton Int'l Air Day, RNAS Yeovilton, England (www.royalnavy.mod.uk)
 7.-8. PFA Fly-in, Popham, England (www.pfa.org.uk)
 14.-15. Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England (www.airtattoo.com)
 20.-22. Tannkosh Fly-in & Airshow, Tannheim (EDMT) (www.tannkosh.com)
 21. Texel Airport 70 år, Texel, Holland (www.texelairport.nl)
 21. History of Flight Festival, Blenheim Palace (nær Oxford) (www.flytothepast.com)
 23.-29. EAA AirVenture, Oshkosh (www.airventure.org)

August

- 10.-12. Int'l Old Timer Fly-In, Schaffen Diest, Belgien (www.dac.be)
 17.-19. Int'l Moth Rally, Woburn Abbey (www.dhmothclub.co.uk)
 18.-19. Flyvningens Dage, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)
 21.-26. MAKS 2007, Zhukovski lufthavn, Moskva (www.aviasalon.com)
 25.-26. Rygge Air Show, Rygge (nær Oslo), Norge

September

- 3.-6. Asian Aerospace Expo and Congress, Hong Kong, Kina
 7.-9. Oldtimer Fliegetreffen Hahnweide, Kirchheim/Teck (www.oldtimer.wolf-hirth.de)
 8.-9. Duxford Airshow, Duxford, England (www.iwm.org.uk)
 12.-16. 44th Reno Air Races & Air Show, Reno, Nevada (www.airrace.org)
 19.-22. Beijing Aviation Expo, Beijing, Kina (www.cpexhibition.com/aviation)
 22.-23. Commemorative Air Force Air Show, Midland, Texas (www.airsho.org)
 25.-27. NBAA Exhibition and Convention, Atlanta, Georgia, USA (www.nbaa.org)
 27.-30. Gathering of Mustangs & legends, Columbus, Ohio (www.gml2007.com)

Oktober

- 2.-4. Helitech helicopter show, Duxford, England (www.helitech.co.uk)
 14. Duxford Autumn Airshow, Duxford (www.iwm.org.uk)

November

- 11.-15. Dubai Air Show, Dubai, UAE (www.dubaiirshow.org)

OG I 2008

- 27/5-1/6 ILA Berlin, Tyskland (www.ila-berlin.de)
 14-20/7 Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)

* Shuttleworth:

Den første søndag i månederne april – oktober er der arrangement på Old Warden Aerodrome, England (www.shuttleworth.org).

* Old Rhinebeck:

Air show hver lørdag og søndag fra 16. juni til 14. oktober på Old Rhinebeck, New York (www.ldrhonebeck.org).

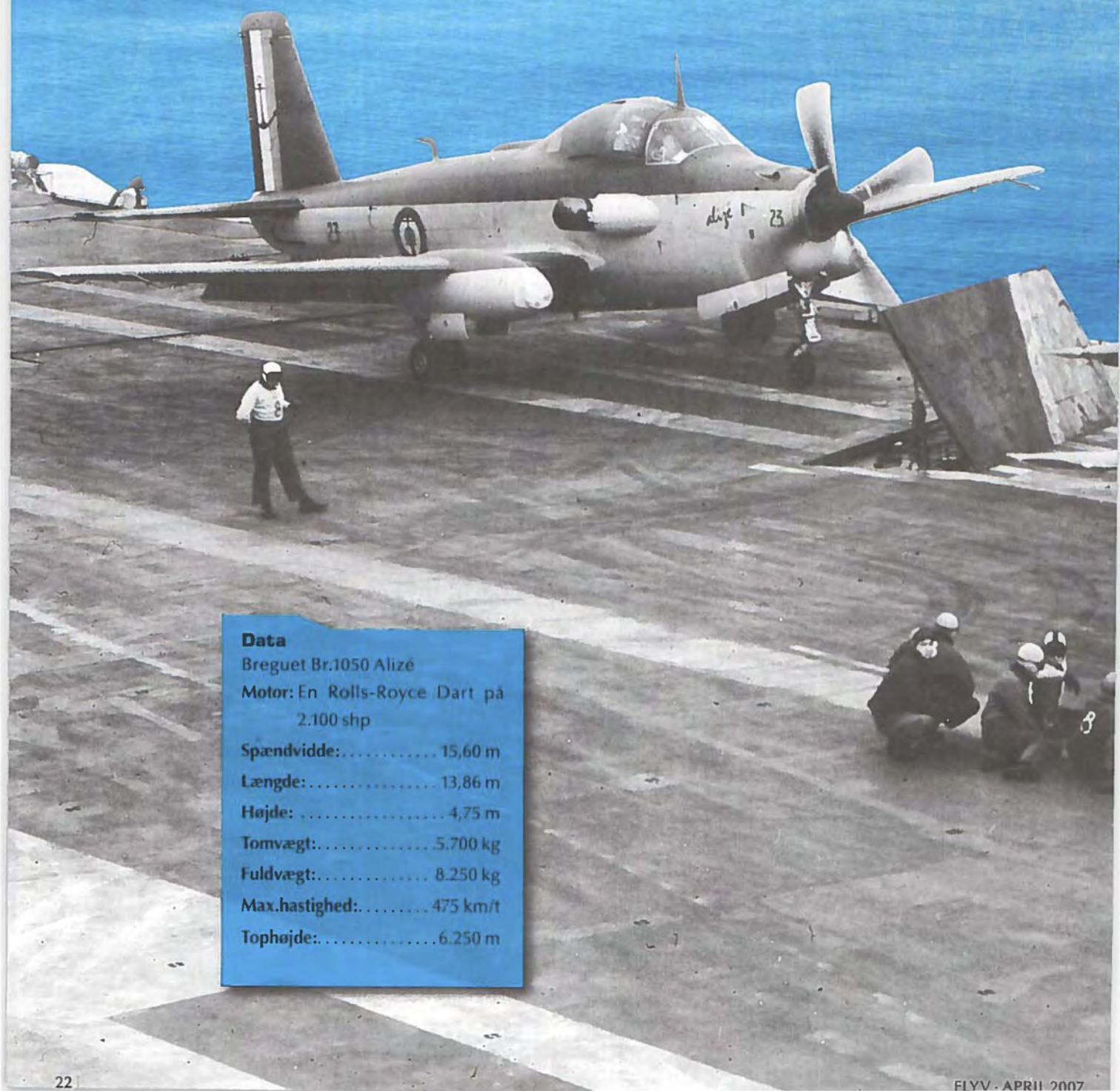
Se også www.airshows.org, der omfatter mange sider med air shows i USA og Canada, og www.european-airshow.com med oversigt over air shows i Europa og uden for Europa.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

HISTORISKE VINGESUS

BREGUET BR.1050 ALIZÉ

AF WILHELM WILLERSTED



Data

Breguet Br.1050 Alizé

Motor: En Rolls-Royce Dart på
2.100 shp

Spændvidde: 15,60 m

Længde: 13,86 m

Højde: 4,75 m

Tomvægt: 5.700 kg

Fuldvægt: 8.250 kg

Max.hastighed: 475 km/t

Tophøjde: 6.250 m

Bekæmpelse af undervandsbåde fra luften havde stor prioritet under Anden Verdenskrig. De allierede havde flere indgangsvinkler til udførelsen af denne vigtige opgave og i begyndelsen var specielle anti-ubåds fly rekrutteret fra de eksisterende flytyper.

Man opererede især i Verdenskrigens sidste år med effektive særlige »hunter-og killerteam« udviklet fra især de hangarskibsbaseerede allierede fly, eksempelvis Grumman Avenger.

Hunteren – jægeren – opsporede ubåden ved hjælp af radar og/eller specielt udviklet lytteudstyr. Når fjenden var gået i fælden overtog ubådsdræberne arenaen og nedlagde byttet i dybet med torpedoer eller dybvandsbomber.

Det var et stort ønske at udvikle et specielt fly, der egenhændigt kunne klare både opsporing og drab af undervandsbådene.

Her spillede antiubåds flyets størrelse naturligvis en rolle. Det skulle jo både

have søgeradar, lyttebøjer og diverse våben med sig på jagten.

Amerikanerne ønskede større og helst flermotorede fly til opgaverne, således fejrede Grumman's to-motorede Tracker/Tracer serie stor succes.

England og Frankrig ville – velsagtens på grund af deres hangarskibes trods alt begrænsede størrelse – satse på mindre enmotorede flykonstruktioner.

Royal Navy anskaffede derfor bl.a. Fairey Gannet, og den franske flåde bestilte hos Breguet anti-ubåds flyet Alizé, som den kendte franske flyfabrik havde udviklet i slutningen af halvtredserne.

Breguet Br.1050 Alizé («Passatvinden») var et lavvinget monoplan udstyret med en Rolls-Royce Dart R.Da.21 jetturbine på 2.100 hk.

Prototypen fløj første gang den 5. oktober 1956. Alizé havde en besætning på tre mand. Piloten og radar-operatøren sad helt fremme ved siden af hinanden. Desuden var der det

besætningsmedlem, der skulle lytte efter den fjendtlige ubåd samt i princippet også sørge for at udløse våbnene. Han sad med siden til bag de to andre i cockpittet. Man var faktisk placeret ret klemt i det kompakte fly, som oven i købet var udset til at kunne foretage operationer af op til 6-8 timers varighed!

Lyttebøjerne var indbygget forrest i hovedhjulsinstallationerne i vingerne. Radaren sad i en optrækkelig oval »tønde« forrest i bomberummet, hvor der også var placeret dybdebomber, raketter og andre våben.

Under vingerne kunne ophænges for eksempel 68 mm raket-pods eller AS 12 antiship missiler, så Breguets »passatvind« kunne virkelig skabe riv i takkelagen!

Den franske flåde bestilte 72 eksemplarer af Alizé, der blev leveret mellem 1957 og 1962.

Den indiske flåde anskaffede i alt 17 fly, der blev leveret fra 1961 og anvendt ombord på det indiske hangarskib INS



Mandskabet sidder tålmodigt klar på hangarskibsdækket for at hjælpe de to Alizé-fly på vej i aktion.



Nogle af prøveflyvningerne med Breguet Alizé – især i forbindelse med hangarskibslandingerne – fandt sted i kollegialt samarbejde med Royal Navy. Her lander en af prototyperne ombord på HMS EAGLE. Til venstre i billedet ses derfor en lokal Westland Wyvern fra RN.

VIKRANT. Den indiske flåde havde deres Alizé i aktion bl.a. under kampene omkring »nationaliseringen« af den portugisiske koloni Goa – den senere indiske delstat af samme navn.

Under den indisk-pakistanske krig i 1971 benyttede Indien Alizé til ubåds-patroljering. Herunder blev en indisk maskine skudt ned i »luftkamp« med en pakistansk Starfighter.

De indiske Alizé gjorde generelt god operationel fyldelst til havs. Fra 1980 blev deres operationer dog henlagt til de jordbaserede militære flyvestationer.

I 1991 udfasede det indiske flyvevåben de sidste Alizé. Operationerne var nu helt overtaget af helikopterne.

Den franske flåde anvendte fuldt tilfredse og uden alvorlige tekniske problemer deres Alizé fra hangarskibene Clémenceau og Foch.

I firserne opgraderede man Alizé. 28 eksemplarer af flyet blev til Br. 1050M, der udstyredes med den avancerede CSF Iguane radar – i øvrigt samme avancerede Thomson radar, som sad i Breguet Atlantic. I 1990 blev yderligere et antal

Alizé fly udbygget med højteknologisk digitalt dataudstyr.

I 1997 havde Aéronavale stadig 24 fly i eskadriljetjeneste. De blev bl.a. benyttet til patruljeringer under NATO kampagnen i Serbien og Kosovo i foråret 1999. Flyene opererede fra Foch, som lå »et sted« i Middelhavet.

Da dette berømte hangarskib i 2000 blev trukket ud af tjeneste fulgte alle dets Alizé-fly med og blev ligeledes velfortjent pensionerede. Endelig kunne »passatvinden« løje helt af!

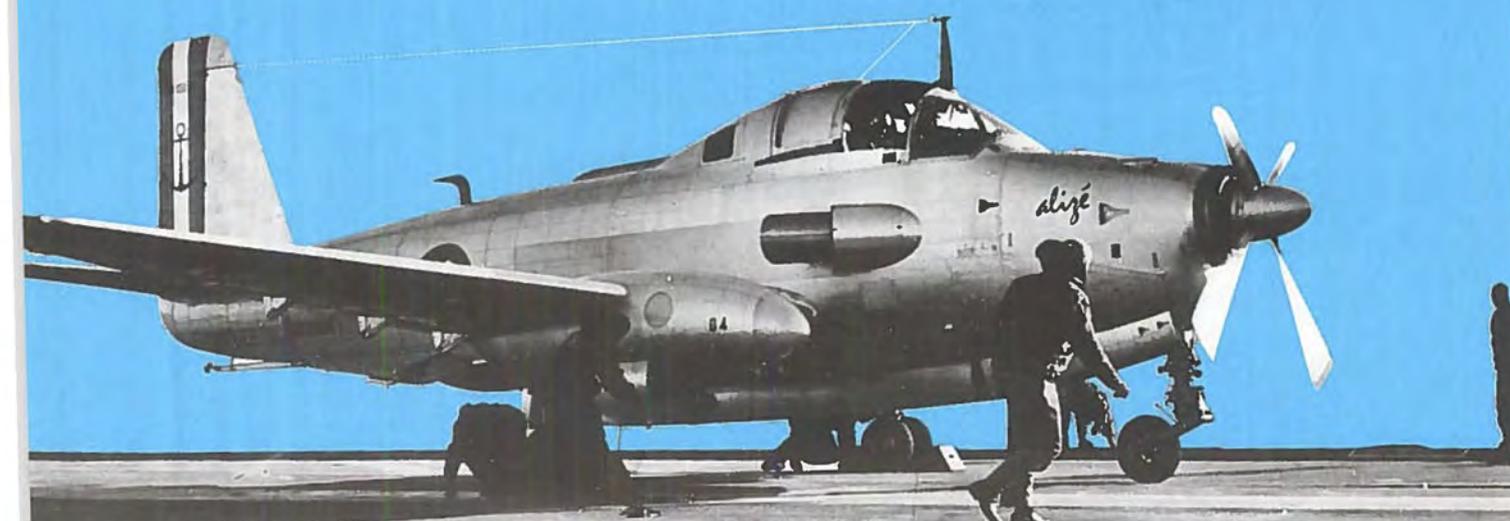


Her ses under det franske nationalitetsmærke glimt af den nedfældelige radar, som var placeret bag bomberummet på Alizé.





En Alizé på vej til landing med krogen udfældet. Bemærk at piloten tilsyneladende har åbent cockpit. Det er rart med lidt frisk Passatvind!



Alizé klar til start fra hangarskibet FOCH. I hovedhjulrummet, der er bygget ind i forkanten af vingerne, er placeret de avancerede lyttebøjer, der kunne kastes ned i vandet for at afsløre den fjendtlige ubåds gøren og laden.

Transportministerens svar har vi modtaget som et resultat af vor henvendelse den 23. januar 2007 samt KDA's foretræde for Trafikudvalget den 8. februar. Vi ser imidlertid ikke at have fået en reaktion på de centrale spørgsmål om SLV's ageren i forhold til vore interesser. Bestyrelsen vil nu tage stilling til det videre forløb i vor henvendelse.

Trafikudvalget
TRU alm. del – Svar på Spørgsmål 145
Offentligt



MINISTEREN

Dato 15. februar 2007
J nr. 231-8

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Aksel C. Nielsen
Kongelig Dansk Aeroklub
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

I brev af 23. januar 2007 skriver De, at SLV har handlet i strid med regeringens politik under forhandlingerne af forslaget om ændring af EASA forordningen. De har i den forbindelse henvist til indholdet af grundnotatet vedrørende forslaget.

Jeg er ikke enig i denne påstand.

Det er korrekt, at det af grundnotatet fremgår, at regeringen overordnet set er positiv over for forslaget. Dette er imidlertid alene en tilkendegivelse af regeringens foreløbige generelle holdning og det indebærer ikke, at der er opbakning til alle enkeltdele i forslaget.

Den detaljerede danske holdning er fastlagt i et rammenotat fra EU-specialudvalget vedrørende transportspørgsmål, der består af en række ministerier, styrelser, myndigheder og en række organisationer.

Af rammenotatet vedrørende EASA forordningen fremgår det vedrørende forslagene om fritidsflyvning, at der fra dansk side dels lægges afgørende vægt på, at forslaget mindst opretholder ICAO's standarder, og at det er medlemsstaterne, der skal godkende og føre tilsyn med bedømmelsesorganerne, og at disse organers eventuelle adgang til at udstede certifikater sker i form af delegation fra de nationale myndigheder.

Forud for Rådsmødet den 11. - 12. december 2006 har jeg under samråd i Folketingets Trafikudvalg redegjort for regeringens detaljerede holdning til forslaget, og den samme holdning blev forelagt for Folketingets Europaudvalg som forhandlingsoplæg. Der blev ikke konstateret flertal mod dette oplæg.

Rådet af transportministre nåede på mødet den 11. - 12. december 2006 frem til en fælles enighed om forslaget, og det kunne her konstateres, at der var en generel enighed blandt medlemslandene om, at det er medlemslandene, der skal udstede forskellige fællesskabsanerkendte godkendelser.

Det forslag, der opnåedes enighed om, er således fuldt ud i overensstemmelse med regeringens politik på området.

Jeg kan supplerende om bedømmelsesorganer oplyse, at ændringen af forslaget ikke udelukker, at der nationalt fremover vil kunne indrømmes organer rettigheder til at udstede visse former for godkendelser m.v. Det er klart kommet til udtryk i Rådets pressemeddelelse, der blev udsendt om rådsmødet.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

VI BYGGER MERE END ET FLY.



Vi bygger
partnerskaber.



F-35 Lightning II: Et nyt navn med en international tradition. Ni partnere fra hele verden er gået sammen for at bygge tre stealthy (radar usynlige) multirole-flyvarianter. Med den højeste grad af interoperabilitet vil F-35 betyde hidtil usete fordele for USA og dets allieredes luftvåben og give dem mulighed for at møde de stadig større krav til moderne kampfly. Og for vore internationale partnere vil F-35 programmet betyde mulighed for en uvurderlig adgang til det amerikanske marked og avancerede flyteknologier. F-35 Lightning II. Opbygger tillid. Partnerskaber. Og national sikkerhed.

F-35 LIGHTNING II TEAM

NORTHROP GRUMMAN • BAE SYSTEMS • PRATT & WHITNEY

GE ROLLS-ROYCE FIGHTER ENGINE TEAM

LOCKHEED MARTIN



Forfatteren med sin Bellanca Decathlon.

PÅ GRÆNSEN OG IND I DET UKENDTE

Af Lennart Wahl

I sidste artikel talte vi om de godmodige standardfly som f.eks. PA-28 og C-172, og deres måske i virkeligheden ikke så pædagogiske indretning med rat. Tilsyneladende giver det en positiv oplevelse af en biltur i luften, men kan skabe problemer.

Træning af flyvning til grænsen var konklusionen i sidste artikel – men nu skal vi ud over grænsen – og sikker tilbage igen!

Først må vi slå fast, at vel er f.eks. en C-172 et godmodigt fly – det har producenten gjort rigtigt meget for, men hvis man går ud over grænsen er den langt fra godmodig. Mange havarier vidner om dette.

Lad os følge et muligt og typisk scenarium: Efter start laver du et svagt stigedrej til højre. Du har fuldt læs på – hele familien

er med på den dejlige varme sommerdag. I skal over til en lille ø på et par dages badeferie.

Normalt flyver du alene, og du sætter flyets næse der hvor du plejer. Umærkeligt reduceres farten medens du trimmer næsen tilbage på plads. Du fortsætter dit svage stigedrej til højre og lige pludselig ruller flyet markant til venstre og næsen peger lodret ned – Hov, hvad skete der? – Heldigvis var du nået op i god højde og hurtig til at rette flyet op igen.

Lad os lige tage den en gang til – lidt mere i detaljer:

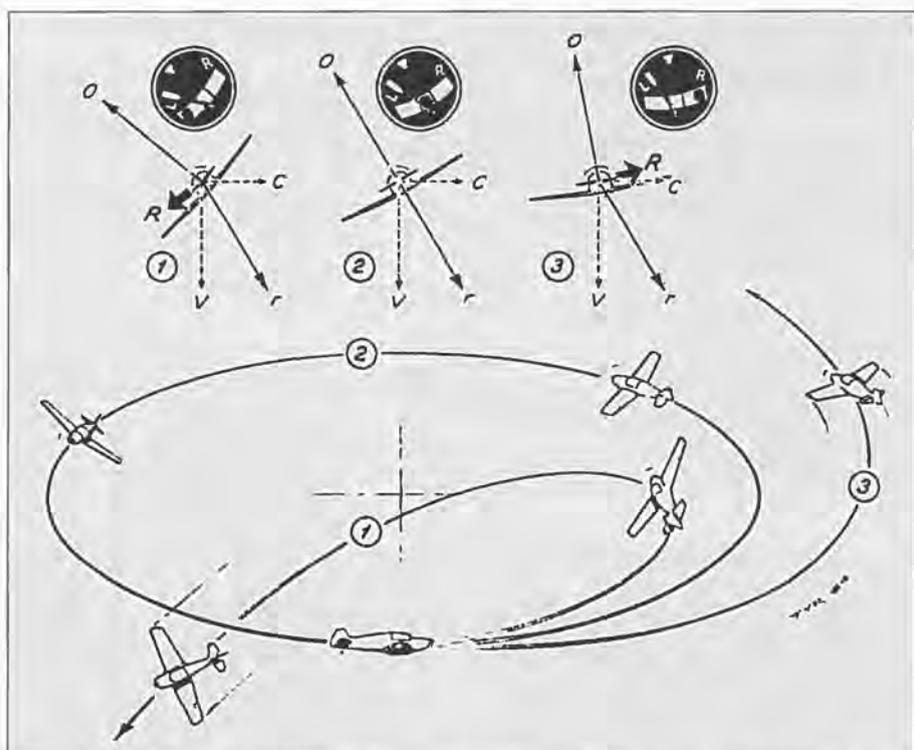
I et svagt stigedrej til højre vil koordineret flyvning afhænge af motorydelse, krængning, fart (næsestilling) og siderorsudslag (pedaler). Hvis man ikke bruger sideroret, vil slipstrøm-

men efterhånden som farten falder få større og større indflydelse. Det betyder at kuglen vil vandre ud til venstre pga. slipstrømmen. Når indfaldsvinklen stiger (ved at trimme næsen op) vil den på et tidspunkt nå maksimal opdrift og venstre vinge vil stalle (kuglen ikke i midten) – kort sagt flyet er i spind.

Forebyggelse: se på kuglen – den skal være i midten. Læg mærke til at det kan være svært at holde kuglen i midten med pedalerne. Det kræver faktisk en del træning at kunne føle at flyet flyver koordineret, ligesom balancen på en cykel.

Spindsikre

Mange almenfly er ikke alene bygget med rat og næsehjul for at gøre dem attraktive for et bredere kundeklientel – de er også gjort såkaldt spindsikre.



Figur 5.10. Tre slags drej: 1) Med for megen krængning sideglider man indad, 2) rent drej med korrekt krængning, 3) med for lidt krængning kurer man udad.

Hvordan laver man et fly spindsikkert? Først vil jeg lige slå fast, at vi taler om fly med haleplan altså ikke de såkaldte canard-typer. Spindsikkerhed opnås ved et sammenspil af mange aerodynamiske virkemidler, men det vigtigste er nok at man begrænser højderorets bevægelse. På denne måde er ideen, at man ikke kan give så meget højderor at man kan overskride den kritiske indfaldsvinkel og derfor ikke kan stalle og derfor heller ikke kan spinde.

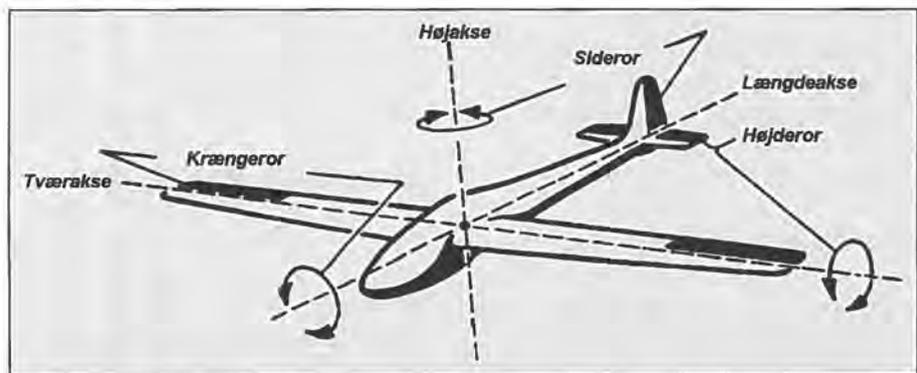
For at mindske modstanden på flyet ønsker man så lille en overflade som muligt. Det betyder, at et lille sideror er ønskeligt (og så er det billigere!), og det er jo godt nok når man flyver stærkt.

Nu har vi så fået bygget et fly som flyver

fint – det flyver stærkt og føles som en bil, men når det flyver langsomt har det (for) små rotorflader. Skulle uheldet være ude, og man på trods af fabrikantens bedste intentioner, kommer i spind, så har man yderst begrænsede muligheder for udretning. Nu er det vigtigt at kunne sin udretningsprocedure.

Generel udretningsprocedure for spind:
Slip Pind/rat – Gas til tomgang – Giv ben modsat rotationsretning

At faktisk kunne udføre en sådan procedure kræver at man kan bevare roen og overblikket. Det kræver, at man har set og prøvet noget lignende før – igen må det understreges at træning er en



Figur 6.11 De tre sæt rotorflader

nødvendig – og forhåbentlig fornøjelig – forudsætning.

Store krængninger

Ikke kun spind kan skabe problemer. Et andet område hvor man kan komme i problemer er store krængninger. De fleste krænger næppe meget mere end 30° under normale forhold – og hvorfor skulle man da også det.

Mange passagerer giver mere eller mindre højlødt deres misbilligelse tilkende, hvis man krænger for meget – medens andre ikke siger så meget, men siger det i en pose.

Nu kan man jo krænge på mindst to måder. Man kan dreje på (bil)rattet og forlade sig på producentens evne til at skabe koordination gennem aerodynamisk stabilitet eller man kan flyve koordineret ved at bruge sideroret korrekt.

Ved at flyve koordineret, vil de fleste passagerer faktisk synes at store krængninger er sjovt – ja selv 90° i en »wing-over« som er vel udført.

Selvom det kan drille og være vanskeligt med store krængninger, når man manøvrerer i god højde, så er det noget helt andet når vi taler om store krængninger nær jorden.

Her er det vigtigt ikke at få et stort højdedetab, som kan blive konsekvensen ved ukoordineret flyvning i drej og under opretning. Også her er flere varianter.

Ved drej med 60° krængning kan et forsøg på at vinde højde, resultere i det modsatte ved at trække i rattet. Det resulterer i at det drej man har gang i blot få mindre radius og at spiralen bliver snævrere hvorefter det går stærkere nedad.

Nej, rattet løfter ikke næsen opad, den trækker næsen mod piloten (dog ikke helt bogstaveligt) – ja, det gælder også når man flyver på hovedet!

En anden dårlig, men dog lidt bedre variant, er at dreje på rattet mod vingerne vandret. Hvis man ikke gør andet, får man en voldsom sideglidning (tænk på passageren og posen!).

Husk at rat/pind og pedaler skal følges ad – siderorene og krængerorene bruges sammen for at koordinere, husk den – uønskede – tendens der er til at dreje om højaksen som kommer pga. forskel i modstand fra krængerorene.

Endelig kunne man måske få pigens



Extra 300 er et af de mest anvendte kunstflyvningsfly.

hånd det rigtige sted hen ved at flyve koordineret. Det sikrer lige præcis, at man kommer tilbage til vandret ligeud-flyvning med mindst muligt højdetab.

Læg mærke til at store krængninger og lav fart godt kan eksistere samtidigt – det er ikke en opfordring til at krænge meget når du ligger og flyver langsomt f.eks. ved sight seeing.

Men med den rette forståelse for sammenhængene mellem højde, fart og krængning alt sammen i koordineret flyvning, er det endnu et morsomt og sikkert aspekt i flyvning som, når det er vel trænet, kan bringe én ud af en vanskelig situation en dag fordi man også kender denne del af flyets mulige manøvreringsmuligheder.

Lavtflyvning

Vi flyver alle lavtflyvning – mindst to gange på hver flyvetur, nemlig når vi starter og når vi lander. Her møder vi alle udfordringerne på en gang. Har man trænet langsom flyvning,

herunder forbyggelse af spind og håndtering af store krængninger, er man vel rustet.

Blandt det som yderligere kan drille ved flyvning nær jordoverfladen er visuelle bedrag. En af de bedst kendte fælder ved lavtflyvning er drej fra modvind til medvind, hvilket jo sagtens kan forekomme umiddelbart efter start.

Når man kigger ud af vinduet vil man se en lav fart over jorden lige efter start i modvind. Når man så drejer til medvind vil farten over jorden stige, hvis man holder samme fart gennem luften.

Lad mig gøre det helt klart at flyets fart gennem luften bliver ikke mindre af at man flyver i medvind – flyet ved ikke at der er en jord nedeunder og kender derfor ikke til mod og medvind.

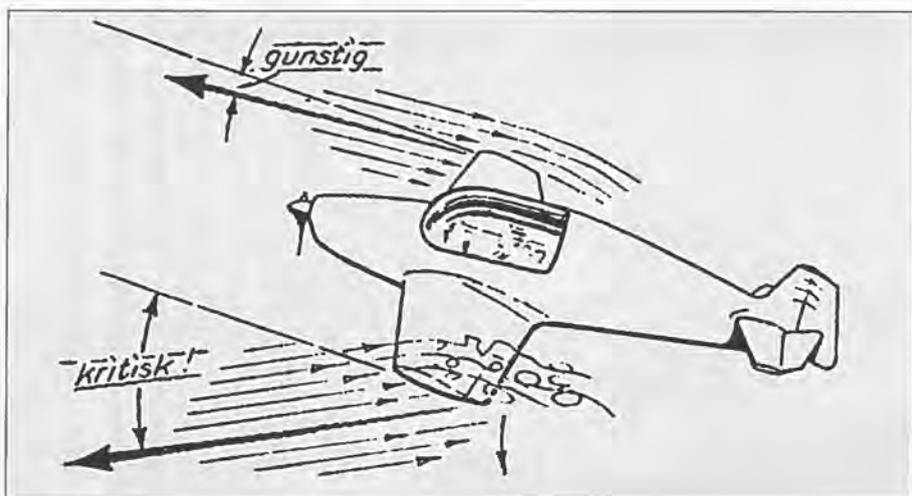
Nu er vi jo kun mennesker, og når vi ser at farten (over jorden) stiger er det fristende at prøve at holde farten. Nu er faren for stall til stede. Her er det vigtigt at holde sin fart gennem luften, at holde næsestillingen, checke fartmåleren og flyve koordineret.

Risikoen for at flyve ukoordineret er stor, da man for det første har fuld gas på ved starten (husk sideror) og for det andet vil vinden fra siden, når vi har drejet 90°, give en illusion af sideglidning som kan mislede os til at give sideror med drejet – eller sagt med andre ord, man bliver forledt til at løfte næsen for at holde farten nede (øge indfaldsvinkel) og give ben med drejet. Disse to ting tilsammen er indgangen til spind.

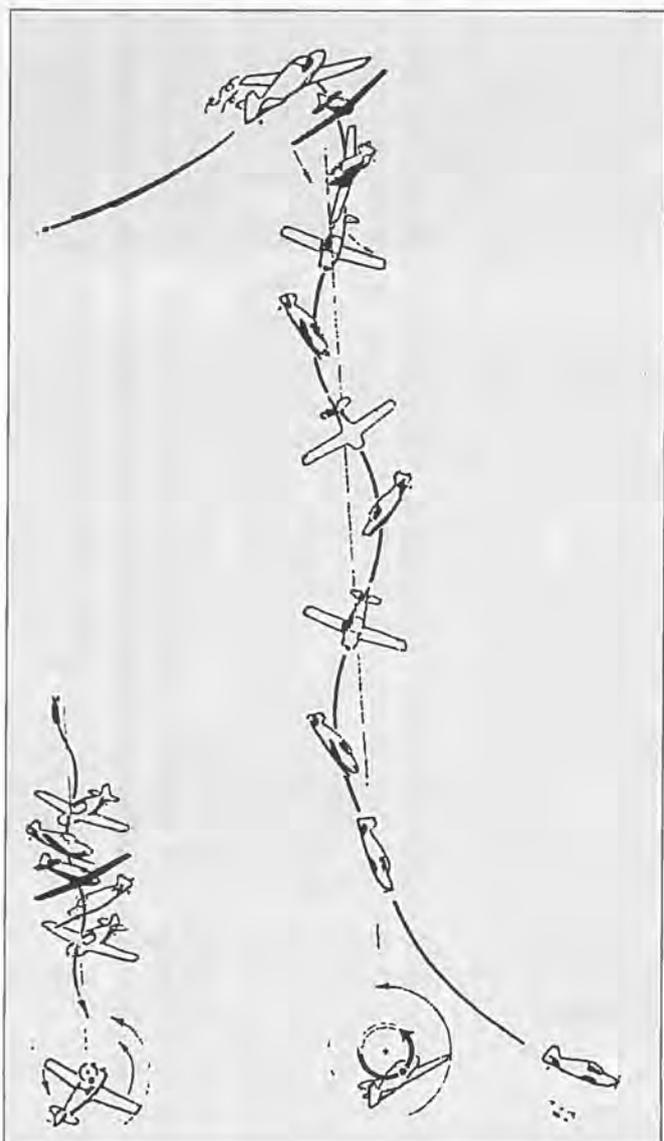
Husk på forebyggelsen: Koordineret flyvning – dvs. kuglen i midten. Samtidigt angiver rattets stilling i store træk indfaldsvinklen, så lad vær med at sidde med rattet i maven – det er en høj indfaldsvinkel.

Opretning efter tab af kontrol

Nu skal vi virkelig ud over grænsen. Hvordan kan man komme det? – ja, der er mange muligheder – nogle få er: vingetiphvirvler ved flyvning efter stort fly, flyvning ind i skyer (tab af visuel reference), ukendskab til flytypen, stærk turbulens eller vindspring, endelig kan nævnes



Figur 7.2. Fly i indgang til spind til venstre. Den langsommere venstre vingetip er fuldt stallet, medens den hurtigere, højre tip flyver med mindre indfaldsvinkel. Flyet har løftet højderor og sideror til venstre.



Figur 7.3. Spind med påfølgende udretning. Til højre normalt spind, til venstre fladspind. I de to nederste figurer ses spindet ovenfra.

'man skal vise sig', hvor man bevæger sig ud i ukendt aerodynamisk land.

Man kan inddele tab af kontrol i to grupper:

- 1) Flyvning under kritisk indfaldsvinkel
- 2) Flyvning over kritisk indfaldsvinkel

Ved tab af kontrol hvor indfaldsvinklen er under den kritiske, flyver flyet i en eller anden grad som vi almindeligvis kender. Man kan være i begge ender af hastighedsområdet, men fælles for opretningen er at vi ønsker at komme tilbage til vandret ligeud flyvning. Opretning foregår efter følgende:

- a) Vingene til nær vandret
- b) Næsen nogenlunde på horisonten
- c) Gas – fuld hvis farten er lav, tomgang hvis farten er høj

Læg mærke til at krængorerne har første prioritet!

Hvis indfaldsvinklen er over den kritiske er vi i en eller anden grad i spind.

Det betyder at vi kan anvende den generelle spindudretningsprocedure:

Slip Pind/rat

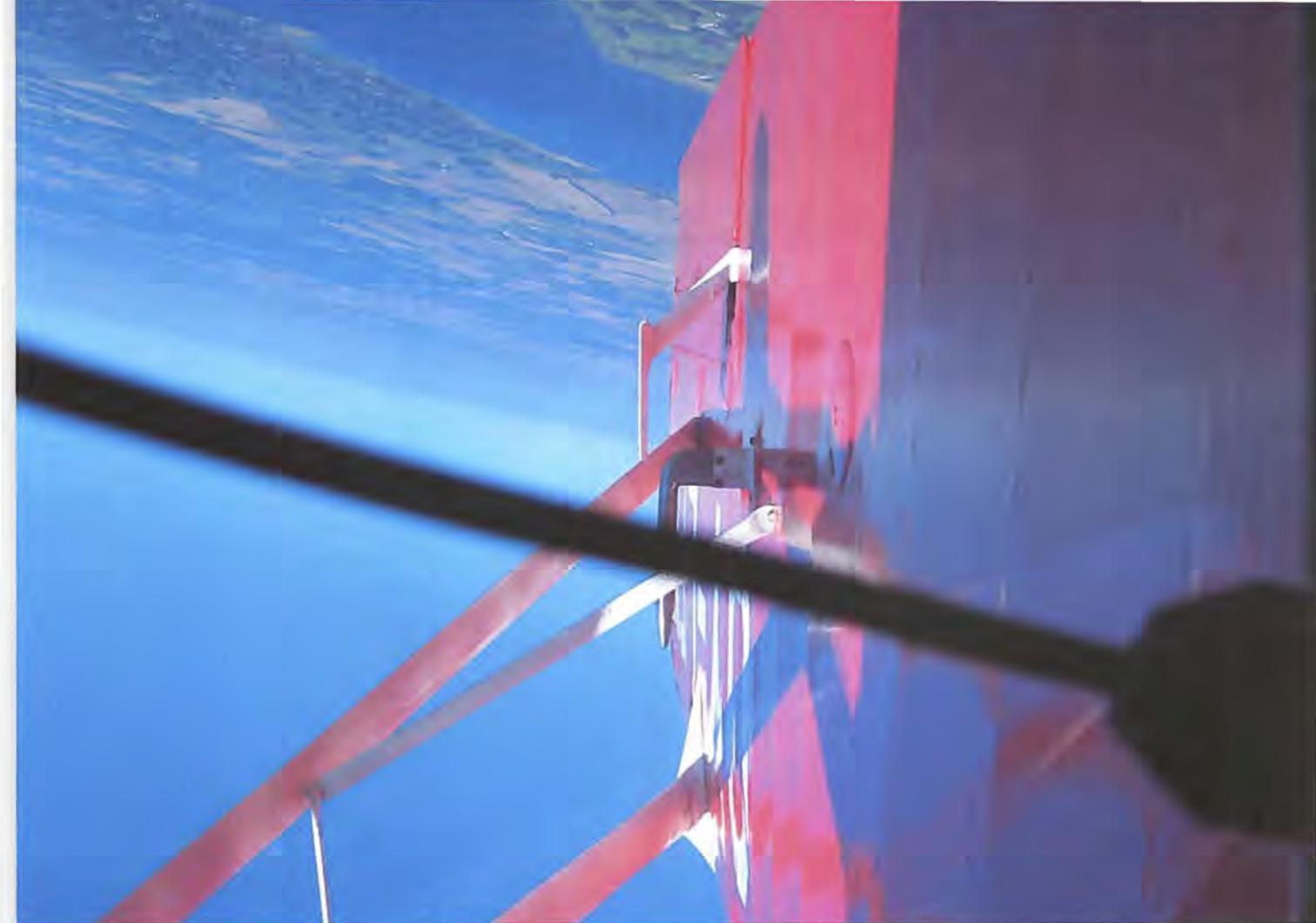
Gas til tomgang

Giv ben modsat rotationsretning

Læg mærke til at man i spindudretning har gas i tomgang – modsat ved flyvning ved lav fart under kritisk indfaldsvinkel.

Prøv at kigge lige frem over næsen i udretning fra et almindeligt stall. Hvis næsen bevæger sig sidelæns, så er det det første tegn på starten til spind. Hold retningen med sideroret – det kan godt være fuldt sideror – så udvikler det sig ikke til et egentligt spind

Hvis man vil gå rigtigt til den – og hvorfor ikke – så kan man udvide begreberne med flyvning med krængninger op til 180° – dvs. på hovedet. Skulle man uforvarende blive sat i denne situation skal man virkelig holde hovedet koldt for at komme på ret køl igen. At trække i rattet her vil ikke resultere i et skarpere drej, men resultere i at næsen i løbet af et split sekund peger lodret ned og farten for længst er i det gule og inden længe i det røde område – det er prøvet, men kun få kan fortælle om hvordan det er at overbelaste et fly samtidigt med at man overskrider Vne.



Unormal flyvestilling.

Udretningen fra rygvendt flyvning og i denne sammenhæng er det alt over 90° krængning, kræver at man hurtigt giver fulde krænger for at få hovedet opad uden at give højderor, først herefter kan man løfte næsen op til horisonten. Brug kun en instruktør, som er kender disse manøvrer godt, for at udforske denne del af flyvning – det er rigtigt sjovt og spændende, men kræver som sagt en dygtig instruktør til at hjælpe én på vej.

Manøvreedygtighed

For at træne fuldt udviklet spind kræves at flyet ikke alene er godkendt til spind, men også er velegnet. Det betyder, at det skal være let at få ind i spind, det skal opføre sig fornuftigt i spind'et og være let at få ud igen.

Det betyder således ikke at flyet godt nok er godkendt til spind, men er lavet til ikke skal kunne komme i spind fordi man ikke kan give højderor nok – det svarer til at være en stækket fugl – altså manglende manøvreedygtighed.

På tilsvarende måde er det ikke nok at

man må trække 3,8 g, som er tilstrækkeligt for at lave et loop – eller at man kan lave et rul med 1 g – så kan man vel loope og rulle med mange almen fly. Nej, sådan er det ikke.

Manøvreedygtighed betyder bl.a. at flyet ruller hurtigt nok til at komme helt rundt inden næsen er lodret ned – en typisk situation som den uerfarne PA-28 pilot kan komme i. Eller har højderor nok til at man skabe 3½ til 4 g tilstrækkeligt hurtigt uden at have rattet helt i maven.

Eksemplet med at rulle sin PA-28 og ende i en næse-lav-høj-fart situation er kendt fra en nu lukket større dansk flyveskole. Her rullede eleverne deres PA-28'er, med det resultat at de tilladte begrænsninger blev overskredet i en sådan grad at flyet havde permanente deformationer.

I det nævnte eksempel, er det interessant at lægge mærke til at de elever der rullede i PA-28 var elever som endnu ikke havde været gennem deres grundkursus i kunstflyvning. De elever som

allerede havde været kurset igennem var åbenbart ikke fristede – men benyttede sig af egnet materiel til udforskning af det tredimensionelle lufthav.

Manøvreedygtighed er sagt med andre ord en høj grad af evne til at bevæge sig om alle akser, uden at det kræver overvældende kræfter fra piloten – det være sig ved lav fart såvel som ved høj fart.

Man kan således ikke tale om at et fly er eller ikke er manøvreedygtigt – men snarere om det er mere eller mindre manøvreedygtigt og på hvilke områder.

Lær dit flys manøvreedygtighed at kende eller find et andet, hvis du vil udforske et større manøvreområde.

Amatører – forhåbentligt

Forhåbentlig er vi alle amatørpiloter – piloter der elsker at flyve. Det betyder også at vi skal nyde at flyve – ikke frygte for det ukendte. Ved at kende og respektere de muligheder og grænser der er, kan vi dyrke vor elskede flyvning, sikkert og fornøjeligt.



FLYV bringer i marts et indlæg fra Arne Boye-Møller (ABM) om udstedelse af luftdygtighedsbevis til et svævefly. Indlægget giver læseren den opfattelse, at ABM trods gentagne skriftlige henvendelser intet har hørt fra SLV i de 44 dage, der var forløbet siden modtagelsen af ansøgningen i SLV og til udarbejdelsen af indlægget. Det er ikke korrekt.

Ansøgningen fra ABM blev modtaget i SLV den 4. januar 2007. Der er udstedt luftdygtighedsbevis og registreringsbevis den 14. februar 2007. SLV kan dokumentere en omfattende kommunikation med ABM i den omtalte periode – bl.a. via e-mail.

Der er uddannet et antal DSvU-materielkontrollanter, der skal foretage modtagelsessyn og kvalitetssikring af de dokumenter, der skal danne grundlag for myndighedsbehandlingen og efterfølgende udstedelse af luftdygtighedsbevis og registreringsbevis.

Der medvirkede en materielkontrollant fra DSvU i den konkrete sag. Uanset dette måtte SLV konstatere, at der manglede en række oplysninger i sagen. Derfor var der behov for at anmode om fremsendelse af en række oplysninger, hvilket medførte forsinkelse i udstedelsen af dokumenterne.

SLV skal beklage, at behandlingen har været 11 kalenderdage længere end de 30 dage, som ordningen med DSvU ellers skulle tilstræbe blev overholdt.

Der forekommer hyppigt fejl og mangler i det indsendte materiale, og dette forhold bidrager desværre ofte til en længere sagsbehandlingstid end nødvendigt. Dette nævnes dog normalt ikke, når der senere rettes kritik af SLV's sagsbehandling.

Da der har været en korrespondance med ABM om manglerne i den medsendte dokumentation for svæveflyet, kan det undre, at ABM i indlægget rejser spørgsmålet om hvorvidt SLV har manglet nogen som helst dokumentation fra hans side.

Tilsvarende undrer det, at ABM medio februar kan rejse spørgsmål om SLV's såkaldte »fjernelse af vigtig original dokumentation fra flyets papirer.« ABM ønskede luftdygtighedsbevis og indregistrering af flyet, og SLV oplyste allerede i begyndelsen af februar ABM om, at en del af flyets originale dokumenter skulle anvendes i forbindelse med indregistreringen.

Sagen er således mere nuanceret i sit indhold end det billede ABM tegner eller snarere fortegner af SLV's sagsbehandling.

Jeg forstår på artiklen, at ABM har rettet henvendelse til DSvU så organisationen kan tage affære i sagen.

SLV har den 9. marts, hvor dette indlæg skal afsendes for at komme i aprilnummeret af FLYV, ikke fået nogen henvendelse fra organisationen i anledning af den konkrete sag.

SLV vil imidlertid selv tage spørgsmålet om materielkontrollantordningen op med DSvU, så ordningen med materielkontrollanter kan fungere optimalt.

Det er vigtigt at understrege, at svævefly er omfattet af internationale krav fastsat i ICAO Annex 8 og EU forordning nr. 1592/2002 med tilhørende bestemmelser. SLV er som dansk luftfartsmyndighed pålagt opgaven med at sikre overholdelsen heraf.

Det er videre politisk fastlagt, at SLV's omkostninger ved tilsynsvirksomheden skal dækkes fuldt ud af brugerne gennem opkrævning af gebyrer og afgifter. Det er de rammebetingelser, SLV er undergivet.

Med venlig hilsen

Per Veingberg, Tilsynschef Statens Luftfartsvæsen

Kære Per Veingberg,

Tak for tilbagemeldingen. Jeg skal straks berigtige, at jeg med glæde har kvitteret for modtaget LDB og registreringsbevis samme dag den 14. februar til SLV – og berigtigelse blev da også aftalt med FLYV og DsvU til dette nummer samt meldt ud på DsvU's hjemmeside. Nuanceringen består dog i, at først efter at SLV fik rettet egne fejl i det fremsendte vigtige registreringsbevis var tingene korrekt på plads den 22. februar, dvs. efter 50 dage.

Jeg noterer mig derfor med tilfredshed, at SLV anerkender aftalen med DSvU om maks. 30 dages ekspeditionstid og jeg accepterer naturligvis SLV's beklagelse af det unødigt lange forløb. Det er også rart at få bekræftet på DSvU's vegne, at SLV's omkostninger dækkes fuldt ud af os kunder igennem opkrævning af gebyrer og afgifter. Dermed er vi i enighed tilbage ved kernen i indlægget som jo reelt fokuserede på SLV's ekspeditionstid og kommunikation med en kunde som forsøger så korrekt og konstruktivt som muligt at samarbejde med SLV for at opfylde myndigheds kravene.

Jeg vil dog tillade mig at præcisere, at mht. at der manglede »en række oplysninger« der var forsinkende bestod jo alene i, at SLV først fire uger efter materialet var modtaget meddelte mig, at der af den samlede krævede dokumentation skulle indføres én enkelt linie i hhv. flyjournal, propeljournale og motorjournal. Altsammen noget der stod i den medsendte dokumentation men som jeg jo klart skulle stå for selv og som kunne indføres på 10 min. I sagens natur tog det 4-5 dage med at sende dokumentation frem og tilbage. At SLV først efter fem uger dernæst oplyste, at der desuden manglede en ansøgning virker useriøst i forhold til min egen opfattelse og ikke mindst når det er det centrale i formålet med at indsende en ansøgning.

Ligeledes er det faktisk, at SLV fjernede dokumentation uden at oplyse mig om det. Der fremgår ikke af SLV's korrespondance, at der tilbageholdes disse dokumenter. Jf. følgebrevet stod der blot »Hermed returneres den indleverede dokumentation.« Det havde været beførdrende at få at vide hvad der ikke returneredes.

At SLV til tider må slås med mangelfuld dokumentation og skønhedsfejl fra flyejere må være træls i forhold til at skulle håndhæve kravene. Det har jeg oprigtig den største forståelse for. Men mit ærinde var egentligt ikke myndighedskravene i sig selv men tiden der går med mangelfuld orientering. Men som du selv bringer på banen er det jo klart diverse ICAO krav og EU forordninger som SLV er underlagt at administrere. Krav som iøvrigt indeholder lempeligere muligheder end SLV's meget strengere og centralistiske fortolkning der opleves som selvforstærkende og protektionistisk. At SLV i det lys påfører sig selv og flyejerne større og mindre skønhedsfejl med i praksis at stille varierende krav af kontrol til selvsamme type fly giver desuden oplevelsen af, at det åbenbart også er svært for SLV selv at administrere.

SLV's drypvise arbejdsgang er velkendt blandt alle flyejere. Det bør det derfor ikke undre SLV at jeg igennem hele forløbet på korrekt og høflig vis spørger til status og om der er mangler eller kommentarer jeg kan afhjælpe. Flyejere har også brug for at kunne planlægge sin egen tid og økonomi.

Jeg vil derfor med baggrund i mange aktuelle lignende sager og i samarbejdets bedste mening anbefale SLV følgende:

- at indføre modtagelseskontrol af indsendt dokumentation og uden unødigt ophold og af eget initiativ kvittere for modtagelse og oplyse status – det vil spare alle en masse unødigt tid, misforståelser og frustration
- at samarbejde med kunden og DSvU's materialekontrollant vha. et simpelt jobskema for hver enkelt fly der kan sendes til kunden og materialekontrollant som kopi med angivelse af opgave/udestående, status, næste trin, hvem der har opgaven (flyejer/SLV) og forventede datoer for udførelse og SLV kontaktperson
- at indføre og gennemføre ensartede standarder for krav til og godkendelse af dokumentation
- at uden unødigt ophold orientere om nye forventede datoer ved evt. forsinkelser

Med venlig hilsen

Arne Boye-Møller



Erik Bennekou med LaK 17AT.

LaKMUS-TESTEN

Tekst: Arne Boye-Møller, Foto: Johnny Johansen og Arne Boye-Møller

Jeg havde endeligt fået åbnet op til hat-tæskan og fået trukket skinnerne ud af ABs transportvogn i den søvnige morgenstemning på Arnborg da jeg for 117 gang faldt i snak. Det sker ofte på Arnborg men i den næsten vindstille dejlig sommertid med blå himmel, grønt græs og lyden af vand der gurgler ned i tankene er det som det skal være. Af indenrigsministeren var jeg allernådigst bevilget én flyvedag under Sun Air Cup 2006 og så kom Erik Bennekou over og spurgte om jeg ikke kunne tænke mig at flyve hans 18m LaK 17AT »BG«, som han havde hjemme på prøve.

Weekenden forinden havde jeg haft fornøjelsen af at flyve både Ventus 2cxT »MO« og ASG-29 »133« og to uger tidligere Niels Sundbergs DG-808 »S«. Det var da klart jeg gerne ville prøve dette nye vidunder fra Litauen så jeg vidste

hvad jeg var oppe imod når jeg til næste år skulle ud i min egen Ventus. Og nå ja, så var LaK'en allerede spændt op, og det var min egen ikke.

Vi fik derfor fundet manualer og diverse papirer frem på flyet så jeg kunne omskole mig selv og jeg fik mange gode råd og forslag, medens jeg kravlede rundt om flyet og gjorde mig bekendt med det. Niels Ternholt hjalp desuden lige med at sætte navigationssystemet korrekt op, medens Erik og jeg fik hældt 80 liter vand på.

I løbet af en times tid var alt klart. Garantien for evigt solskin under SAC, SACs chef Mogens Hansen, syntes det ville være fint hvis jeg lige fik sat gang i løjerne som sniffer og sendte mig op foran hele SAC feltet.

Første indtryk

Da jeg satte mig til rette i cockpittet var noget af det første der slog mig vingernes udformning, der lidt som på en Discus knækker to gange, men her ender i tipper der minder mest om svingfjerene på en rovfulg med sine bløde træk. Cockpittet er lidt atypisk at se på i forhold til så mange andre

moderne fly i dag bla. med en hood der går så langt ned i siderne at man får et væsentligt større synsfeltet at arbejde med. Til min store overraskelse sad jeg rigtigt godt og afslappet i sædet der støttede alle de rigtige steder og endda havde god benplads til mine lange stænger. Nu var »BG« ikke udstyret sådan som jeg kunne tænke mig det – f.eks. var navigationssystemet placeret lige bag en joystick der bringer tankerne hen på en oversize liebhaver joystick til Condor, men det er jo smag og behag.

En anden detalje er de forskellige betjeningshåndtag til f.eks. vand, motorbremse og trim, der virker lidt klejne i aluminium. Da jeg lukkede hooden opdagede jeg til min umiddelbare irritation et kæmpe rødt bånd der afspejledes i hooden – det var hoodafkastet der ergonomisk nok men ret alternativt var placeret i toppen af instrumentpanelet. Det bør kunne enten vinkles eller gøres mindre synligt. Flapshåndtaget er placeret højt i toppen af karmen lidt á la ASC'en men var nemt at betjene. Personligt foretrækker jeg at armen kan ligge nede i bunden ligesom Ventus'en.

Engines On

Flyslæbet var lige ud ad landevejen. LaK'en opførte sig behageligt uden nogen nøkker, og vi steg støt op i den blå himmel. Efter udkoblingen og ind-



Cockpittet.

fældning af hovedhjulet prøvede jeg forsigtigt lige nogle manøvrer for at få lidt føling med flyet, og det virkede meget forudsigeligt. Efter at have flakset lidt rundt i den ynkelige termik ville jeg lige prøve motoren af.

Den faste tobladede propel og motor hoppede fint ud, og jeg øgede forsigtigt farten til 110 km/t og der skete ingenting. Bladet stod bomstille. Med let panderynken tog jeg lige farten af igen og tænkte mig om – vel vidende at der stod en del meget kloge mennesker lige dernede på Arnborg for at se på det her. Jeg kunne ikke se noget galt i mit cockpitcheck og øgede igen farten til 110 km/t og da gik det op for mig, at jeg lige skulle vippe blokeringen for propellen der sad under instrumentbrættet. Med 120 km/t og et brøl, der fik Ole Arndt til at mobbe mig længe efter, steg LaK'en som et tog på skinner. I knapt 500 m stoppede og indfældede jeg motoren igen for nu mente jeg at kunne mærke lidt termik.

Det sløve orkester

Termikken var noget overdrevet men jeg fik fat, og her gik det op for mig i den bagende sol, at der var noget galt. Flyet var lidt for villig til at tabe næsen ind i drejningerne og jeg måtte være over den som en høg for at ikke at accelerere ned og ud af boblen. Det kunne ikke trimmes væk i flyets nuværende konfiguration, men det er jeg sikker på at man kan få vejret ud til min vægt. Heldigvis var flyet nemt og forbavsende hurtigt på rorene af et 18 m fly at være. Et levende og friskt fly. Signaler om begyndende stall var tydelige, og da jeg efter knapt en times kamp fik selskab af de første konkurrencepiloter fra SAC feltet var jeg efterhånden fortrolig nok med flyet til at mølle sikkert rundt med de andre i det sløve orkester.

Udsynet fra cockpittet var uovertruffent. Næsestillingen, hoodens lave karmkant og placeringen i sædet var en dejlig kombination.

Blå termik og kæmpebrand

Et eller andet sted syd for Horsens var der en kæmpe markbrand. Jeg tog det helt roligt for vores hus ligger på nordsiden. Røgen steg lodret til vejs og smøg sig under en lav inversionen som en ensom paddehattesky. Efter knapt to timers lurpassen til knapt 1.100-1.500 m og med rimeligt stig begyndte skyen pludselig at få en fane ind mod Nr. Sne-de kanten, da søbrisen gik i gang, og det var tydeligt at nu skulle der ske noget. Et par stykker nåede lige at stikke af inden jeg så hvem det var, og medens jeg forsøgte at se hvem der var tilbage gik de andre 18 m fly af sted i små klynger. Da jeg ikke var med i 18 m DM havde jeg besluttet mig for at gå så sent som muligt for ikke at genere de andre. Jeg troede således at jeg gik som den sidste, men Klaus Vang i YF, Ulrik Sørensen i KS og Lech Bojanowski i XS havde snedigt nok lagt sig lige bag mig, da jeg tærsklede et par minutter senere. Så meget for mit overblik i blå termik.

Nøj, hvor den gled fint. Med flaps i cruisestilling og 140 km/t kunne jeg se de første fly ligge og blinke over Gludsted, og dér ville vi alle hen. Netop som jeg kom ind i bunden kunne jeg se at det var Mogens Hoelgaard i MO og Jan Hald i I der førte an i tæt infigt. Jeg krængede hårdt i den gode boble med Ulrik, Klaus og Jan Gevad i samme højde. Medens vi steg op kunne vi nu se at MO og I var begyndt at kurve igen nær Østbirk 15 km længere fremme, og vi skubbede flapshåndtagene frem igen og fløj parallelt med røgfanen, der nu strakte sig

helt ind til Rørbæk sø. På det lange glid fik jeg god lejlighed til at sammenligne performance med Jan Andersen i Karen Bentes Discus 2bT, KB og de andre og der var ikke noget at komme efter. LaK'en deaccelerede fint op i løftet og accelererede fint igen på vejen ud.

Beslutninger, beslutninger

Ved Østbirk begyndte det at stramme til, og beslutninger skulle tages. Efter at have climbet fornuftigt ved Østbirk kunne vi se MO og I gå ud mod Hovedgård i lav højde – der var klart søbriseeffekt imod os, og det var nok nu eller aldrig – vi kunne ikke få mere højde her. På glidet der ud så jeg en del fly fra SAC feltet, der gik lige på kurs mod næste vendepunkt Laven via østkanten af Mossø.

Det følte jeg så lidt forkert ud og besluttede mig for at gå samme vej tilbage via Østbirk. Jeg fik vendt Hovedgård et par km efter YF og nu med en del 18 m fly efter mig. På glidet fra Hovedgaard i 600 m kunne jeg se en del fly ligge og kurve spredt syd for Mossø, og jeg nåede akkurat ind i midten af dem og kunne tage del i den rimelige termik der. Desværre smuttede både MO og I fra os i noget der lignede en 2 m/s boble medens vi andre knapt kunne få 1,5 m/s ud af den. På den igen – det var sjovt det her!

Ved vestenden af Mossø forlod vi toppen af termikken i ca. 1.000 m og gik på glid mod Laven. Det så noget jammerligt ud med mange små hvide fly aftegnet mod de smukke søers blå vand og en inversion der lå lavt mod nord. Men mod vest begyndte der at ske ting og sager med små uklarheder der signalerede en væsentlig højre base og aktivitet inde på heden. Bare vi kunne nå tilbage dertil.

Tempoet og temperaturen steg

Da vi resolut fik vendt Laven stod det på et spændende glid over søen igen og det høje terræn ind vest for Himmelbjerget. Jorden emmede af varme og afsvedet græs, men først da vi kom ind over industriarealet ved Them i knap 5-600 m fik jeg ventilationen helt åben og let svedende fat.

Jeg havde på glidet fået placeret det meste af 18 m feltet ganske få sekunder bag og under mig. Jeg vidste, at de ikke ville vise mig nogen form for nåde, hvis jeg bøffede den nu. Det mindste fejltrin, og de ville taknemmeligt flyve i stor bue uden om mig og vælge en bedre termik. Men heldigvis ramte jeg



plet i første forsøg og steg op fra de 500 m med knapt 1 m/s. Jeg følte også endeligt at have fundet balancen når jeg kurvede på trods af, at jeg ikke havde et optimalt trim på LaK'en og hastigheden drillede lidt.

Med 8-10 18 m fly omkring mig flytede jeg mig to gange mod vest i noget der lignede en tørtermikgade ind mod Hjøllund og ganske rigtigt – det virkede. Med bagsiden af mit ærme fik jeg lige tørret et svedent og saltet grin af ansigtet, da jeg rettede ud. Jeg fik dog lidt at tænke på for MO og I var gået direkte på kurs mod Give.

Beslutninger, beslutninger – part II

Give eller Gludsted? Jeg var ikke i tvivl om, at det kunne lade sig gøre i fin fart at gå direkte til Gludsted. På den anden side så kunne man tydeligt se et par fly højt-højt over Gludsted, og det var på det 40 km lange ben noget ud af kurs – 10 km på tværs. Usikkerheden på den direkte kurs tabte til sikkerheden for at kunne få slutglidshøjde ved at flyve tre min. længere mod vest. Og det gjorde åbenbart også udslaget for alle de andre i feltet for de halsede hidsigt på samme kurs som jeg. LaK'en var en fornøjelse og fleksede sine vinger for at få mere fart på. Med en kraftig opbremsning over Hjøllund og 2 m/s ramte jeg eksprestoget til 1.500 m og slutglidet de knapt 50 km hjem via Give og FASTERHOLT. Nogle få meter under mig kogte Klaus Vang i YF, medens resten af 18 m feltet havde ramte noget mindst ligeså godt et par km bagved. 20 km forude og lidt lavere kunne jeg lige akkurat se MO og I vende Give sammen med Niels Sundberg i S i løs formation. De havde tydeligvis haft et godt ben alligevel.

Slutspurt

Lidt ærgelig over at forlade den dejlige boble under nogle andre SAC fly på anden opgave rettede jeg ud mod Give med fuldt skrald på. Med 170 km/t på klokken og flaps helt fremme krængede jeg igennem Give og stort set samtidigt hørte jeg MO, I og S melde ankomst.

Lige over min højre vinge på tværgående kurs mod Give kunne jeg se de andre ført an af Jan Andersen i KB få km bag mig. Jeg tumlede et par sekunder med tanken om hvorvidt jeg havde styr på vindretningen, men længere fremme kunne jeg akkurat se at krusningerne på Rørbæksø gik den rigtige vej. LaK'en og jeg flintrede videre med en fornemmelse af at plane over hårdt vand og egentligt ikke tabe nævneværdig højde. Med flapshåndtaget helt fremme og 220 km/t mod FASTERHOLT var LaK'en stadig let og føjelig – en virkelig fornøjelse – også i det krappe drej på finalen mod Arnborg, hvor der blev trukket en del G. Her valgte jeg dog at drosle ned til 175 km/t for at være på den sikre side.

Med masser af overskud, fin fart og vandet fossende ud af tankene lavede jeg lang finale til en 3. plads i dagens heat på Arnborg hvor MO, I og S meget selvtilfredse allerede var ved at slæbe deres fly tilbage. Mogens Hoelgaard og Jan Hald havde slået mig med knapt 4-5 min., og da Klaus Vang kom høvlende et minut efter mig med en tæt formation af 18 m fly i hælene blev han dagens officielle nr. 3.

Testen bestået?

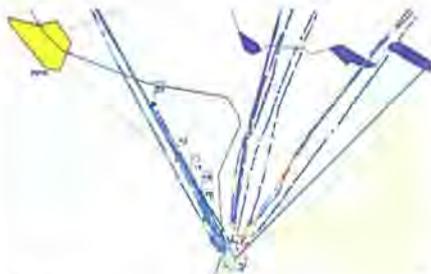
Jeg synes LaK'en er et dejligt fly, og jeg er glad for at Erik Bennekou gav mig muligheden for at prøve den. Man sidder fortrinligt og har et godt udsyn hvil-

ket er afgørende for at kunne tilbringe mange timer i luften.

Ventilationen fungerer også fint under de meget varme forhold der var den dag. Flyet reagerer kvikt, og vingernes stivhed ligger ét eller andet sted mellem en Ventus og en ASG der fint signalerer termikken. Motoren er en fornøjelse og man mærker ikke den øgede vægt. Nu prøvede jeg kun flyet i næsten MTOW konfiguration men jeg tror der er et rimeligt vægt spænd at arbejde med til svag termik også.

Jeg var ikke imponeret af de noget klejne sekundære håndtag i cockpittet – men det virkede alt sammen. LaK'en stiger ikke bedre end de andre 18 m fly med mig ombord. Men nu var LaK'en som sagt heller ikke ikke trimmet til min vægt under konkurrenceforhold hvilket krævede ekstra koncentration.

Hvis dagen havde været længere ville det nok have kostet noget mere tid. Til gengæld er der ingen tvivl om, at den glider mindst ligeså godt som de andre 18 m fly ved høj hastighed og høj planbelastning uden dikkedarer. I forhold til pris og ydelse er der tale om meget 18 m fly for pengene. I skrivende stund ved jeg at de første allerede er på vej til piloter, der ikke kan bruge LaK'ens pris som undskyldning for ikke at være med hvor det gælder.



Slutglid.

Se EB-Avionics NYE LAK-17AT (NU på dansk register) i hele påsken (5.-8. april 2007) på Arnborg

EB-Avionics forhandler:

- ▶ LAK17A(T), LAK-19(T) & LAK-20 (T/M), samt trailere
- ▶ FLARM™
- ▶ MicroAir™ – VHF / Transponder
- ▶ EasySystem 6,5" Glass-Cockpit
- ▶ BORGELT Variometre
- ▶ VOLKSLOGGER™
- ▶ PLEXUS & andet tilbehør

Fabriksny LAK-17A – 15/18m,
inkl. basis-instrumenter, koster kun: €51.400,-
Med Turbo-motor (SOLO 2350B) kun: €67.200,-

Komplet flyveklar med "Turbo" med dansk moms, priser fra:
625.858,80 dkr. - Alle priser er ab fabrik.

Forårstilbud!
5% prisnedsættelse på alle
LAK-svævefly i hele
april 2007

70

For 70 år siden



Af Ingrid Muus

Forsidebilledet på FLYV april 1937 viser et landskab med nogle rygende skorstene, lidt bebyggelse, noget vand og en mark med en cirkel. Hvad er det mon? På side 2 afsløres det: Aalborg Flyveplads! Nåja, der er da vist også antydningen af et slidt stykke diagonalt på den store mark med cirklen. Og hvorfor nu det?

Jo, det er der flere grunde til, men den vigtigste er nok, at Aalborg lægger jord til den første danske luftfartsudstilling i provinsen og det »er der intet mærkværdigt i. I ingen anden dansk Provinsby er Interessen for Luftfarten vel saa stor, i ingen anden har man saa hurtigt kunnet indrette sig efter Tidens Tempo og Følge med i Fremskridtet. Aalborg var den første By i Provinsen, der fik Trafiklufthavn (se billedet!), og den første By, der ad Luftvejen kom i Forbindelse med Hovedstaden, en Forbindelse, der, som man ved, blev en saadan Sukces i den korte Tid, den i Fjor var etableret, at Provins-Luftfartselskabet i Aar indfører to Flyvninger i hver Retning daglig.«

Arrangørerne af et sådant arrangement er Aviator – en svæveflyveklub! – ganske vist i samarbejde med A/S Nordjysk Luftfartselskab og Aalborg Stiftstidende. Men det er da stærkt, at en lille svæveflyveklub stiller op som medarrangør af en stort anlagt international begivenhed. Og det var lagt både stort og internationalt an, de kommer alle sammen: »En effektiv Pressepropaganda støttet af Annoncer og Plakater, har allerede paakaldt Nordjydernes Opmærksomhed, saaledes at der kan ventes i titusindvis af Tilskuere, og hvad angaar en Fremvisning af den kommercielle Luftfarts kunnen synes det som om Aalborg har faaet alle Trafikflyveselskaber med.«

Både DDL, KLM, Air France og British Airways stiller op med stande og modeller og argumenter for, hvorfor nordjyderne skulle flyve med netop deres selskaber ud i Europa. Privatflyverne derimod, det var »the real thing:« »Med Hensyn til Privatflyverne nøjes man i Aalborg ikke med Modeller – man har faaet Maskinerne til Byen! Med særlig Interesse vil den af Ingeniør Zeuthen konstruerede og af Mekaniker Kramme byggede danske Sportsflyvemaskine blive beundret. Det er første Gang, at denne ensædede nemme lille Maskine præsenteres for Offentligheden. Arvid Hansen flyver den til Aalborg.« Så det var første gang verden skulle se den lille KZ1'er i fri dressur.

Der blev arbejdet på at få fat i den »populære hurtiggaaende tyske Messerschmitt »Taifun«, som Københavnerne havde Lejlighed til at beundre sidste Sommer ved Stævnet i Kastrup.« For at se om operationen lykkedes har jeg smugkigget i majnummeret af FLYV 1937 for at se omtalen af udstillingen i Aalborg – men der står ikke et ord! Udstillingen er ikke nævnt. Mærkeligt, synes jeg.

Et hit i rækken af foredragsholdere har sikkert været den legendariske »verdensberømte Stratosfæreforsker Professor Auguste Piccard. Den belgiske Videnskabsmand har modtaget Udstillingsudvalgets indtrængende Anmodning om at komme til Stede, og det vil blive første Gang, at Professoren i Danmark redegør for sine Opdagelser i Stratosfæren og for sine Teorier om Fremtidens Luftfart i disse høje Luftlag.« (Samme professor Piccard skulle iflg Tintinologisk Tidsskrift have inspiseret Hergé til professor Tournesol).

Tilbage til Svæveflyveklubben »Avia-

tor.« Når man læser følgende indlæg fra formanden, Hr. Ingeniør Nielsen, forstår man, at »Aviator« er gjort af stof, som kan stable verdensudstillinger på benene: »Foreningen har indtil Dato ført en stille om end ikke uvirksom Tilværelse – al Begyndelse er jo som bekendt svær, hvilket vi i allerhøjeste Grad har erfaret under vor Tilværelse. Vanskeligheder og Modgang har Gang paa Gang taarnet sig op og truet med at kuldaste alle vore Forhaabninger og Arbejde, men den jyske Sejghed har ogsaa sejret denne Gang, og vi staa nu i dag fuldt udrustet til at paabegynde Flyvningerne. »Aviator« var den første Svæveflyveforening i Provinsen, og de unge Mennesker, der var tilsluttet Foreningen, stod uden noget Kendskab til det, de indlod sig paa, ja, man kan sige, de var fuldstændig uskyldige. Arbejdet paabegyndtes først paa Aaret 1933, men som det altid gaar, havde de fleste af medlemmerne ikke den Energi, som de havde tiltroet sig selv, og Resultatet var, at de enkelte energiske, der blev tilbage, først stod flyveklar i December 1934.« Det er vist en udvikling, som stadig er velkendt i foreningslivet...

Den unge flyverelev z? Jo, han beskriver nu teoriundervisningen og gør sig nogle tanker om relevansen af nogle af emnerne: »Jeg kan heller ikke forstaa, at man vil have, vi skal lære Fægtning, for jeg har i det mindste aldrig hørt om nogen Flyver, som begyndte Kamp paa Kaarde eller Bajonet med Flyveren i en anden Flyvemaskine et par Kilometer over Jorden. Og Meteorologi er da ogsaa ret unødvendigt, naar man til at tage saavel Vejr som Klø i den Rækkefølge, det falder.« Man kan følge ham en del af vejen...



**Protector**

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

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

Anders Madsen, generalsekretær

Knud Larsen, redaktør af Flyv

Birgit Eldov, bogholder

Internet adr.:

Telefax

Telefon

4614 1503

4614 1502

4614 1506

4619 1316

E-mail

am@kda.dk

flyv@kda.dk

lj@kda.dk

www.kda.dk

KDA Pilotshop

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde

SE-nr. 63 66 28 28

Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

Svend L. Jensen, butiksleder

Jan Fraenkel

Telefax

Telefon

4614 1507

4614 1508

4619 1316

E-mail

butik@kda.dk

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)

Jens Feldborg (næstfmd.)

Tonny Henriksen

Vagn Jensen

Palle J. Christensen

Søren Pedersen

Niels-Christian Levin Hansen

Telefon

9829 3636

3250 7898

5950 4015

8644 1133

8667 4048

4828 9196

4581 0094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen

Kronhjørntvej 4, 8270 Højbjerg

Telefon 8627 6663

Fax 8627 6703

Internet adr.: www.ballonunion.dk

E-mail: formand@ballonunion.dk

**Dansk Hænggliding og
Parsgliding Union**

KDA-huset

Lufthavnsvej 28

4000 Roskilde

Telefon 4614 1509

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

Hvidørevej 45

2930 Klampenborg

tlf. 2624 8888

www.kunstflyvning.com

e-mail: dolriis@syntase.dk

Dansk Motorflyver Union

www.flyvdmu.dk

Fmd.: Knud Nielsen

Tlf. 86 23 16 52

E-mail: knni@post2.tele.dk

Sekretariat: Merete Strandberg

Limfjordsgade 121, Gjøl, 9440 Åbybro

Tlf. 78 78 21 90

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.fffu.dk

E-mail: bkdpg@gladsaxe.dk

Linestyngs-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

Ørsløvklostervej 82

7840 Højslev

Tlf. 2165 4656

E-mail: m_fogh@hotmail.com

Verdensrekord - Svæveflyvning

FAI har godkendt en ny rekord i absolut højde sat af Steve Fossett (USA) og Einar Enevoldson i en Glaser-Dirks DG-505 med 15.460 m. Rekorden fandt sted ved El Calafate (Argentina) den 29. august 2006.

Den tidligere rekord på 14.938 m tilhørte Robert Harris, USA.

Allerød lukker

EKAL lukker definitivt efter Påske, således at sidste flyvedag bliver lørdag den 14. april.

På denne dag vil der være Åbent Hus (eller Flyv-Ind) fra kl. 13 til kl. 19.

Alle er velkommen (også UL), der er ingen landingsafgift.

Der skal kaldes op på frekvensen: 122,22 MHz, hvor man siger hvad man gør (flyradioen på EKAL kan ikke påregnes bemandet). Fly uden radio må holde særligt godt udkig.

Der vil være kaffe på kanden hele dagen. Sidst på eftermiddagen tændes grillen. Gæster der ønsker at gøre brug af denne må være selvforsynede med mad, drikke, bestik osv.

KDA Repræsentantskabsmøde 2007

Kongelig Dansk Aeroklub afholder det ordinære repræsentantskabsmøde lørdag den 21. april kl. 10.30 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. 10.00.

Hermann Johannes & Adda Hammers Fond for Erhvervsflyvning

Fondens formål er at yde økonomisk støtte til uddannelse, herunder efteruddannelse af civile erhvervsflyvere, herunder private flyvere, som ønsker en erhvervmæssig uddannelse.

Der kan søges legatportioner på op til kr. 25.000.

Ansøgningskemaer kan rekvireres hos Kongelig Dansk Aeroklub Lufthavnsvej 28 4000 Roskilde, tlf. 46 14 15 00, e-mail kda@kda.dk.

Ansøgningsfrist: 1. maj 2007.

KALENDER

KDA (www.kda.dk)

21/4 Repræsentantskabsmøde, KDA-huset, Roskilde

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

16-20/5 3rd Nordic Hot Air Balloon Championship, Tikkakoski, Finland

11-15/7 European Balloon Festival, Igualada (Barcelona), Spanien

18-25/8 15. FAI Europamesterskaber i varmluftballon, Magdeburg

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

22-28/4 Spring Cup '07, Herning Flyveplads

28/4-5/5 Instruktørkursus, Arnborg

5/5 Motorsvæveflyvetræf, Hammer (www.v-s-k.dk)

7-12/5 Strækflyvningskursus, Arnborg

9-14/7 Jysk-Fyns Mesterskab, Christianshede

17-27/5 DM i Standard og 15 m klasse, Arnborg

30/6-7/7 Instruktørkursus, Arnborg

9-19/7 DM i 18 m, klubklasse, junior DM og Grand Prix, Arnborg

23/7-2/8 Sun-Air Cup, Arnborg

6-10/8 Strækflyvningskursus, Arnborg

16-25/8 12th World Aerobatic Championships, Niederöblarn, Østrig

18-25/8 Instruktørkursus, Arnborg

19/8 Nordic Gliding Day

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

28/4 Repræsentantskabsmøde

17-20/5 DMU-tur til Gotland

15-17/6 36th Cognac Int'l Air Rally, Cognac, Frankrig

DMU Sport (www.dmu-sport.dk)

21/4 Generalforsamling/årsmøde

12/5 Kursus og navigationstur, Randers

2-3/6 DM i præcisionsflyvning, Skive

8/9 Rallyflyvning

Kunsthflyvning

24/6-4/7 24th FAI World Aerobatic Championship, Armilla (Granada), Spanien

Castrol® Aviator –

et komplet program af højkvalitative nye monograde stempelmotorolier med askefrie dispergeringsmidler.

Afbalanceret sammensætning for at give optimale præstationer og beskyttelse af din motor under alle flyveforhold. Med additivsystemer mod slitage/skrabning, som er nødvendig til visse Lycoming-motorer. En fiks emballering med udtrækkeligt rør for enkel og ren påfyldning eller udskiftning af olie.

E-mail til os på airbpdenmark@bp.com

Ring til os på +46 8 772 23 24 eller +45 72 11 10 20

Besøg os på www.airbp.com



Jean Batten, 1934

Vi præsenterer en

ny banebrydende

serie af stempelmotorolier til flymotorer

Castrol

Aviator

Liquid Engineering for Aircraft

Pensioneret**Generallejtant E. Rosgaard**

Ebbe Rosgaard, der nu er pensionist, var »raketmand.« Største del af hans tjeneste i de yngre år faldt ved enheder med HAWK luftværnsmissiler, fx var han næstkommanderende 1972-78 ved ESK 541 på Middelgrundsfortet og eskadrillechef for ESK 543 i Højslev 1986-1988.

Men han har også forrettet tjeneste i stabe mv. i ind- og udland, fx blev han i 1995 stabschef i Flyvertaktisk Kommando og to år senere chef for samme. Det var første gang denne post blev besat af en ikke-pilot. I 2000 blev han chef for Forsvarsstabens personelstab.

Han sluttede sin militære karriere som permanent dansk repræsentant i NATO's og EU's militærkomité.

Døde**Civilingeniør Erik Jørgensen**

I 1948 blev Erik Jørgensen som nybagt civilingeniør ansat i Hærens Flyvertroppers Tekniske Tjeneste. Efter oprettelsen af Flyvevåbnet i 1950 blev han leder af Flyvematerielkommandoens tekniske sektion vedr. flystruktur m.v. I 1965 udnævntes han til afdelingsingeniør og chef for Hovedværksted Værløse. Han gik på pension i 1991.

Erik Jørgensen blev født den 23. november 1921. Han døde den 6. februar 2007.

75 år**Luftkaptajn Erik Thrane**

Formanden for Foreningen Danske Flyvere, tidl. Forsvarschef General Christian Hvidt skriver:

Tidligere luftkaptajn og flyvechef i SAS samt mangeårigt medlem og Generalsekretær i Foreningen Danske Flyvere, Erik Thrane, fylder 75 år. I den anledning er der virkelig grund til, at alle med rødder i dansk flyvning rejser sig og råber et leve for en af de helt store skikkelser inden for luftfarten.

Erik Thrane har været med i hele opbygningsfasen af SAS og har haft afgørende indflydelse på udvælgelse og rekruttering af det flyvende personale, og har dermed også været med til at lægge fundamentet for de holdninger samt den etik og moral, der ligger dybt forankret i pilotgruppen i SAS.

Samtidig med sin indsats i SAS, har Erik Thrane i en meget lang årrække været et særdeles aktivt bestyrelsesmedlem i Danske Flyvere, hvilket Foreningen har nydt godt af, ikke mindst i de år, hvor Erik påtog sig det meget krævende job som Generalsekretær for Foreningen.

Det har været et privilegium for mange at arbejde sammen med Erik Thrane. Der findes næppe nogen i landet, der ved mere om personerne i dansk flyvning og historierne, der knytter sig til dem, hvad enten vi taler om private, militære, amatør- eller professionelle piloter og andre snævert knyttet til flyvningens område.

Vi er mange, der må trække på smilebåndet, når vi tænker på Eriks tørre humor og ræven bag øret. Samtidig må vi lige tak for en uovertruffen mandfolkeindsats i flyvningens tjeneste. Erik Thrane, en hædersmand. Et trefoldigt leve samt alle gode ønsker for årene fremover.

Navne**Mindeord****Thomas Christian Sneum, flyverkaptajn**

En legendarisk skikkelse i flyvningens og 2. verdenskrigs danske historie er død kort før sin 90 års fødselsdag.

Thomas Sneum var som flyverløjtnant stationeret på Luftmarinestation Avnø, da tyskerne overfaldt Danmark den 9. april 1940. To dage senere forlod han Marinen, da det stod ham klart, at ingen havde tænkt sig at gøre modstand.

På sin fødeø Fanø fotograferede han – under dække af jagtudflugter – de radiopjeleanlæg, som tyskerne var i færd med at opføre.

Sammen med en officerskollega Kjeld Petersen lykkedes det at flyve til England den 21. juni 1941 om aftenen i et let sportsfly, som havde stået demonteret i en lade på Fyn. Flyets benzintank var så lille, at der under flyvningen måtte efterfyldes via en tragt fra medbragte dunke.

I England så man hurtigt, at de medbragte fotos fra Fanø var de allerførste afsløringer af, at tyskerne også var ved at opbygge et radarnet.

Disse meddelelser førte til, at Thomas Sneum blev indrulleret i SIS (M16) og nedkastet den 9. september 1941 ved Brorfelde sammen med flyverløjtnant Sigfred Christoffersen for at drive spionage. De to mænd blev dermed de første personer, der blev nedkastet i Danmark under 2. verdenskrig.

Efter en introduktion ved den danske militære efterretningstjeneste udviklede der sig et voldsomt skisma, idet de hjemlige danske officerer fandt Sneum alt for pågående og farlig. Den 26. marts 1942 følte Sneum sig tvunget til at flygte over isen til Sverige, hvor han efter pålæg fra den danske justitsminister Thune Jacobsen blev fængslet. 80 dage senere blev Thomas Sneum efter engelsk pres løsladt og overførtes umiddelbart til England.

I den danske historie fra besættelsestiden pointeres det, at man traf en aftale med englænderne om, at SIS skulle afgive alt efterretningsarbejdet til »prinserne« og ophøre med aktiviteter i Danmark.

Thomas Sneum lo ofte heraf og spurgte, om man virkelig troede, »at englænderne ville lægge alle æg i en kurv.« Han var – som engelsk officer i SIS – ifølge eget udsagn tilbage i Danmark mindst fire gange, hvor han spredte skræk og rædsel ved sit arbejde og livsfarlige aktioner.

Hans indgående kendskab til de brådne kar i forsvaret og hans åbenmundede kritik af officerskorpset bragte ham efter krigen på kollisionskurs med det officielle Danmark, hvorefter han trak sig tilbage til Schweiz. Herfra vendte han tilbage til Danmark i 2003, hvor han fik tildelt en plads på Bernadottegården i Roskilde.

Thomas Christian Sneum blev født den 21. 5. 1917 i Sønderho på Fanø og døde den 3. 2. 2007 i Roskilde.

Hans Elfelt Bonnesen, forfatter og journalist

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-ICE	Dassault Falcon 2000	1996	026	06.02.2007	Air Alsie A/S, Sønderborg	HB-ISF
OY-JTA	Boeing 737-33A	1987	23631	31.01.2007	NAC Nordic Aviation Contractor A/S, Billund	N371FA
OY-JXB	Schempp-Hirth Discus-2cT	2006	37	01.02.2007	Bjarne Bredahl Bertelsen, Glostrup	-
OY-MFL	BAe 125 Series 700	1980	257103	07.04.2006	Paragon Air A/S, Hellerup	G-GIRA
OY-SDX	SZD-55-1	1998	5551198107	14.02.2007	Søren Heerfordt Danielsen, Glamsbjerg	SP-3637
OY-TXD	SZD-50-3 Puchacz	2006	503.A.06.004	14.02.2007	Fyns Svæveflyklub	-
OY-XXB	Schempp-Hirth Ventus-2c(x)T	2006	189	14.02.2007	Anne og Arne Boye- Møller, Kolding	-

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-BXD	Schleicher K8B	22.11.2006	Polyteknisk Flyvegruppe, Kgs. Lyngby	Solgt til Ungarn
OY-COC	Cameron N-90	16.02.2007	Rimmy Tschernja, Brøndby	Skrottet
OY-MIX	Standard Libelle	12.12.2006	Søren Heerfordt Danielsen, Glamsbjerg	Solgt til Tyskland
OY-XAZ	Schleicher K8B	23.11.2006	Polyteknisk Flyvegruppe, Kgs. Lyngby	Havareret
OY-XDS	Grob Astir CS	13.11.2006	Kolding Flyveklub, Vejen	Havareret
OY-XLS	Grob Astir CS	22.01.2007	XLS-Gruppen, Odense	Solgt til Tjekkiet
OY-XXR	H101 Salto	05.12.2006	Anders Højløkke Rasmussen, Odense	Solgt til Frankrig

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AHM	Cessna F150H	15.02.2007	Aarhus Flight Academy ApS, Århus	Boch & Bjerre Produktion
OY-AVU	Piper PA-12 Super Cruiser	08.02.2007	Heiko Harms, Padborg	Søren Kjær
OY-BGC	Piper PA-28-180 Archer	01.03.2007	Søren Stenderup, Dragør + Brande Faldskærmsfly, Brande	Susanne Elisabeth, Bjerg Andersen + Sydjysk Faldskærmsfly
OY-BUR	Cessna F172N	15.02.2007	Brande Faldskærmsfly, Brande	Commercial International Aircraft Sales
OY-CSV	Piper PA-28R-201 Arrow III	12.02.2007	Vojens Airtransport ApS, Vojens	Air Alpha Greenland A/S
OY-HIA	Bell 222U	20.02.2007	Air Greenland A/S, Nuuk	Air Alpha Greenland A/S
OY-HID	Bell 222U	20.02.2007	Air Greenland A/S, Nuuk	Air Alpha Greenland A/S
OY-HIE	Bell 222U	20.02.2007	Air Greenland A/S, Nuuk	Air Alpha Greenland A/S
OY-HIF	Bell 222U	20.02.2007	Air Greenland A/S, Nuuk	Air Alpha Greenland A/S
OY-HIZ	AS 350 B3	20.02.2007	Air Greenland A/S, Nuuk	Air Alpha Greenland, A/S
OY-JBF	Piper PA-28-161 Cadet	26.02.2007	JEBØ Gård v/Jens Kristian Frost, Smørum	Center Flight ApS
OY-JEB	Piper PA-28-161 Cadet	26.02.2007	JEBØ Gård v/Jens Kristian Frost, Smørum	Center Flight ApS
OY-JEC	Piper PA-28-161 Cadet	26.02.2007	JEBØ Gård v/Jens Kristian Frost, Smørum	Center Flight ApS
OY-JED	Piper PA-28-161 Cadet	26.02.2007	JEBØ Gård v/Jens Kristian Frost, Smørum	Center Flight ApS
OY-JEE	Piper PA-28-161 Cadet	26.02.2007	JEBØ Gård v/Jens Kristian Frost, Smørum	Center Flight ApS
OY-RBD	Diamond DA-42 Cirrus	01.03.2007	Danish Aviation College ApS, Roskilde	Aktiebolaget Øst Flyg

NOTAM

Det er muligt at **forsikre** pilotens uddannelsesomkostninger og erhvervsevne

Ring på tlf. 70201927 for nærmere detaljer.

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring

Mere info på www.simons1.dk



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

northern | Keyman Certifikatforsikring til piloter

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf.: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk



Rubrikannoncer

INDBYDELSE

En frivillig initiativ gruppe har hermed fornøjelsen af at indbyde til Orienteringsmøde samt stiftende General Forsamling. Idegrundlaget for gruppen vil være af frivillighedens vej at istandsætte, operere, samt vedligeholde tidligere militære fly fra de Skandinaviske lande.

Hvis interesse derfor, afholdes der umiddelbart efter Orienteringsmødet en stiftende General forsamling for en forening.

Dagsorden for den Stiftende Generalforsamling:

1. Valg af dirigent
2. Valg af referent
3. Redegørelse for baggrunden for foreningens stiftelse
4. Forslag til vedtægter
5. Forslag til fremtidigt arbejde
6. Forslag til budget og kontingent
7. Valg af foreningens bestyrelse
8. Valg af revisor
9. Eventuelt

Orienteringsmøde samt stiftende General Forsamling finder sted søndag den 15. april klokken 13:00 i Hangar 2 på Flyvestation Skrydstrup.

Tilmelding senest den 8. april.

Ønskes yderligere oplysninger er man velkommen til at kontakte nedennævnte personer:

Lars Staal Telefon: 2922 2418
Jørgen Hansen Telefon: 2849 3182

Med venlig hilsen
Initiativ Gruppen

T 33 GRUPPEN
SKRYDSTRUP

INDKALDELSE

T 33 Gruppen indkalder hermed til General forsamling. General forsamlingen finder sted søndag den 15. april klokken 10:30 i Hangar 2 på Flyvestation Skrydstrup.

Hovedtemaet på denne General forsamling er opløsning af T 33 Gruppen, og ellers i henhold til Gruppens vedtægter.

Tilmelding senest den 8. april.

Ønskes yderligere oplysninger er man velkommen til at kontakte nedennævnte personer:

Projektleder Lars Staal Telefon: 2922 2418
Formand Jørgen Hansen Telefon: 2849 3182

Med venlig hilsen
Bestyrelsen

T 33 - GRUPPEN · WWW.T33.DK
TELEPHONE: LARS STAAL 2922 2418
JØRGEN HANSEN 2849 3182

Hangar udlejes – Roskilde

I nyere hangar med plads til 2 fly, med elektriske aflåselige porte er én plads ledig.

Henvendelse til Allan på
2625 1389

Nyd din ferie på
Costa del Sol
www.alsihouse.com

15% rabat til Certifikat indehavere. Opgiv dit certifikat no. ved bestilling.

– og vi giver 15% rabat

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION



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

AEROCENTER
Scandinavia

Cirrus SR 20 - SR 22 (used) - Kan leveres fra: 195.000 USD
Cirrus demofly til rådighed i DK for interesserede købere.

Beech A36 Bonanza 1997

TT 1050 Hrs - IFR - Aircon. - Propdeice - som nyt. . 335.000 USD

Cessna 172 P SKYHAWK II 1984

Nylakeret - N-reg 475.000 DKK

Cessna 182 P SKYLANE II 1973

Flot - TT: 2500 - IFR - Prop 300 SOH 650.000 DKK

Piper Arrow IV 1980

Prop: 550 SOH - IFR - Eng: 550 SMOH 675.000 DKK

Piper Lance II 1978

King IFR-TT: 1450 - een ejer - delvis omlak. 850.000 DKK

Piper MERIDIAN 2001

Meggit - TT: 1350 - Deal pending! 1.095.000 USD

GARMIN GNS 400 COLOUR GPS 3.500,- EUR

www.aerocenter.dk

Tlf: 40362277 - airline@mail.tele.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. 3547 3410

Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275



DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

We bring you up front



FØRST MED MPL

Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

Center Air Pilot Academy

Lufthavnsvej 44 • Roskilde Lufthavn
DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
centralair@centralr.dk • www.centralr.dk

ANNONCERING

Ring til Allan Christensen

Tlf. 2172 5939

Professionel pilotuddannelse



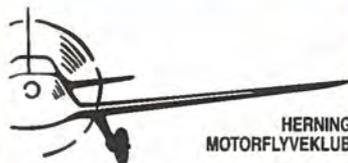
- ATP (A) integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II, DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk



DANISH AVIATION COLLEGE^{AS}

**H
M
K**



HERNING
MOTORFLYVEKLUB

PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
Proficiency check, Træningsflyvning
Flyveskolen kan tilbyde overnatning



**Scandinavian Flight
Training Center**

e-mail: info@sftc.dk - www.sftc.dk

Sindal Lufthavn
Tågholmvej 170
DK-9870 Sindal
Tlf. +45 98965633

Karup Lufthavn
NO Hansensvej 4
DK-7470 Karup J.
Tlf. +45 97524037

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=Privatflyvercertifikat. B=Trafikflyvercertifikat af III klasse. I=Instrumentbevis. 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=Retting til VFR-nat. Class Rating=Klasserettighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forige side eller
www.flyv.dk



PP DANMARK

Maskinel Magasinpos
ID-nr. 4240

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.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

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

MPL i samarbejde med Sterling Airlines A/S

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

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

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
- TRI Instructor course
- 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) integreret, IRI(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

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 6167 7722 - 2250 3838
ad@airdanica.dk www.airdanica.dk

Afsender

Schultz Portoservice
Postboks 9490
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

MDL 094427 BIRTE KORSGÅRD
FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 BALLERUP

aviation

GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Instruktørarbejde

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000281188

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.



Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927

northern Keyman Certificatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
maegler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



Ikaros tilbyder nu:

JAR GODKENDETE 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

FLYV

... langt bedre

QBE Nordic Aviation bliver nu en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis
– det kan være dyrt at lade være.

QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45 03 00
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com





FLYV

rgang nr. 5 - maj 2007

redaktion og administration:
Ravnvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1500, Telefax: 4619 1316
E-mail: lj@kda.dk

reklamtion:
Ravnvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
E-mail: flyv@kda.dk

ansvarlig redaktør:
Erik Larsen (ansvarshavende)

redaktionens
Erik Kofoed

reklamtion:
OZONE
Erik Christensen
Ravnvej 65, 8500 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 86280350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

reklamtion:
Eriksetryk Marketing ApS,
Ravnvej 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

abonnementspris:
DKK 100,- pr. år plus evt. udlandsporto.

indholdet er optaget under navn står for de
indlæg forfatteres egen regning og kan
ikke betragtes som udtryk for redaktionens
eller udgiverorganisationens mening.

indholdet er udtrykt af KDA Service ApS, Kongelig
Danish Aero Clubs servicevirksomhed
for menflyvning.

indholdet af artikler og billeder er kun
gældende efter forudgående aftale!

0015-492X



indholdet er trykt på miljøvenligt papir
i samarbejde med Folkebladet i perioden 1.7.05 til
1.6.06: 3.912 ekspl.

indholdet er trykt på miljøvenligt papir
i samarbejde med Folkebladet i perioden 1.7.05 til
1.6.06: 3.912 ekspl.

indholdet er trykt på miljøvenligt papir
i samarbejde med Folkebladet i perioden 1.7.05 til
1.6.06: 3.912 ekspl.

Artikler:

- 8 F-35 Draken med i socialt arbejde
- 10 DMU Sport styrker indsatsen for flyvesikkerhed
- 12 Center Air først i Europa med MPL
- 14 Med S-61-A til Stauning
- 16 Air Support A/S – Succesen fortsætter
- 21 OY-CMV har vundet luftslaget over Vendsyssel
- 24 Europe Air Sports samspil med EASA

Rubrikker:

- 4 Kort Sagt
- 18 Historiske vingesus
- 22 For 70 års siden
- 23 Oscar Yankee
- 28 Organisationsnyt
- 29 Kalender
- 30 KDA – Årsberetning
- 37 Det sker
- 38 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Kort Sagt

Ny chef i CPH



Brian Petersen er udpeget til ny administrerende direktør for Københavns Lufthavn A/S. Han afløser Niels Boserup, som efter 16 år i direktørstolen, går på pension. Det er aftalt med bestyrelsen, at Brian Petersen tiltræder snarest muligt og senest den 1. juli. Valget er faldet på Brian Petersen på grund af hans internationale erfaring med og evne til at skabe vækst, hans veludviklede lederevner og ikke mindst hans evne til at forstå kundernes behov og få nye idéer til at forbedre kundeoplevelsen.

Jeg er ikke i tvivl om, at vi har fundet den rette mand til at være i spidsen for den kommende udvikling af Københavns Lufthavn, hvor passagertallet skal øges fra 20 til 30 millioner om året, og hvor positionen som Skandinaviens vigtigste knudepunkt fortsat skal udvikles", udtaler bestyrelsesformand Henrik Gürtler.

Brian Petersen er General Manager i den globale dagligvarekoncern Procter & Gamble. Med base i Guangzhou er han ansvarlig for en betydningsfuld del af det kinesiske marked og har et stort ledelsesansvar. Fokus på kunderne har ført til gode forretningsmæssige resultater gennem Brian Petersens 19 år hos Procter & Gamble. Gennem karrieren har han haft lederstillinger i England, Sverige, Tyskland, Marokko, Schweiz og senest i Kina.

Brian Petersen har en MBA fra John E. Anderson Graduate School of Management, UCLA og en uddannelse fra Copenhagen Business School. Med jobbet som administrerende direktør i Københavns Lufthavn flytter han hjem til Danmark.

"Gennem årene har jeg nydt at rejse gennem Københavns Lufthavn på grund af dens atmosfære og passagervenslighed. Min erfaring er, at den langsigtede vækst og de gode resultater opnås, hvis forretningen udvikler sig på kundernes præmisser. Jeg ser frem til, i samarbejde med flyselskaberne, at skabe vækst og gode muligheder for passagererne. Københavns Lufthavn skal være Skandinaviens største, Europas mest effektive og blandt verdens bedste lufthavne. Den vision står jeg helt bag. I den første tid vil jeg rundt og tale med alle interessenter i lufthavnen, så jeg kan lære af de kompetente folk, der bidrager til lufthavnens udvikling", siger Brian Petersen, der er 45 år, gift og har tre børn.

Fjerde C-130 til Flyvevåbnet i luften

Flyvevåbnets 4. C-130J-30 med betegnelsen B-583 var på vingerne første gang den 12. februar ved fabrikken i Georgia.

Ingeniør Peter Laustsen fra FMT, der er projektleder på anskaffelsen af det 4. Hercules fly siger: "Selve anskaffelsen er gået over al forventning, blandt andet fordi producenten Lockheed Martin har forbedret proceduren efter produktionen af de første tre Hercules C-130J-30 til Danmark."

Når det ny Hercules fly er færdig fra fabrikken, så skal der lægges ESF-skum ned i brændstoftankene. Skummet er med til at begrænse eksplosionen til et meget lille område, hvis flyet for eksempel bliver beskudt med et mindre våben.

– FN stiller krav om ESF-skum, hvis man arbejder for dem. To fly har fået installeret skum, og det sidste operative fly vil få det installeret i løbet af kort tid. Nu får vi det 4. fly tre måneder tidligere, så vi både kan få installeret skum og få det opdateret, inden det er klar til operation i løbet af første halvår 2008, forklarer projektleder Peter Laustsen.

Efter installation vil flyet blive opdateret til konfiguration Block 6.1, der standardiserer flyet med andre internationale brugerlande. De tre første fly vil efterfølgende blive opdateret til Block 6.1.



B-583 i luften første gang. Foto: Forsvaret.



Il-62 på forpladsen i Århus. Foto: Ole Steen Hansen.

Fint besøg i Århus

Den 15. marts var der sjældent besøg i Århus Airport, da Ukraines præsident Viktor A. Yushchenko besøgte Århus' borgmester N. Wammen og tilbragte godt tre timer med virksomhedsbesøg inden turen gik videre til København. Præsidenten kom i en Ilyushin Il-62, der fyldte godt på forpladsen med det ukrainske flag blafrende ud af cockpittet, da den blev dirigeret på plads.

Det flyvende hjemmeværn

Det er tre år siden af Flyvehjemmeværnets flyvende enhed ophørte. Det skete som følge af nedlæggelsen af Luftmeldekorpsset.

Nye opgaver er imidlertid opstået, så som støtte til indsatslederne i forbindelse med skovbrande, olieforurening,

naturkatastrofer og terroraktioner. Det mener flyvehjemmeværnsinspektøren, oberst Kurt Norup Refsgaard, der har forhandlet en aftale på plads hvor indgår leje af otte Cessna fly, der skal kunne være i luften inden for en time.

De første fire flyvende afdelinger vil blive placeret i Rønne, Roskilde, Esbjerg og Maribo. Disse lokaliteter er valgt ud fra følgende grunde:

- Der skal være tilstrækkeligt antal piloter blandt flyvehjemmeværnets medlemmer i området
- Der skal være et eksemplar af den ønskede flytype til rådighed
- Udlejeren skal kunne stå for vedligeholdelsen.

Placeringen af de sidste fire afdelinger er ikke fastlagt endnu, men en afdeling vil blive placeret i Nordjylland.

Den 31. marts samledes fly og personel fra de fire etablerede afdelinger for senere at mødes i Odense Lufthavn til præsentation for myndigheder og presse. (Se foto næste side)

EH101 til England

Forsvarsminister Søren Gade imødekommer et ønske fra den britiske forsvarsminister om at gennemføre en overdragelse af seks nye danske EH101 helikoptere fra Forsvaret til Storbritannien mod, at Danmark hurtigst muligt modtager seks tilsvarende helikoptere.

De seks af de 14 EH101 som Danmark netop har anskaffet er transporthelikoptere, og det er dem som briterne nu får overdraget.

Storbritanniens deltagelse i internationale operationer har medført et øget operativt behov for helikoptere, som de ikke selv kan efterkomme. Da de danske styrker opererer tæt sammen med de britiske styrker i bl.a. Afghanistan, vil både danske og britiske styrker kunne opnå operative fordele ved en forøgelse af antallet af helikoptere i indsatsområderne.

For at sikre, at opbygningen af den danske troppetransportkapacitet ikke forsinkes unødigt, er det hensigten at indlede et operativt og uddannelsesmæssigt samarbejde mellem Danmark og Storbritannien. Samarbejdet søges tilrettelagt således, at de danske besætninger er uddannet og rutineret, når de seks erstatningshelikoptere fra Storbritannien forventeligt modtages i 2010.



Det første møde af de Flyverhjemmевærnets flyvende afdelinger. Foto: Charlotte Baun Drejka.



Bliv AFIS-operatør

Sønderborg Aviation Center tilbyder nu uddannelsen som AFIS-operatør.

Der er for øjeblikket mangel på AFIS-operatører i Danmark og Skandinavien og der er derfor gode jobmuligheder efter endt uddannelse.

Uddannelsen som AFIS-operatør består af flg. moduler

- Basic (Basic ATS Training)
- AFI (Aerodrome Flight Information Service Instrument Rating)
- Vejrobservatør

Desuden kan vi tilbyde AFI/RAD (Aerodrome Flight Information Radar Endorsement)

Uddannelsen kan tages som en samlet uddannelse, men vi kan også tilbyde alle moduler som enkeltmoduler.

Vi forventer at starte det første hold op medio august 2007, og forventer at kurset strækker sig over ca. 4 måneder + evt. AFI/RAD.

SAC

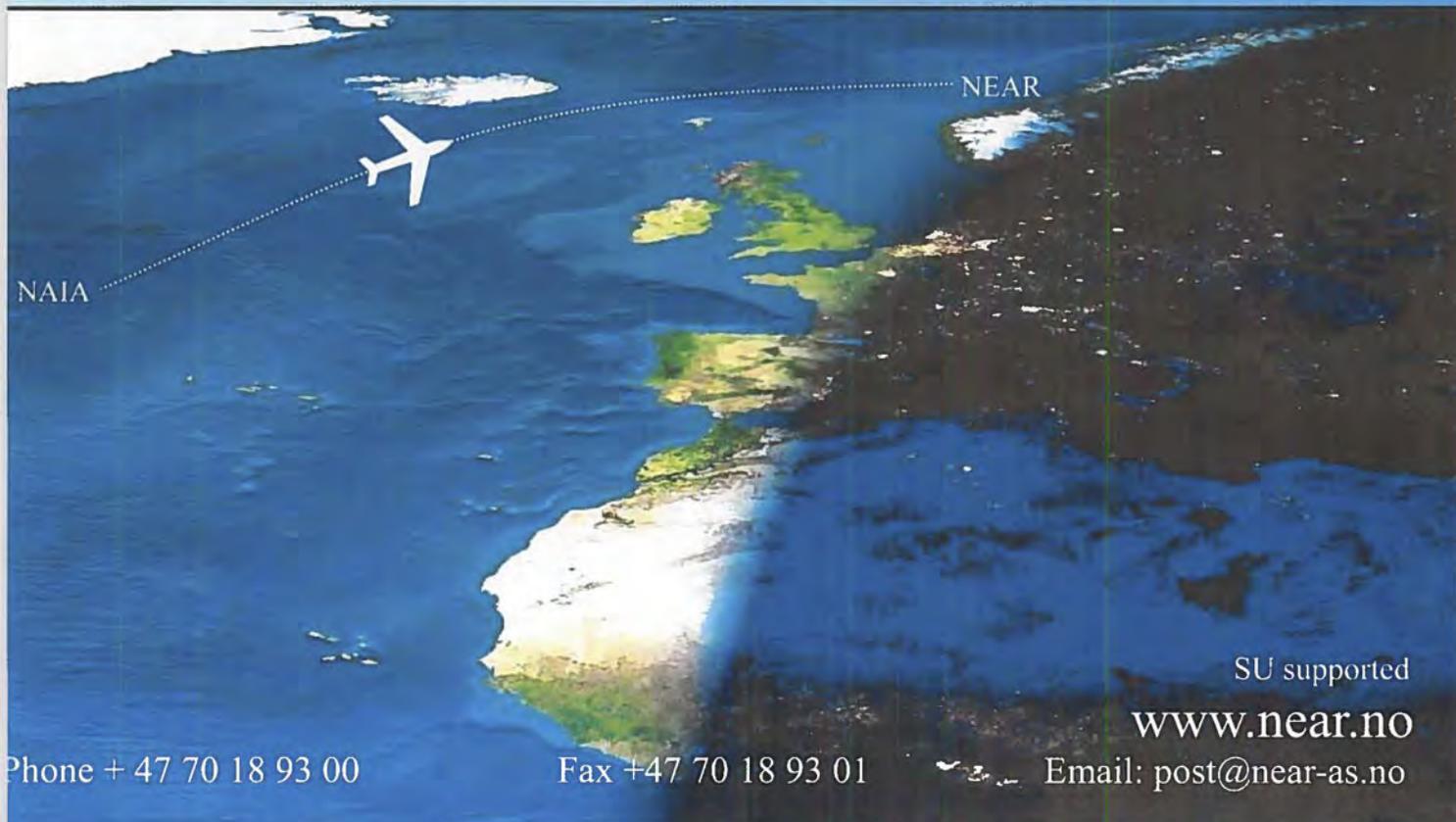
Sønderborg Aviation Center

For mere information om uddannelsen, de enkelte fag samt kursuser, se vores hjemmeside www.eksb.dk eller kontakt kursuskoordinator Heidi Kulby hk@eksb.dk eller 73422162.

Besøg vores hjemmeside www.eksb.dk

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which we have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete Professional Pilot ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your career by attending the next admission test 24th of April 2007, NEAR is your best and safest choice in Europe!



SU supported

www.near.no

Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Email: post@near-as.no

Included in the education...

European and American
Professional Pilot
Certificates

Up to 2000 flight hours

Apartment in USA and
lodging house in Norway

Preparation course for your
first job as pilot in Denmark
and Europe

THE DREAM OF FLYING

Every year NEAR is completing 32-48 Professional Pilots through the well known ATPL Integrated model. This is the pilot program you should start with if you have no or only minor experience from flying. We have students from Denmark at different phases in the program. Our goal is to serve and provide the students from day one of enrollment, and until the students get their Certificates, and important experience as Flight Instructors. One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR and NAIA, and continued in his first Professional Pilot job in SkyEurope only short time after graduation. He says:

"The dream of flying has always been there. NEAR and NAIA made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

The first step towards your career as a Professional Pilot starts with the admission test at NEAR. We are arranging 4 admission tests a year. The next admission tests are held on the 24th of April and in August, and will take place in our facilities at Ålesund Airport Vigra outside the town of Ålesund on the west coast of Norway. The test itself will take one day. It is also possible to join another testing day upon request. Since we have noticed that Danish candidates take an interest in our ATPL Integrated Professional Pilot program, we will for the admission tests during 2007 invite interested candidates without costs to Norway, provided enrolment in one of the classes in 2007. Dates for testing are always announced on our websites at www.near.no. Apply now to participate at the admission test events in Norway!

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!





Fra v. seniorsergent og leder af »flyflytterne« Hans T. Christensen, på knæ leder af fritidsklubben Viadukten, Otto Jensen og frivillig medarbejder pensioneret luftkaptajn i SAS og tidligere F-84 pilot i Flyvevåbnet, Preben Jørgensen (PRE).

F-35 Draken med i socialt arbejde

Tekst og billeder: N.M. Schaiffel-Nielsen

Hvis man kører gennem Roskilde i tog, kan man på højre side af jernbanen se en SAAB F-35 Draken med halenummeret AR-105 sidde højt til vejrs på en stolpe. Hvad man ikke kan se er, at flyet er en del af et stykke unikt socialt arbejde med at hindre unge mennesker i at havne i kriminalitet, men også til at hjælpe dem i gang med en uddannelse.

Leder af fritidsklubben Viadukten i Roskilde, Otto Jensen, ligner bestemt ikke en mand, der er på vej på pension, men det er han. Han har glød i blikket når han taler om sit projekt med at hjælpe unge anden generations indvandrere med at undgå at havne i kriminalitet og med at finde et arbejde.

– Forstår du, de unge vi får her i fritidsklubben er unge som socialarbejdere og politiet i Roskilde er begyndt at bekymre sig om. De har ofte en storebror, som allerede er kendt af de to myndigheder, og nu vil man gøre alt for at hindre, at lillebror går samme vej!

– Hvad har det overhovedet med et Draken kampfly at gøre?

– Tilbage i 2002, tror jeg det var, kom jeg til at tale med min ven pensioneret luftkaptajn i SAS, Preben Jørgensen, med en

fortid på fem år i Flyvevåbnet med flyvernavnet PRE om, at det ville være en god ide om vi fik lavet en flysimulator, som bestod af et rigtigt fly, der kunne bevæge sig medens »piloten« sad i sædet.

Skaf et fly

Preben Jørgensen fik opgaven med at skaffe flyet. Han tog kontakt til Flyvevåbnets Historiske Samling, (FHS) som dengang havde major E.B. Jørgensen som leder. Han og en mindre delegation var i Roskilde for at høre mere om planerne. De to initiativtagere overbeviste Flyvertaktisk Kommando og FHS om de seriøse i deres planer. De fik tilbudt en F-104. –Det var ikke den vi ville have« vi ville have en Draken, det er en rigtig jager, understregede Otto. Den 24. juni 2003, efter kun tre måneders sagsbehandlingstid, fik de deres Draken.

Flyflytterne

Opgaven med at flytte AR-105 fra den nedlagte Flyvestation Vandel til Roskilde blev overdraget seniorsergent Hans T. Christensen og hans to hjælpere, flyverspecialisterne Sigurd Nielsen og Knud Søndergaard.

H.T. Christensen har gennem sin karriere som leder af teknikken i den nedlagte Stationsflight på Helicopter Wing Karup, og nu ved Maintenance Wing, eller Flyservice, som det kaldes i hverdagen, flyttet omkring 60 Draken fly ad landevejen. Hertil skal lægges omkring 40 andre flytyper fra F-104 til DC-3. Med udgangen af april går han på pension. –Vi vil komme til at savne hans ro og overblik, sagde Sigurd Nielsen beklagende.

Men tilbage i 2002, hvor »flyflytterne« flyttede flyet til Roskilde. Dengang blev de tre så grebet af projektet, at de har været der flere gange siden for at følge med i processen. De gav alle tre udtryk for en stolthed over at kunne støtte et fornuftigt stykke socialt arbejde.

Otte meter over jorden

For at få flyet op at »flyve«, blev der gravet et flere meter dybt hul inde i bygningen. Kæmperøret som flyet skulle monteres på blev støbt ned i mange mange tons cement, ligesom røret blev fyldt op.

Ideen var, at flyet skulle kunne sænke og løfte næsen 35°, ligesom det skulle kunne vrides 35° sideværts. Hele den konstruktion blev beregnet af inge-

nører fra DANFOS, som også sponsorerede hele det hydrauliske system. Ophænget til flyet fik man fremstillet på den lokale maskinfabrik. Rækken af sponsorer er for lang til at komme med her. En ting er Deres udsendte overbevist om, Otto Jensen kan skaffe penge så det vil noget. Hans er som nævnt dybt seriøs og meget overbevisende. Flyet på taget vil i fremtiden, med garanti, overbevise endnu flere om, at projektet er værd at støtte.

Hvad er meningen

Otto Jensen fortæller begejstret om planerne med at indrette en flyvekontrol i »Tårnet«. Her kan instruktøren sidde og holde øje med piloten i cockpittet. Han, og det bliver med sikkerhed PRE, kan give flyveinstruktioner, både om hvordan der skal flyves og så de egentlige informationer fra tårnet om startclearance, flyvehøjde, luftveje og meget mere. Bag instruktøren er der tre skærme. Her kan tre andre elever flyve med hvert deres imaginære fly. Programmet bliver sat op således at de fire kan flyve sammen i formation, eller flyve luftkamp mod hinanden.

Otto Jensen gør det soleklart, at de unge mennesker ikke bare skal lege og have det sjovt. Nej de skal lære alt om flyve og om luftfartsregler og meget andet, samt selvfølgelig om, hvorledes teknikken virker.

For at få dem videre i systemet, har Otto Jensen allerede én gang været på Helicopter Wing Karup med et hold på fem.

– Det er utrolig vigtigt, at de unge for lejlighed til at træffe de folk der er dedikerede på deres arbejde, hvad vi ikke mindst har fundet i Flyvevåbnet. Her fik de lejlighed til at deltage i alt fra morgenparade, over orienteringsløb til at skifte efterbrænder på en Draken sammen med pensioneret seniorsergent Kurt Hald fra Draken Team Karup. Det var alt sammen noget der fængede hos de unge.

Otto Jensen ved godt, at tiderne har forandret sig i Flyvevåbnet, men han håber på, at han kan få lov at komme igen med et nyt hold.

Vi kontaktede chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor S.Ø. Nielsen (SØL), der sagde: -Det er et godt initiativ, og selvfølgelig har Flyvevåbnet plads til den slags aktiviteter. Hvis fritidsklubben ønsker at besøge Helicopter Wing Karup igen, skal de kontakte Ledelsessekretariatet i Flyvertaktisk Kommando,



Udsigten fra AR-105's cockpit under et 35° climb fra taget på fritidsklubben Viadukten i Roskilde. Vi ved det vil kildre i maven på eleverne når de engang indtager sædet.



F-35 Draken på taget af Fritidsklubben Viadukten i Roskilde. Bemærk det meget komplicerede ophæng som klubben selv, sammen med en ingeniør fra DANFOSS har konstrueret for at flyet kan bevæge sig 35° til alle sider.

som vil tage sig af den praktiske del af arrangementet.

Selvejende institution

Hvem havde nogensinde drømt om, at et udrangeret kampfly skulle ende som en selvejende institution? Nej vel! Men alligevel er det tilfældet. Halenummer AR-105 er blevet en selvejende institution, og de drivende kræfter bag institutionen er Otto Jensen og PRE. Selv om Otto Jensen går på pension den 1. juni, har han ikke tænkt sig at slippe den gode ide, og arbejder videre med opgaven, men nu som frivillig.

PRE, der er næsten 10 år ældre end Otto har også tænkt sig at fortsætte, -Det

er for spændende, sagde han, medens han så ned på det gulv i hårdt træ, som de to havde været tre dage om at lægge. Det koster 30 kr. pr. meter forklarede han, men vi fik det for 10.

Otto når at fortælle, at man har fået forhåndsmeddelelse om, at Justitsministeriet vil støtte projektet med 200.000,00, som kan bruges til at lave arrangementer med de unge mennesker, som for eksempel det at tage en tur til Helicopter Wing Karup i en uges tid.

Da vi forlod Klub Viadukten, var solen ved at gå ned bag Draken flyet, et flot syn, der ikke blev mindre flot, med den viden vi havde fået om hvorfor flyet stod der.



Læs mere om aktiviteterne
op DMU Sports hjemmeside:
www.dmu-sport.dk.



Alle arrangementer i DMU Sport har fokus på landinger, som typisk er det svage punkt for rutinerede piloter. Men også de bedste har godt af at blive udfordret. Her ses sidste års danske mester i præcisionsflyvning, Lago Laumark-Møller, i sin 60 år gamle KZ III under landingskonkurrencen ved NM i Vamdrup.

DMU Sport styrker indsatsen for flyvesikkerhed

Af Allan Hansen, formand for DMU Sport

For DMU Sport blev 2006 et ualmindeligt godt år med flere vellykkede arrangementer – heriblandt et nordisk mesterskab, som endte med, at den største pokal fik lov at blive i Danmark vinteren over – for første gang i 41 år.

Men DMU Sport kan ikke hvile på laurbærerne ret længe. I vinterens løb har indsatsen for at højne flyvesikkerheden i Danmark lidt et mærkbart tilbageslag med Statens Luftfartsvæsen (SLV), beslutning om en kraftig nedprioritering af de seneste års arbejde under FLYSIK-paraplyen. SLV har nedlagt organisationen af FLYSIK-piloter, og der vil ikke fremover blive holdt de ellers meget populære FLYSIK-træf.

Alt for mange havarier

Samtidig viser havaristatistikkerne at behovet for at styrke sikkerheden er uformindsket. For PPL-piloterne var 2006 heldigvis ikke helt så slemt som 2005, men hæver vi blikket en anelse, ser det ikke godt ud.

Det kniber nemlig ganske alvorligt for ultralet-piloterne, som for nylig besluttede sig for at melde deres organisation DULFU ind i KDA. En meget fornuftig og glædelig beslutning, der også giver anledning til at se nærmere på sikkerheden i samarbejde med de øvrige KDA-unioner.

Bredere samarbejde

Det samlede behov for at vedligeholde og styrke piloternes skarphed er altså ikke blevet mindre, og derfor ser DMU Sport nu en mulighed i at fortsætte indsatsen i et bredere samarbejde mellem de frivillige organisationer inden for den lette flyvning. Det sker via drøftelser med DMU om at videreføre organisationen af fysik-piloterne, som har den direkte kontakt til de enkelte flyveklubber.

Samtidig har DMU Sport sonderet muligheden for at indlede et nærmere samarbejde med DULFU for om muligt at skræddersy nogle aktiviteter, som piloterne herfra kunne have interesse i.

Afvist af SLV

DMU Sport har også taget kontakt til SLV med tilbud om et nærmere samarbejde om en videreførelse af bl.a. FLYSIK-træf – eventuelt i kombination rally- eller konkurrenceflyvning, hvor DMU Sport råder over en særlig ekspertise. Reaktionen fra SLV var desværre i første omgang en blank afvisning, men DMU Sport fortsætter indsatsen for sikkerheden – med eller uden SLVs medvirken.

Foreløbigt er der således allerede tre arrangementer på bedding i år. Allerede den 12. maj er der opvarmning til DM i præcisionsflyvning ved et stævne på

Randers Flyveplads. Her forventes nogle af landets dygtigste konkurrencepiloter at deltage, men arrangementet er også åbent for alle andre, der har lyst at få det sidste af vinterens rust på rutinen banket af. Invitationen gælder således også ultralet-piloter – uanset erfaring.

DM i Skive - igen

Selve DM i præcisionsflyvning afvikles fra Skive Lufthavn i weekenden 2.-3. juni. DMU Sport har tidligere afviklet flere konkurrencer i Skive med succes med stor hjælp fra Skive Motorflyveklub. Denne konkurrence er primært for de skrappe piloter, idet mesterskabet også benyttes som udtagelse til NM og andre internationale konkurrencer.

Der er også i høj grad plads til andre piloter med mindre erfaring, da DM er delt op i to klasser, hvor B klassen ikke stiller så store krav. Det er stort set en mulighed for at pudse sine flyvefærdigheder af.

Årets foreløbigt sidste arrangement er programsat til den 8.-9. september. Det gælder det årlige rally, som typisk samler en bredere kreds af piloter. Her er kravene for at deltage noget mere afslappet end ved konkurrence-flyvningerne. Her kan alle deltage – og man kan til forskel fra præcisionsflyvning være flere i flyet på den navigationstur, som indgår i stævnet.



Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

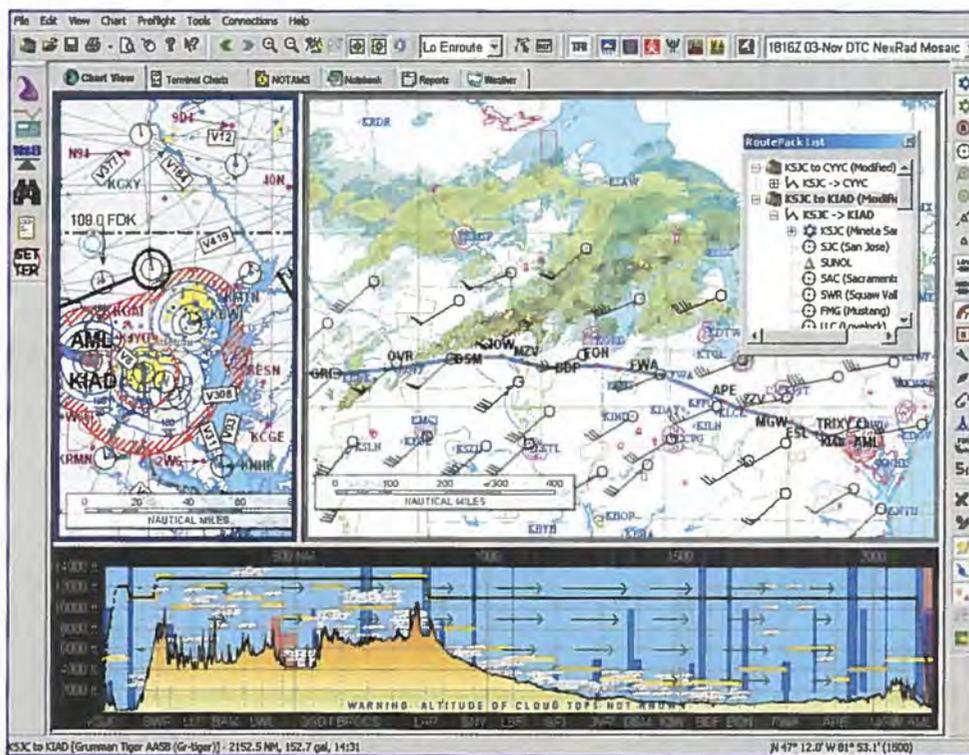
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData®, trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

outik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

CENTER AIR FØRST I EUROPA MED MPL

Tekst: Knud Larsen

Foto: Center Air og Knud Larsen



Center Airs bygning i Roskilde.

For ikke mange år siden blev et flyvercertifikat betegnet ved ét bogstav. A-certifikat var et privatflyvercertifikat. De efterfølgende betegnet ved B, C og D var erhvervsflyvercertifikater. D-certifikat var nødvendigt, hvis du ville være luftkaptajn i et luftfartsselskab. Hvis du fløj rundflyvning med et lille fly, var et B-certifikat tilstrækkeligt.

Efter overgangen til Joint Aviation Authority (JAA) fik certifikaterne nye navne. Nu hed et A-certifikat PPL(A), et B-certifikat hed CPL (Commercial Pilot Licence) og det højeste erhvervs-certifikat ATPL (Air Transport Pilot Licence). Et MCC (Multi Crew Coordination) kursus var også nødvendigt for at flyve fly, hvor to piloter var påkrævet.

Luftfartsselskabernes krav til et vist timetal for at kvalificere sig til pilotjobbet uanset det rigtige certifikat har altid været en stor barriere for mange unge piloter.

Derfor blev der fløjet rundflyvning på mange små flyvepladser om sommeren og taxifyvninger, hvor man kunne finde flyvetimer.

Men tiderne ændrer sig, siger medejer af flyveskolen Center Air Pilot Academy i Roskilde Lufthavn luftkaptajn Jens Kristian Frost. Der er behov for flere piloter. Tilgangen fra Flyvevåbnet og fra taxifyvningen til luftfartsselskaberne er ophørt.

I dag uddanner flyveskolerne deres elever til piloter i et single pilot opereret taxifly, hvilket er en uddannelse til et pilot job, der ikke længere er så relevant.

Infrastrukturen ændres, og rejsebehovet går mod flere destinationer over hele verden. Og alle disse flyvninger kræver fly med to piloter i cockpittet – derfor større behov for kvalificerede piloter.

Mål

Det er derfor i høj grad en påkrævet fornyelse af pilotuddannelsen, så denne uddannelse målrettes mod netop den job position i højre side på et multi-crew trafikfly, hvor 98 % af alle pilotaspiranter har deres fremtidige arbejdsplads. Derfor er MPL uddannelsen en uddannelse af piloter direkte til jobbet i store kommercielle jefly. Center Air Pilot Academy og luftfartsselskabet Sterling Airlines har samarbejdet i tre år om pilotuddannelse. I efteråret 2006 gav JAA/JAR muligheden ved gennem deres »BL« om Flight Crew Licencing (FCL) at målrette uddannelsen. Center Air forespurgte Statens Luftfartsvæsen om godkendelse af skolen til den nye uddannelse. Center Air var gennem samarbejdet med Sterling klar til at begynde uddannelsen af elever til Integrated Multi-Crew Pilot Licence – forkortet MPL(A). Træningsmanualen blev udarbejdet allerede i høringsfasen og sendt til SLV, da JAA havde adopteret MPL i november.

Den 18. januar 2007 udstedte Statens Luftfartsvæsen skolens MPL godkendelsesbevis, som den første MPL godkendelse i Europa.

MPL

Den teoretiske uddannelse er som til ATPL(A) med anvendelse af de nyeste computerbaseret træningsudstyr (CBT, Part Task Trainer FNPT II MCC, etc.). Nyt er undervisning i Threat and Error Management principper.

Sterling og andre luftfartsselskaber leverer instruktører fra aktive piloters rækker, hvilket sikrer en bred erfaringsplatform, og samtidig er en kvalitetssikring af uddannelsen fra start til slutprodukt. Ole Steen Therkildsen, skolechef

i Sterling, finder, at det er en stor fordel for et luftfartsselskab at kunne følge pilotaspiranternes udvikling helt fra start af uddannelsen. Samtidig giver det også et luftfartsselskab mulighed for at introducere bl.a. firmakultur til de kommende piloter på et meget tidligt stadie. Samarbejdet mellem Sterling Airlines og Center Air Pilot Academy er et krav for at kunne udbyde MPL uddannelsen. Dette indebærer bl.a., at Sterling Airlines er med i optagelsesforløbet samt løbende elevevalueringer frem mod pilotjobbet på Sterlings Boeing 737NG.

Hovedpunkterne i den praktiske uddannelse er

- 80 flyvetimer på en- og tomotoret fly (Center Air anvender Piper PA-28 og PA-34)
- 100 flyvetimer i simulator FNPT II MCC turbinefly
- 60 flyvetimer i simulator Boeing 737NG samt typerating (foregår i Kastrup)



Jesper de Hemmer Horskjær, Head of Training i Center Air Pilot Academy og First Officer i Sterling Airlines og Lars Søndergaard, kaptajn og Chief Ground Instructor i Sterling Airlines med SLV's godkendelsesbevis til MPL uddannelsen.

- 2 dage med landinger med Boeing 737NG (6 hver dag)
- 10 flyvninger i jump seat hos Sterling
- 100 bloktimer linetraining hos Sterling
- on the job training i Sterling

Jump seat flyvninger, linetraining og on-the-job training er ikke en del af MPL certifikat kravet, men Center Air Pilot Academy og Sterling Airlines har valgt at supplere grunduddannelsen med denne yderligere erfaring til aspiranterne.

Behov

Flyfabrikkerne Airbus og Boeing forventer i en prognose for hele verden frem til 2025, at der er et behov (vækst) for 17.000 nye piloter og yderligere 4 % for at kompensere for de, der går på pension.

Behovet for piloter i Indien er pt. så stort, at ca. 10 % af de kommercielle trafikfly står på jorden pga. pilotmangel.



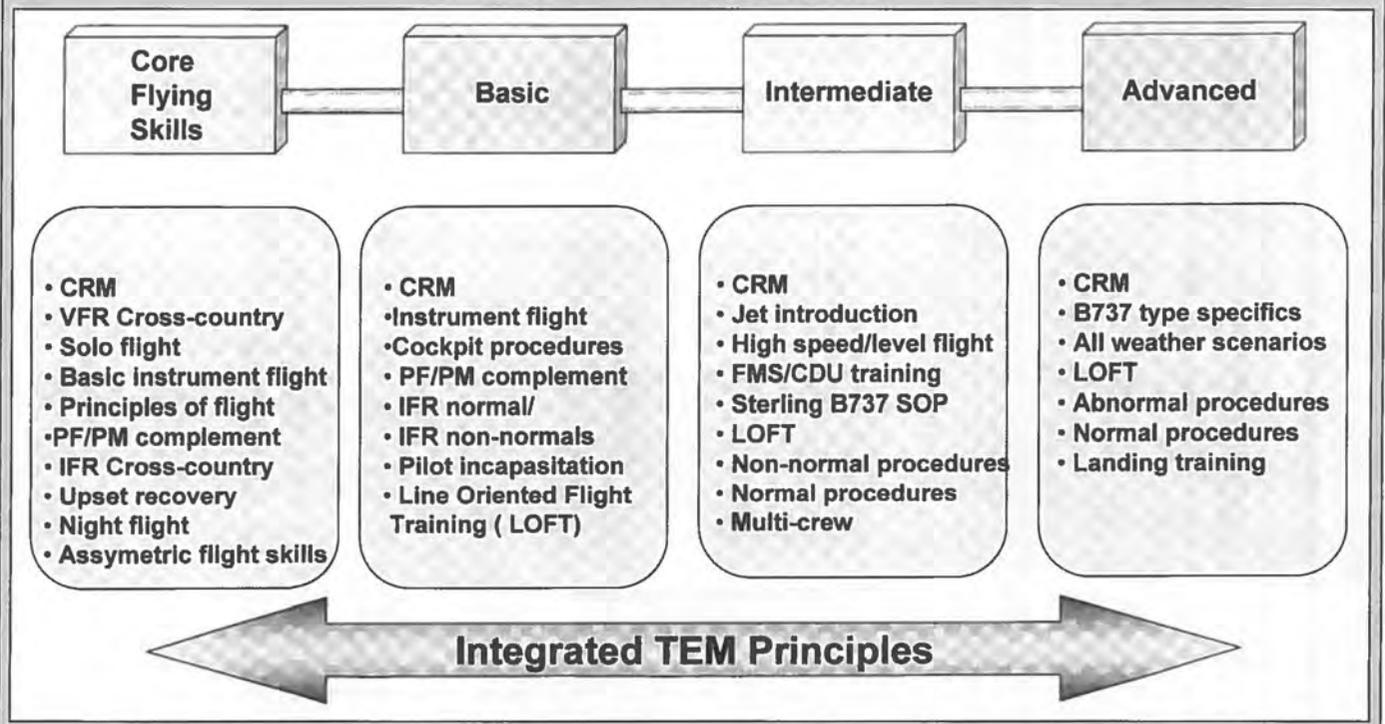
Anflyvning til Kastrup i FNPT II i King Air 200 konfiguration.



Flight Training Scheme



Uddannelsens opbygning og indhold



Med S-61-A til Stauning

Tekst og billeder: N.M. Schaiffel-Nielsen

Sikorsky S-61-A-1 er langsomt på vej ud af tjeneste i det danske Flyvevåben. Den første, halenummer U-240 er nu endt på Flyvevåbnets Museum i Stauning. Der står den nymalet og bragt tilbage i den konfiguration og farve, som den havde i 1984.

Flyvestation Værløse den 13. marts 2007. Der stod den så i malerværkstedet på Hovedværksted Værløse. Rundt om den havde malerne travlt med at anbringe de sidste anvisningsmærker, som fortalte, at her var der kun plads til to mand, og denne antenne må ikke bruges, hvis helikopteren skulle skubbes. Om der var 100 anvisninger fik vi aldrig talt, men der er mange.

Blandt dem der var kommet for at give en hånd med var pensioneret seniorsergent og tekniker på S-61, Erling Norman Larsen. Han var overalt. Det var mere end tydeligt, at det var hans hjertebarn flytteholdet var kommet for at hente, og det bekom ham bestemt ikke godt.

Flytteholdet

Flytteholdet fra Flyservice på Helicopter Wing Karup bestod af lederen Hans T. Christensen og flyverspecialisterne Sigurd Nielsen og Kurt Søndergaard. De tre er nok de mest erfarne i at flytte fly i Danmark. H.T. Christensen fortalte, at han havde flyttet 60 Draken fly og ca. 40 andre fly fra Firefly til F-16.

Nu var de klar til at flytte U-240. Alt var planlagt hjemmefra. De fire plader, som skulle bære helikopteren var produceret hjemme i Karup. Det viste sig, at de fire sikringspinde, der skulle igennem de to huller i helikopterens jackpoints var en smule for korte. Det kostede en tur over på maskinværkstedet og kort efter var problemet løst. –Det så ellers så smart og professionelt ud med de sikringspinde, sagde Sigurd Nielsen smilende.

For at kunne laste helikopteren på blokvognen skulle halehjulet skubbes helt op. Splitter blev pillet ud og alle de løse dele lagt i en kasse, så man kunne finde dem igen når de skulle monteres igen på Stauning.

Noget af det sidste der blev sat på helikopteren var Eskadrille 721 heraldiske mærke, og man var klar til at læsse flyet næste morgen.

Blokvognen

Chaufføren havde overnattet i førerhuset på blokvognen ved Sdr. Vagt. Klokken otte kørte kortegen ind gennem vagten og ud til Hangar seks for at hente helikopteren.

Blokvognen var en speciel oplevelse. For det første kan den forskydes i længden, for det andet så styrer den på de otte baghjul og for det tredje kan den hæves og sænkes i højden. Det sidste er vigtigt når man skal under broer, der er meget lave i forhold til lasten, men også når man skal over de »bump« som nogle kommuner strør omkring sig med på gader og stræder.

Blokvognens kran er imponerende at se på. Chaufføren forklarede, at den kunne løfte 800 kg. ude i 26 meters længde, og at han da havde haft 12 tons på krogen, men betydelig tættere på blokvognen.

Solen skinnede fra en næsten skyfri himmel. Til gengæld stod der en bidende kold vind ind fra nordvest, og tilskuerne frøs med anstand. Porten blev åbnet og U-240 rullede ud på sine små »reservehjul«. I virkeligheden var det kun fuselagen (kroppen) der skulle med til Stauning. Gearkasse, hoved og halehjul samt halerotor manglede. Årsagen var, at for at holde så mange S-61'ere flyvende som muligt, bliver alle de reservedele, som blot havde et rimeligt antal flyvetimer tilbage anvendt i de helikoptere som skal indgå i redningsberedskabet. Årsagen til miseren var, at leveringen af afløseren Agusta Westland EH101 Merlin var blevet forsinket på grund af problemer med haleratoren.

Sidste flyvetur fra Værløse

Trækkeren var koblet fra, S-61'eren linet op ved siden af den og nu skulle F-16-slinget monteres. Det foregik med størst forsigtighed. Blokken i slinget vejer alene omkring 400 kg. De lange tunge jernkæder med krogene ville så let som ingenting kunne lave dybe ridser i det flotte malerarbejde. Lasteholdet arbejdede med største forsigtighed. Skumgummiplader blev anbragt der, hvor man forventede krogene ville ramme. Der blev ikke lavet ridser eller buler. Og pludselig var det hele forbi. Helikopteren hvilede sikker på blokvognen, og man var klar til afgang.

Blomster

Erling Norman Larsen var med sikkerhed rigtig ked af det. Han havde medbragt en bærebuket, som han lagde på instrumentkonsollen med pilotens og anden pilotens sæde. Nok var hans sprogbrug barskt, men hvad der skete i hjertet kunne tilskuerne kun gætte om.

Turen over Sjælland og Storebæltsbroen var begivenhedsløs. Pludselig på Fyn klemte en lille blå firehjulstrækker sig ind mellem blokvognen og Folkevogns pick-up'en. H.T. Christensen undrede sig lidt over den aparte kørsel. Så kørte blokvognen ind på en raste-



Som noget af det sidste sættes Eskadrille 722's våbenskjold med den ottebenede hest i sølv og devisen NIHIL INTENTATUM (Intet uforsøgt) på siden af cockpittet.



Flyverspecialist Sigurd Nielsen i færd med at montere én af de fire plader, der skulle bære helikopteren under transporten.



At flytte en helikopter er ikke for tøsedrenge. Blokken i F-16 slinget vejer omkring 400 kg. Oppe hvor gearkassen skulle sidde, står flyverspecialist Sigurd Nielsen og holder øje med de tunge kæder, medens flyverspecialist Knud Søndergaard er i fuld gang med at montere en ekstra strop. Bemærk skumgummimadrassen og plastiksøbet, begge dele for at hindre, at malernes flotte arbejde ikke fik en skramme.



Rejsen på de ca. 300 km er endt. Her bakkes U-240 langsomt ned til sin sidste »helipad«, Flyvevåbnets Museum på Stauning Lufthavn.



Pensioneret seniorsergent Erling Norman Larsens sidste hilsen til »hans« helikopter.

plads, hvor den lille firehjulstrækker fulgte med. Forklaringen kom kort efter stoppe. Føreren var én af Erling Norman Larsens gamle kollegaer. – Han ringede og fortalte, at I var kørt, og så var det bare at vente. Han havde arbejdet på U-240, og nu ville han gerne have et billede af den inden den forsvandt til Jylland. H.T. Christensen lovede at flytte pick-up'en så han kunne få sit billede. Gammel kærlighed rustet som bekendt ikke, fandt vi ud af den onsdag.

Ankomst Stauning

Klokken 16 rullede blokvo­gen ind foran Flyvevåbnets Museum i Stauning. Forsigtigt blev den bakket ned foran porten i museets vestgavl. Blandt

tilskuerne var lederen af Flyvevåbnets Historiske samling, seniorsergent Lars Søe Jensen og formanden for Dansk Veteranflysamling Karsten Knudsen og den lokale presse.

Lars Søe Jensen fulgte nøje med i løsningen af S-61'eren og sagde, -Se de der omviklinger af plastik omkring kæderne! Det er én af fordelene ved at have H.T. til at flytte fly, han tænker på selv den mindste detalje!

I løbet af en lille times tid stod U-240 igen på sine »reservehjul« og Toft kunne skubbe den ind i museets hal med sin landbrugstraktor. Missionen var fuldført og helikopteren havde ikke fået en skramme.



Air Support A/S – Succesen fortsætter

Tekst og foto: B. Aalbæk-Nielsen

I præsentationen af Air Support A/S her i FLYV for et års tid siden kaldte vi historien om denne virksomhed for en succeshistorie.

Nu kan det konstateres, at succesen fortsætter, og en milepæl for virksomheden blev nået den 24. marts, da de(t) første spadestik blev taget til eget domicil i Billund Lufthavn.

Air Support A/S har i dag til huse i lejede lokaler på Ellehammers Allé i Billund, og her er der ved at blive for trangt. Som udviklingen er i øjeblikket, og som alt tyder på, at den vil fortsætte med en produktionsfremgang på 15-20% om året, vil det være nødvendigt at supplere det nitten mand store personale, som virksomheden beskæftiger i dag, med to-tre nye hvert år, fortæller salgsdirektør Jens Pisarski.

Det gør det nødvendigt med mere plads, og overvejelserne har gået på, om man skulle forsøge at finde andre og større lokaliteter, som kunne lejes, eller om man skulle bygge selv. Flere forhold talte for det sidste. Blandt dem var, at alene en flytning af de meget omfattende dataforbindelser, som er en af de vigtige forudsætninger for Air



Lufthavnsdirektør Jørgen Krab Jørgensen (t.h.) byder Air Support A/S velkommen inden for hegnet.

Support's aktiviteterne, er en særdeles kostbar sag, som prismæssigt beløber sig til omkring en halv million kroner. Derfor betyder sikkerheden for kontinuitet i egne lokaler meget, og det ville i givet fald kun være muligt at leje sig ind i andre og større lokaler for en forholdsvis kort årrække.

Efter modne overvejelser blev det derfor i sommeren 2006 besluttet at

bygge eget domicil. Tiden siden da er gået med planlægning og udarbejdelse af tegningerne til et byggeri, der vil give rådighed over godt 1.500 m², og hvor der opereres med en byggepris på omkring 14 mio. kr. Byggeriet ventes klar til indflytning i foråret 2008. Byggegrunden er fundet inden for lufthavnens hegn på en del af det betydelige areal, der blev til rådighed, da lufthavnens



»The Dream Team« i arbejde med de(t) første spadestik.



Direktør Per Jensen og hustru Sanne ved 1. spadestik-ceremonien.

store parkeringsarealer sammen med terminalbygningen blev flyttet til den anden side af flyvefeltet. Denne grund giver også på lidt længere sigt mulighed for at bygge hangar til Air Support's eget fly OY-PPS.

Det var en lidt utraditionel fremgangsmåde, der blev brugt ved markeringen af de (t) første spadestik. I en velkomsttale til de fremmødte fremhævede direktør Per Jensen, at der var to hovedårsager til, at man nu kunne tage fat på virksomhedens hidtil største enkeltinvestering i et eget domicil.

Den ene var en aldrig svigtende opbakning gennem årene fra hans egen hjemmefront – også når det i de første år ind imellem betød stor økonomisk usikkerhed i en grad, så det kunne blive nødven-

digt, at husholdningskassen måtte lægge ud, når der nødvendigvis skulle fyldes benzin på firmaets Mazda.

Den anden lå hos kollegaerne. Per Jensen understregede, at han helt bevidst ikke brugte betegnelsen »ansatte«, men kollegaer. »Det har altid været dem, der har været selve kerne i virksomheden«, sagde han. »De har i sandhed altid været – og er stadig – The Dream Team«.

Derfor – og i respekt for alle i dette fællesskab – havde Per Jensen besluttet

Med en PC'er ved hånden - II

Preflight Planning System

af Knud Larsen

FLYV har i tidligere udgaver omtalt EDB-programmet der lader dagligdagen rulle i flyverbranchen.

Der er så også blevet de planbrugsmeddelelser og administrativt arbejde der har givet anledning til udviklingen af programmet fra firmaet Air Support i Østjylland.

Hovedproduktet er et EDB-system til flyveplanlægning og beregning med navnet Preflight Planning System (PPS).

Systemet er hovedsageligt beregnet til taxiflyveselskaber, men der findes også programversioner til privat flyvning.

Systemet
Det grundlæggende i systemet er en database holdende på...

Der kan udskrives et talbrev til kunden over den ønskede flyvning. I brevet kan anvendes standardtekst, men der er også mulighed for at indtaste egne tekster.

Hvis PC'en er udstyret med taksamodul kan taksudbrevet sendes til kundens telex med det samme.

Når flyvningen skal udføres, benyttes flyveplanlægningsprogrammet (Flightplan).

Der vælges flyrute, der tages hensyn til flyets forbrugsforhold på forbrugs (Estimated Ramp Weight). Hvis ruten har været fejlet før er den gennem databasen allerede registreret som en fejl.

Der vælges flyrute, der tages hensyn til flyets forbrugsforhold på forbrugs (Estimated Ramp Weight). Hvis ruten har været fejlet før er den gennem databasen allerede registreret som en fejl.

De mere end alermest nødvendige. Dermed spares hurtigt kundeservice af kunden.

Etter at alle beregninger af vægt og balance start- og landegraden er beregnet, udskrives driftsplanen i A4-format.

Som systemets andre dokumenter kan denne sendes til en telex.

Alle IBM-kompatible PC'er med DOS styresystem kan anvendes. Systemet indeholder også en række muligheder for alle printere.

Systemet er let at menestjøre og nemt at anvende. Brugervejledningen fører den brugeren igennem alle de nødvendige indstillinger, og disse...



Per Jensen

Per Jensen har en lang og lønning bag sig, bl.a. som taxitaxi fører i 3000 ti-

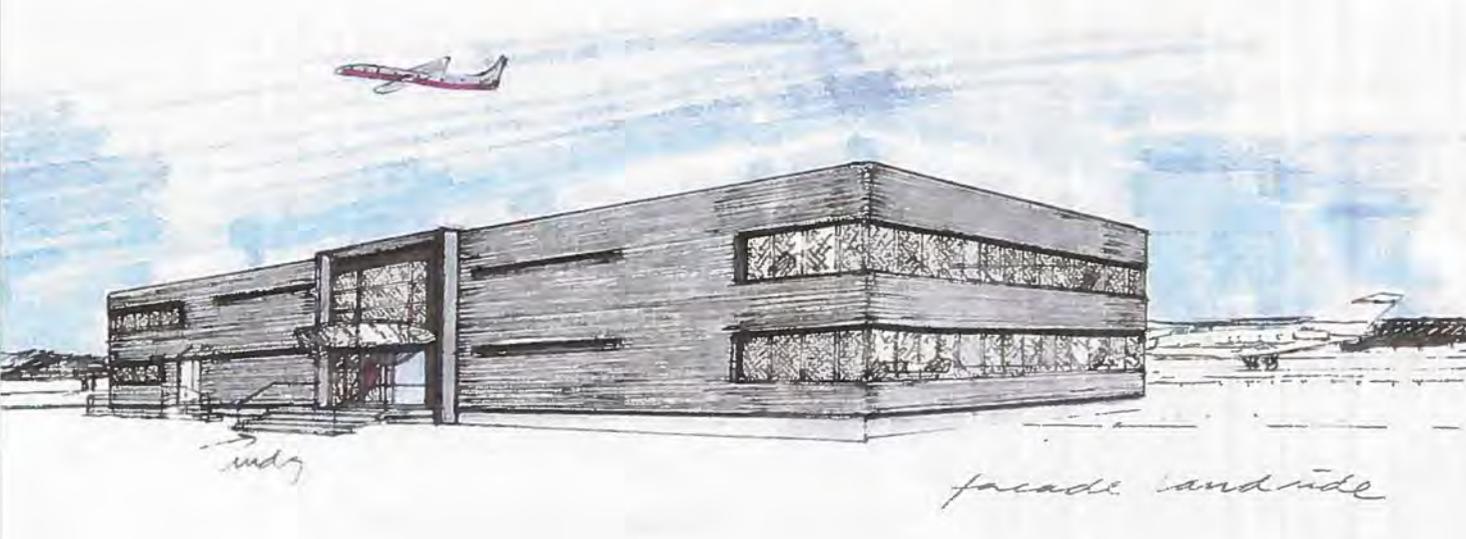
FLYV's første omtale af PPS og Per Jensen i december 1991.

ikke at få kørt landets største gravemaskine i stilling til et første »spadestik«. I stedet blev værktøjet til dette spadestik afsløret: En splinterny spade til hver af de beskæftigede i Air Support A/S.



- Air Support A/S blev grundlagt i 1989 af pilot og software engineer Per Jensen.
- Virksomheden beskæftiger i dag 19 personer.
- Hovedproduktet er forskellige udgaver af et Preflight Planning System – PPS, der er et software værktøj til komplet styring af og briefing vedr. flyveoperationer inden for såvel General Aviation som Airlines, ligesom det rummer det organisatoriske værktøj til styring af selskabets hele flight dispatch.
- Anvendelsen af PPS giver et påviseligt »return of investment«, hvilket betyder, at flyveselskabet tjener penge ved at bruge PPS.
- PPS anvendes i dag af 220 kunder i 27 lande over hele kloden. Tilsammen opererer de mere end 1.500 fly.
- Gennem de senere år har den årlige tilgang af nye kunder været 20+.
- Alene i dette års første tre måneder er der kommet ni nye til.

(Se i øvrigt FLYV nr. 4/2006 side 16 ff.)



Air Supports nye domicil i arkitektens streg.

HISTORISKE VINGESUS

DOUGLAS B-66 DESTROYER



Douglas B-66 blev ikke bygget i nogen decideret prototype, men her er en af de første af de fem RB-66B, som blev leveret til USAF i februar 1956.

AF WILHELM WILLERSTED

Generelt set er der ret markant forskel på de militærfly, der skal gøre tjeneste i de forskellige landes luftvåben og deres tilsvarende flådeafdelinger. Men der er naturligvis undtagelser fra reglerne.

Et af dem er denne måneds »Historiske Vingesus« – Douglas fabrikkens tomotorede B-66 Destroyer, som »fra fødslen« blev udviklet til U.S. Navy som Douglas A3D Skywarrior, der var et temmelig stort hangarskibsaseret bombefly.

Det var naturligvis flyingeniøren Ed Heinemann, der stod for designet, som til en række andre vellykkede og kendte amerikanske fly.

U.S. Air Force fik øje på »himmelkrigeren« og fik overtalt Douglas og Heinemann til at tænke i landbaserede baner.

Man havde brug for en afløser til de veltjente Douglas Invader, som Heinemann også var mester for – og så gik han til tegnebrættet.

I begyndelse mente han, at det var gjort med at droppe hangarskibsegenskaberne for det store fly, men efterhånden som Air Force fik øjnene op for flyets potentiale, så blev operationen lidt mere omfattende.

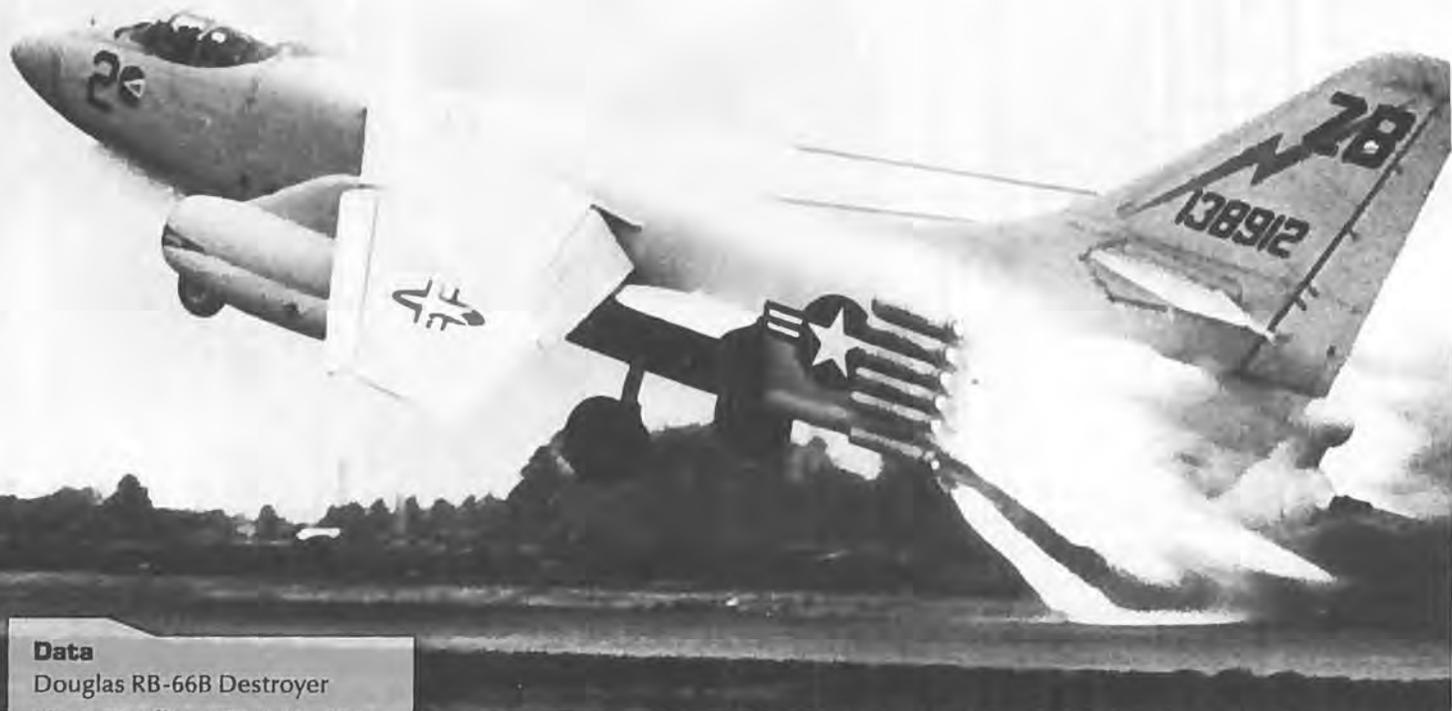
USAFs ønsker med B-66 var primært at anskaffe en let bombemaskine til

Strategic Air Command, en nat-foto-recognoscerings-udgave (RB-66) samt senere derudover en speciel variant (EB-66D), der kunne løse »electronic-warfare« opgaver.

U.S. Air Force ønskede i modsætning til U.S. Navy primært at anvende B-66 til opgaver i lav højde, og det krævede andre katapultsæder end dem i »Skywarrior«. Det var også nødvendigt for Ed Heinemann og hans stab at foretage en del ændringer af vingerne, så alt i alt blev det til B-66, som nu fik navnet »Destroyer« og altså faktisk var en helt ny Douglas-konstruktion.



Douglas B-66 var i modsætning til flåde-familiemedlemmet »Skywarrior« beregnet til at operere i lav højde.



Data

Douglas RB-66B Destroyer

Motor: To Allison J71-A-11 på hver
4.625 kg tryk

Spændvidde:..... 21,9 m

Længde:..... 22,9 m

Højde:..... 7,1 m

Tomvægt:..... 19.717 kg

Fuldvægt:..... 37.641 kg

Rejsehastighed:..... 845 km/t

Max. hastighed:..... 1.016 km/t

Stigeevne:..... 4.840 ft/min

Tophøjde:..... 11.856 m

Rækkevidde:..... 3.970 km

Både U.S. Navy's Skywarrior og Air Force kollegaen Destroyer kunne udstyres med JATO-raketter til afkortning af startstrækningen.

krigen – men kun til rekognosceringsopgaver, hvorimod deres Skywarrior »flåde-kolleger« var effektive som deciderede bombemaskiner i samme krig.

36 EB-66C Destroyer med en besætning på syv mand og med betegnelsen RB-66C blev benyttet til at holde øje med Cuba under missil-krisen i 1962 og disse fly arbejdede siden hen i Vietnam.

En særlig vejrrekognosceringsudgave – WB-66D – blev bygget i 36 eksemplarer.

Northrop modificerede to WB-66D med nye vinger mm. til en række interessante testflyvninger i forbindelse med laminar-flow forsøg, der jo havde til opgave eksempelvis at reducere luftmodstand og »drag« omkring især vingerne. Testflyvningerne fandt sted fra Edwards Air Force Base i Californien.

Der er i alt bygget 209 eksemplarer af Douglas Destroyer, som gjorde tjeneste i USAF indtil 1973. Et eksemplar af typen

U.S. Air Force's XB-66 Destroyer fløj første gang den 28. juni 1954. Men man droppede at bygge deciderede prototyper, og Douglas leverede i stedet i februar 1956 fem RB-66B efterfulgt af i alt 145 eksemplarer af denne version, som blev anvendt til nat fotorekognoscering.

Douglas oplyste dengang i deres nyhedsbrev, at flyene kostede 2,55 millioner US Dollars stykket, og det får man jo ikke mange foto-fly for nu om stunder!

13 B-66B blev udviklet til specielle EB-66B fly og blev anvendt under Vietnam-



NATC afprøvede i 1954 Ed Heinemanns to-motorede jetbomber og fotofly. Her droppes brændstof fra dyser under vingerne ved en testflyvning over Edwards Air Force Base.

in natura er udstillet på U.S. Air Force Museet i Dayton, Ohio.

Douglas B-66 er i øvrigt også hovedperson i bogen »Bat 21«, som senere (i 1988) er blevet filmatiseret. Det er historien om en Douglas EB-66 (med kaldenavnet »Bat-21«), som blev skudt ned af et nordvietnamesisk jord-til-luft missil under Vietnamkrigen. Bogen og filmen handler om de bestræbelser amerikanerne gør for at redde den eneste overlevende fra nedskydningen oberstløjtnant Hambleton, i filmen spillet af Gene Hackman.

Det bliver en blodig redningsaktion, hvorunder amerikanerne mister bl.a. en Bell Huey helikopter, en Douglas Skyraider, en Sikorsky HH-53 samt en OV-10 Bronco inden man får reddet den forulykkede amerikanske pilot. Redningsaktionen, der (historisk korrekt og på tragisk vis) altså koster et stort antal dræbte personer – samt foruden EB-66'eren yderligere ni ødelagte fly! ✈



Douglas Destroyer kunne også tankes i luften. Her får en RB-66 saledes leveret drinks over skyerne, mens bartenderen øverst overvåger processen.



Her ses fire Douglas A3D Skywarrior, som opererede fra hangarskibet USS Forestal. Skywarrior var det største hangarskibsbaserede fly i U.S. Navy.

OY-CMV HAR VUNDET LUFTSLAGET OVER VENDSYSSEL

Af Tage Olesen

For 10 år siden gik RV-6 OY-CMV i luften for første gang. Fra Sindal lufthavn. Det var en fantastisk oplevelse at sidde i en maskine man har arbejdet på ca. 4.000 timer over tre år med at skrue, nitte og lime sammen og finde ud af at den opførte sig over al forventning.

Jeg fik bygget en lille hangar, som var »skræddersyet« til CMV, så den kunne bo på lufthavnen.

Jeg ville dog allerhelst have den stående hjemme på Helsegården ved siden af vores private bil.

Når man har sådanne tanker i et område, hvor janteloven er øverste myndighed, skal man altid være forberedt på nogle genvordigheder og meget besvær med systemerne (forvaltningerne).

At der skulle over otte års kamp med de forskellige politikere, embedsmænd og naboer, før freden indfandt sig ved Naturklagenævnets hjælp, var der vist ingen der kunne forudse, endsize drømme om.

Overskudsjord

Sagen startede ved at jeg udgravede en sø. Der blev fyldjord i overskud, som kunne lægges langs søen, til en 550 m x 30 m landingsbane, hvilket jeg startede med og ansøgte Nordjyllands Amt om tilladelse til at benytte banen. Da det blev offentligt kendt, hvilke grusomme planer jeg havde med et naturskønt område, gik der panik i alle. Amt, kommune og naboer. Amtet afslog – naboerne protesterede vildt og startede en underskriftindsamling, hvor over 90 % i tre km omkreds skrev under.

Jeg blev noget chokeret over og meget skuffet over denne reaktion. I min chokerede tilstand forsøgte jeg at få hjælp fra de »højere magter« Naturklagenævnet. Det lykkedes med 1 stemmes flertal at få lov til at benytte banen, på betingelse af at det kun var CMV med mig som pilot der fik tilladelse til 400 operationer pr. år (200 starter og 200 landinger).

For nogle år siden fik min søn Palle certifikat, og da det jo var besværligt at slæbe farmand med hver gang Palle skulle i luften, ansøgte vi allernædigst Amtet om Palle måtte være pilot på den givne tilladelse. Det gik man tøvende



Banen ligger på tværs (13-31) lige foran søen. Foto: Tage Olesen.

med til, og samtidig meddelte man, at hvis et fremmed fly bare forsøgte at lægge an til landing (med mindre der var ildløs ombord) ville banen omgående blive lukket.

Under anlæggelsen af banen forsøgte kommunens embedsmænd at stoppe arbejdet. De mente ikke papirerne var i orden. Vi nægtede at efterkomme påbudet, idet vi havde en gravetilladelse til søen, og med den i hånden, måtte de opgive og gå skuffede hjem.

Der gik et par år, hvor vi fløj luften tynd over Vendsyssel med CMV. Vi fik lov til at bygge en lille hangar ved siden af bilgaragen.

Lokalplan

Da jeg rundt omkring i verden fik mange flyvevenner, som godt kunne tænke sig at aflægge Helsegården en visit, blev min frustration over betingelserne, så stor at jeg forsøgte igen.

Da vi havde haft myndigheds- og naboproblemer med udgravningen af søen og genopbygning af en del af ejendommen efter lynbrand, fik jeg besked på om at få udarbejdet en lokalplan for området. Man var blevet alvorlig trætte af alle mine relevante ansøgninger, jeg gennem årene var kommet med. Lokalplanforslaget blev indsendt, og jeg tog selvfølgelig brugen af banen med.

Janteloven

Igen gik der panik i det lille samfund. Janteloven blev igen fundet frem. Denne gang var borgmesteren den mest aktive. Da samme borgmester er formand for Sindal Lufthavn, mente han at de i Sindal ville få alvorlige finansielle problemer, hvis jeg startede med at lade mine gæster lande på Helsegården. Sagen blev taget op i byrådet, stemmerne var 13 imod og fire for at give mig tilladelsen. Samtidig foranledigede han en

skriftlig rundspørge blandt naboerne. Han kundgjorde at hvis blot én nabo var imod, ville tilladelsen blive nægtet.

Nu tænkte jeg, med så mange »fjender« var det brug for nogle større og mere effektive våben i »luftslaget«. Jeg fik fat i min advokat, og ved fælles hjælp fandt vi ud af at kommunen ikke kunne bruge janteloven, som den hidtil havde gjort, men var nødt til at bruge forvaltningsloven.

Med den i hånden fandt vi ud af, at når der ikke kan konstateres gener som berører andre i henhold til lufttrafikreglerne ved brugen af banen, da har de lokale myndigheder ikke hjemmel til at blande sig i brugen af en privat landingsbane, og da slet ikke for at beskytte egen virksomhed.

Naturklagenævnet kontaktes igen, denne gang var afgørelsen 100% til min fordel.

Endelig vendte stemningen. Frustrationen i kommunalbestyrelsen var stor. Naboerne kunne ikke rigtig finde ud af det længere, de havde jo aldrig følt sig generet, men vigtigst af alt: jeg var lettet.

Da afgørelsen faldt lige før« lukketid »for Amt og Kommune opstod der stor panik i kommunalbestyrelsen. Man var klar over at det ikke var muligt at få skovlen under den dumme skid fra Helsegården, inden man var nødt til at nedlægge kampstyrken og flytte til Hjørring.

I storkommunen mener jeg man har råd til at købe sko der ikke klemmer så meget. Mon ikke freden vil sænke sig over det lille samfund.

Min autoritetstro har fået et alvorligt knæk, det må jeg leve med.

Statens Luftfartsvæsen har på intet tidspunkt blandet sig i afgørelsen, blot bedt om at få at vide hvad jeg har gang i. ✈

70

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

Det går fremad for visse dele af flyvningen i Danmark. Kastrup Lufthavn kan i maj 1937 melde, at der er 60 daglige Starter og Landinger paa København, og det betyder, at der dagligt er forbindelse til Helsingfors, Åbo, Stockholm, Oslo, Göteborg, Malmø, Hamborg, Berlin, Amsterdam, Rotterdam, Brussel, London, Paris og Ålborg. Men det er stadig dyrt at flyve, selv om der ikke havde været nogle væsentlige prisstigninger i det forløbne år: Man kommer til Göteborg for 58 kr. men skal af med 240 kr. for en enkeltbillet til Paris. Og hvis man endnu engang meget uvidenskabeligt applicerer FLYV-faktoren, ja så var flyvning som transportmåde virkelig forbeholdt de velbeslæede, eftersom FLYV i 1937 kostede 35 øre! Gang selv op!

Men allerede dengang havde man fået færten af Frequent Flyer og point-dillen: »Ved Køb af Returbillet ydes en Rabat paa 10 pCt. paa den samlede Billetpri. Mellem København og Malmø er der dog en særlig Returrabat. For hvem, der flyver meget, kan det betale sig at købe Rabathefter. Det Danske Luftfartselskab og alle øvrige Selskaber, som er Medlem af IATA (International Air Traffic Association) udsteder Rabathefter, gyldige paa IATA-Selskabernes europæiske Luftruter (undtaget er de fra Europa udgaaende Verdensluftruter). Rabathefter sælges med en Reduktion paa 15 pCt og kan benyttes til Udstedelse af saavel Tur- som Retur-Billetter. Købeprisen er 1275Kr., og Heftet berettiger Indehaveren og 3 Personer, der har Tilknytning til samme, til Billetter, (T & T/R) for 1500 Kr. Gyldighed: 6 Maaneder«.

Jeg har flere gange klukket lidt over, at det i 1936 var muligt at skrive, udgive og sælge en bog med titlen »Dansk Flyvnings Historie«, men et blik på en beskeden statistik i FLYV maj 1937 berettiger fuldt ud både skrivning og udgivelse af bogen:

Luftrafiken paa Kastrup Lufthavn i 1936. At Luftrafiken er under stadig Fremgang er en given Sag, og klart og tydeligt fremgaar det af Statistiken fra Kastrup Lufthavn, hvor Aaret 1936 sammenlignes med nogle tidligere Aar.

Intet mindre end en eksplosiv udvikling. Man kan undre sig over, at DDL har valgt en neon-reklame for sig selv, der i den grad modsiger det budskab, man gerne vil have frem, nemlig at flyvning er en hurtig, bekvem og sikker transportmetode over lange afstande. Jeg synes nærmest, den ligner noget på vej ned i noget, der ligner »unormal flyvestilling«.

Så det er ellers svæveflyverne, der holder Danmark flyvende i årene med valutarestriktionerne. Antallet af svæ-



veflyverklubber i og uden for Svæveflyverunionen vokser støt og maj-nummeret indeholder meget svæveflyverstof: En københavnsk svæveflyver har besøgt London Gliding Club og fortæller i begejstrede vendinger om sine oplevelser, bl.a. på rejsen til flyveklubben, hvor han undervejs møder »andre unge Mennesker, som ligeledes var paa Vej til Dunstable for at tilbringe deres Weekend i disse humørfyldte Omgivelser ... I Takt og i sluttet Trop gaar det gennem det bakkefyldte Landskab, og en rask Sang sætter lidt Kulør paa Tilværelsen«. Her var måske noget at tage op for svæveflyveklubberne, så kunne der komme lidt konkurrence på landevejene til de evige flokke af cykelryttere, som fylder de små veje i sommertiden. ✈

	1923	1935	1936
Passagerer			
Excl. Trafikpass.	431	36.661	42.880
Incl. Trafikpass.	431	27.518	33.425
Luftfartøjer			
(ankomne og afgaaende)	308	8.666	10.902
Luftfragt i kg			
Til Kbhvn.	25.888	237.717	292.196
Fra Kbhvn.	8.110	231.408	556.389
I alt	33.998	459.125	556.389

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-SFX	Schempp-Hirth DuoDiscus	1998	189	15.03.2007	Sønderjysk Flyveklub, Aabenraa	D-7728

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-DTX	Lo 150b	14.03.2007	Helmer Christensen Foged, Hørning	Solgt til Tyskland
OY-GOZ	Cameron N-77	07.03.2007	Jørgen Foght Rasmussen (boet)	Stjålet(!)
OY-LJF	Learjet 60	11.04.2007	Execujet Scandinavia A/S, Roskilde	Overført til Tyskland
OY-NPA	Fairchild Metro	13.03.2007	Nordic Air A/S, Nørresundby	Solgt til England

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AHY	Cessna F172H	12.04.2007	Henrik Nordestgaard Jespersen, Hillerød	Whiskey-Gruppen
OY-AME	Jodel D.112	14.03.2007	Rune Arvid Nilsson, København S	Svend Lykkegaard
OY-BVP	Bölkow Bo 208C Junior	27.03.2007	Hans Hammer, København Ø	Bo Vincent Petersen
OY-CPH	Cessna F172E	13.03.2007	Air Service Vamdrup ApS, Vamdrup	OY-CPH Gruppen
OY-CSB	Cessna 172S	27.03.2007	Ejendomsselskabet af 23/4-04 A/S, Vordingborg	Profil Luftfoto v/Gert Broxgaard
OY-DHG	Cessna 150B	27.03.2007	Bjarne Levisen, Varde	Holbæk Flyveklub
OY-MRX	Standard Libelle	27.03.2007	Morten Habekost Jensen, Gesten	Ole Jensen +
OY-OOH	Cameron N-77	28.03.2007	Philip Mundt, Frederiksberg	Dan Sun Europe A/S
OY-XPS	Glaser-Dirks DG-400	11.04.2007	Jesper Bjørn Ankersen, Store Merløse +	Preben Bruhn Jensen

Kan du li' udsigten...?!
Vi hjælper dig med resten....

AIR ALPHA

Odense Lufthavn - Tlf.: 65 954 954 - sales@airalpha.com - www.airalpha.com

COLUMBIA
AMERICAN BECAENRAA

Piper
Freedom of Flight
"No one has ever died."

EUROPE AIR SPORTS SAMSPIL MED EASA

Formanden for Europe Air Sports, Sir John Allison, holdt dette indlæg i anledning af Swiss Aero Clubs indtræden i European Aviation Safety Agency (EASA). Her gennemgås europæiske luftrumsbrugeres problemer – og dermed også dine!

Teksten er oversat af Gitte Kargaard Sørensen.

Til at begynde med vil jeg takke for, ved denne særlige lejlighed, at have fået lov til at fortælle jer om den lovgivningsproces, som lige nu er i fuld gang i Europa.

Men jeg vil lægge ud med en advarsel: den første fjerdedel af denne tale er kedelig – nødvendig, men kedelig. Derefter bliver det bedre - jeg skal nok sige til når det værste er overstået.

Først vil jeg fortælle kort om formålet med og opbygningen af Europe Air Sports, som jeg har æren af at være formand for.

Europe Air Sports er en helt igennem europæisk organisation med delegerede fra nationer spredt over hele EU. Vores medlemmer, de nationale Aero klubber, udpeger repræsentanter og yder finansiel støtte. Derudover er der de delegerede, værdifuld ekspertise, kapital såvel som medlemmer fra European Air Sporting Unions som fx European Gliding Union, the European Hang Gliding and Paragliding Union og the European Microlight Federation.

Som de fleste andre organisationer har vi en vision:

Det overordnede mål for Europe Air Sports er på langt sigt at sikre tilstedeværelsen af sports- og fritidsflyvning i Europa med en passende mængde af lovgivning, og uden ekstra unødvendige restriktioner, at sikre flyvesikkerheden, adgangen til luftrummet, fri bevægelighed og effektive og lønsomme operationer.

Vi har også formuleret nogle retningslinjer, de lyder som følger:

De overordnede retningslinjer for overgang fra de nationale myndigheder til en europæisk myndighed bør være følgende: "det som i dag er tilladt og som praktiseres under sikre forhold i de enkelte lande bør fortsat være tilladt i det nye system«.

Det sidste er meget vigtigt, fordi vores nuværende frihedsgrad er truet.

En grundlæggende problemstilling er bredden af GA-spektret. ICAO definerer GA som omfattende enhver ikke-kommerciel flyveaktivitet lige fra forretningsflyvning og firmaflyvning til fritidsflyvning, anden luftsport og konkurrencer. Netop af den grund er det vigtigt, at vi har et godt samarbejde med IAOPA. Vi har hverken ekspertise eller mandat til at repræsentere fx forretningsflyvningen eller erhvervspiloterne, ligesom de heller ikke har den fornødne viden indenfor vores område. Men der er også vigtige områder hvor vores viden overlapper.

Vores primære målgruppe er fritidspiloterne på motorsvæver, svæve- og hang glider piloter, piloter på ultraet, hjemmebyggere, ballonflyvere, faldskærmsfolk og modelflyvere. Det er samtidig de piloter, som alt for let bliver overset når der skal vedtages nye love/regler. Og de er mange. Men fordi vores organisation ikke fungerer ved individuelle medlemskaber, er de heller ikke direkte medlemmer af Europe Air Sports. Men i kraft af deres medlemskab af klubber og/eller unioner sikrer vi, at deres stemme alligevel bliver hørt.

En af de måder, som Swiss Aero Club kan benytte sig af for at få indflydelse på udarbejdelsen af regler, og dermed varetage egne medlemmers interesser, er gennem Europe Air Sports.

EU lovgivningen

Jeg vil lige skynde mig at minde jer om hvordan den lovgivende proces i de europæiske institutioner fungerer, og hvordan vi søger at opnå indflydelse på den proces. Nogle af de vigtigste punkter er:

Europæiske regler udarbejdet af EASA

og Europa-Kommissionen er EU-love. De finder direkte anvendelse, og sætter dermed den nationale lovgivning ud af kraft og omgår således også den nationale luftfartsmyndighed.

EU-lovgivningen består af Basic Regulations (grundforordninger) og Essential Requirements (væsentlige krav) som er godkendt af Europa-Parlamentet og Ministerrådet. På andet niveau: Gennemførelsesregler udarbejdet af EASA godkendes helt og holdent af Kommissionen uden indblanding af Ministerrådet eller Europa-Parlamentet, og »Acceptable Means of Compliance and Guidance Material« vedtages af EASA.



»Regler udarbejdet af EASA og Europa-Kommissionen er EU-love.«

Det til enhver tid eksisterende formål med Europe Air Sports er, på vegne af sports- og fritidsflyvningen, at søge indflydelse på alle stadier af lovgivningsprocessen. Et særligt vigtigt mål er, at forsøge at sikre at the Basic Regulations og the Essential Requirements holdes så generelle som muligt, så reglerne kan skræddersys til sports- og fritidsflyvningens behov gennem gennemførelsesreglerne, hvor der ikke er så stor fare for, at de nøje gennemtænkte holdninger, som man har forhandlet sig frem til med EASA's Rule Making Directorate forstyrres af politiske overvejelser.

Og hvordan klarer vi os så?

Ja, til en start har vi fået etableret et rigtig godt arbejdsmæssigt forhold til lederne i EASA og Eurocontrol. De anerkender os som værende de pålidelige og officielle fortalere for sports- og fritidsflyvningen i Europa. Vi har en plads i alle de vigtigste udvalg og komiteer, og

vi er anerkendt i Europa Kommissionen. Efter min mening er vores indflydelse respekteret, og at dømme efter resultaterne er den også temmelig betydningsfuld. Ingen anden gren hverken kan eller vil udføre dette arbejde for os - og gør det heller ikke.

Jeg vil nævne et par af de seneste konkrete eksempler på vores positive indflydelse:

EASA har rådspurgt os mht. Part-21.

Alene eksistensen af den meget vigtige arbejdsgruppe MDM.032 afhænger meget af vores indflydelse - der er taget højde for en stor del af vores argumenter i præambelen til kommissoriet, hvilket betyder, at vi har fået vores budskab igennem. Men det at give udtryk for en positiv holdning er én ting - at skulle omsætte den til lovtæst er en ganske anden, og endnu er intet endeligt afgjort.

Vi har et stærkt hold af eksperter i MDM.032.

Vi har haft stor indflydelse på at få de nye krav til tredjeparts-forsikring nedtonet til et mere rimeligt niveau.

Vi fik et planlagt nyt regelsæt om trailere reguleret, så de tager hensyn til svæve- og ballonflyvere.

Men langt de fleste af de store sager er stadig under behandling. Og det er her min tale til jer ændrer karakter. Jeg går nu fra baggrundsstof til en egentlig vurdering af situationen. Det er ikke min mening at lyde negativ, men der er nogle alvorlige problemstillinger, og jeg er nødt til at være realistisk.

Tag ikke fejl - dette er indviklede sager. Jeg ønsker tit, at jeg boede i USA hvor reglerne for luftfarten er veludviklede, forholdsvis enkle og har fundet et fornuftigt leje mellem begrænsning og sikkerhed, og først og fremmest er stabile. Intet af det kan siges om reglerne i EU som det ser ud i dag, og jeg frygter, at det heller ikke mange år fra nu vil være tilfældet, hvis det da nogensinde bliver det.

Der går ikke en dag, hvor jeg ikke ville ønske, at den »Europæisering« af luftfartslovgivningen aldrig var sket.

EASA blev dannet i 2002 med den skrevne målsætning at »sikre en ensartet og høj grad af beskyttelse af den europæiske borger, og at sikre en fri bevæ-

gelighed af handelsvarer, personer og serviceydelse«.

Den fri bevægelighed kunne opnås ved simpelthen at anerkende det indiskutable faktum, at på trods af deres indbyrdes forskellighed, så er systemerne i alle europæiske lande i lavrisiko-området af fritidsflyvningen gennemgående sikre.

Men det er helt tydeligt, at når det drejer sig om diskussion af flyvesikkerheden, så er der en meget lav grad af fornuft. Hvis fx myndighederne handlede rationelt og ansvarligt, så ville luftfartselskaberne ved lov blive tvunget til kun at montere bagud vendte sæder. Det er slet og ret et spørgsmål om simpel fysik, at færre liv ville gå tabt. Men de kommercielle interesser og offentlighedens uvidenhed på området vinder.

Inden for fritidsflyvningen har vi svært ved at få selv vore egne medlemmer til at forstå, at sikkerhed ikke betyder deltagernes egen sikkerhed (som jo ikke er lovgivernes problem men den enkelte pilots) men sikkerheden for tredjepart. De som forfatter lovene ved udmærket godt og anerkender da også, at der findes videnskabelige beviser, baseret på årtiers statistik, som bekræfter, at risikoen ved vores aktiviteter er uendelig lille. Desværre tøver de med at bruge den viden.

»Men de kommercielle interesser og offentlighedens uvidenhed på området vinder.«

Hvis vi for alvor skulle gøre noget for at øge sikkerheden indenfor fritidsflyvningen, så skulle vi koncentrere os om de faktorer der er skyld i størstedelen af ulykkerne, nemlig pilotfejl. Men i stedet bruger vi uforholdsmæssigt mange kræfter på områder som optræder meget sjældent i uheldsstatistikken som fx lægekrav og vedligeholdelse af fly.

EASA's dybe tallerken

Kender I udtrykket »at opfinde den dybe tallerken«? Det bruges i tilfælde hvor et stykke arbejde andre allerede har udført, udføres igen, selvom det var udført godt nok første gang.

Efter min mening er det det, EASA er

i gang med - at opfinde den dybe tallerken - og det med lige stort engagement på alle områder. Problemet er, at vi alle foretrækker den dybe tallerken vi selv har opfundet. Jeg kæmper virkelig for at bevare objektiviteten, og for at vedblive at udføre et ærligt, upartisk stykke arbejde som formand for Europe Air Sports. Men al den tid kæmper jeg mod min egen overbevisning: personligt ville jeg foretrække den engelske version af den dybe tallerken. Og hvis I mærker efter i jer selv, ville I sikkert foretrække den svejtsiske - den fungerer jo udmærket for jer, ikke?

For at nævne et eksempel: jeg forstår, at I gerne så det svejtsiske medical-system anvendt som model for det nye europæiske fritidscertifikat. Men andre lande (inklusive mit) ville også foretrække deres allerede eksisterende systemer. Holdningen i Europe Air Sports er, at kravene til medical bør være så lempelige som muligt, og stå i rimeligt forhold til risikoen for tredjepart, så så få fritidspiloter som muligt frasorteres. Faktisk så er målsætningen hos Europe Air Sports, at enhver pilot som i dag kan flyve lovligt i et europæisk land også skal kunne det med de nye regler.

»... at vi alle foretrækker den dybe tallerken vi selv har opfundet«

Men alt dette er også et spørgsmål om forskellige filosofier og kulturer. Dette er blot for at illustrere problemstillingerne, og der er i virkeligheden tale om en grov forenkling. Jeg er her ikke for at kritisere mine tyske kammerater, men for at illustrere en simpel forskel. Det siges ofte om det tyske system, at man laver regler for at give dem tilladelse, hvor det engelske system er baseret på det faktum, at alt er tilladt med mindre en lov siger noget andet.

Tyskernes øjne er fulde af mistro og manglende forståelse, når jeg fortæller dem det faktum, at Royal Air Force-piloter ikke har certifikater, og at British Gliding Association igennem de sidste 60 år selv har ført tilsyn med sporten uden nogen indblanding fra staten, og at de engelske svæveflyvepiloter ikke får udstedt certifikater.

Til andre tider er det lige omvendt. Så

er det mig, der ikke forstår. For at nævne et eksempel så er det mig ganske uforståeligt, at nogle i vore kredse ville foretrække helbredsundersøgelser baseret på ICAO-regler frem for et system baseret på kørekort-krav. Det handler ikke om, hvad der er rigtigt og forkert. Det er tvært imod langt mere kompliceret, fordi det drejer sig om at udligne nogle fundamentalt forskellige og indgroede kulturer og holdninger.

Hvad der gør det hele endnu sværere er, at der er mere end 30 forskellige versioner af den dybe tallerken, som skal forenes. Jeg må desværre indrømme, at jeg er kommet til den konklusion, at det er meget lidt sandsynligt, at en europæisk »tallerken« vil blive særlig vellykket. Det er mange forskellige udvalg som står for udformningen. De arbejder oftest hver for sig, og er alle styret af deres egne fordomme, ønsker og mål.

Undervejs påvirkes processen af mange forskellige interesser – som eksempel kan nævnes de nationale luftfartsmyndigheder, som ønsker at beholde så meget af deres indflydelse og jobs som muligt; erhvervslivet, som fx udbydere af lufttrafik tjenester, som ønsker at forme luftrummet for egen fortjeneste, og af flyvelæger, som gerne vil beholde deres indkomst – og jo dyrere og mere kompliceret, jo bedre.

»... nationale luftfartsmyndigheder, som ønsker at beholde så meget af deres indflydelse og jobs som muligt;«

Processen risikerer også at blive fordrejet af politikere, som har deres egen dagsorden, men kun en meget begrænset viden om emnet. Den europæiske »tallerken« risikerer at falde meget uheldigt ud, og som jeg ser det, står vi overfor årtier med politisk turbulens før systemet bliver stabilt.

Derudover hersker der uvished om, hvorvidt der til den tid er fundet en passende balance mellem frihed og almindelig fornuft mht. reglernes udformning og implementering.

For os som står midt i kampens hede, er det virkelig noget af en vild rutsjebane-

tur. Det er opløftende, at vi allerede har vundet nogle slag (jeg har nævnt nogle eksempler for jer), men der er også nederlag. Jeg er lige for tiden lidt pessimistisk, fordi der er nogle ting, det ikke går så godt med. Tillad mig at opridsede nogle aktuelle grunde til bekymring:

En problemstilling, som for tiden holder mig vågen om natten, er Part-M, det regelsæt som omhandler vedligeholdelse af lette fly, deriblandt svævefly. Det oprindelige koncept (i dette tilfælde baseret på en fransk model, som heller ikke franskmændene synes om) vil for alvor og ganske unødigt komplicere det, som hidtil har fungeret sikkert og billigt på forskellige måder over hele Europa. Det vil få yderst skadelige konsekvenser for hele sports- og fritidsflyvningen, og det vel at mærke uden at sikkerheden øges eller administrationen forenkles.

I efteråret 2005 iværksatte vi en protestaktion på et fælles seminar mellem Europe Air Sports og EASA. Den massive modstand fra udøvere af alle luftsports-grene fik EASA til at love, med assistance fra os, at introducere en light-udgave af Part-M, og om nødvendigt ville implementeringen af regelsættet blive udskudt til fordel for dette arbejde.

Indtil nu har arbejdsgruppe M.017 været styret væk fra at udtænke et andet system, og har kun foretaget mindre ændringer i det oprindelige, fejlfyldte regelsæt. Der er også meget, der tyder på, at en udsættelse ikke bliver mulig. Jeg har endda hørt, at EASA betragter Part-M som en »done deal«. I så fald har jeg en besked til dem: der skal to parter til at indgå en aftale, og som det forholder sig nu har vi ingen aftale.

»Det vil få yderst skadelige konsekvenser for hele sports- og fritidsflyvningen«

Min frygt er, at denne sag vil munde ud i endnu en styrkeprøve. Det standpunkt EASA tager, skal vise, om de har formået at leve op til den tillid og tiltro vi har vist dem, og som virkelig har været sat på prøve igennem det forløbne år. Svigter de os nu, vil det være en katastrofe ikke bare for luftsporten men for hele EASA's omdømme.

Der findes en anden talemåde som passer godt til EASA's arbejdsmetoder: Så

længe noget virker skal man ikke »pille« ved det. Vedligeholdelsen af lette fly i Europa fejler ikke noget, men det er ikke »europæisk« nok, så derfor piller vi det fra hinanden. Og desværre ser det også ud til, at vi er ved at ødelægge den.

For at forstå meningen med denne galskab, må man forstå det grundlæggende motiv. På et møde med topembedsmænd fra EASA for nogle år siden husker jeg, hvordan nogle af vores folk stolt fremhævede nogle fortrinlige nationale fremgangsmåder. Til det sagde en af de øverste embedsmænd i en skarp tone: »vi er ikke interesseret i at høre om nationale løsninger, we are building Europe«. I mine ører var det en utilsigtet afsløring af EASA's sande politiske holdning. At sikkerhed skulle være en hjertesag er blot noget man foregiver.

På den positive side kan vi se, at det efter en lidt skidt start nu går fremad i arbejdsgruppen MDM.032, selvom kravene til det nye fritidscertifikat endnu ikke er opstillet. Et godt tegn er dog udviklingen af det kommende »European Light Aircraft concept«. EASA har vist stor opbakning til dette forslag, som i øvrigt er stillet af medlemmer af MDM.032.

Det gode forhold vi har haft til EASA's »Rulemaking Directorate« (hovedsageligt baseret på deres løfter mht. Part-M) førte til enighed og forståelse og en masse givtigt arbejde i forbindelse med udkastet til COM 579, som er et forslag til udvidelse af EASA's virksomhed til også at omfatte operation og personcertificering. Men nogle meget vigtige aspekter gik tabt da forslaget nåede til Ministerrådet, inklusive »genopfindelsen« af det europæiske PPL under navnet »fritidscertifikat« og, vigtigere endnu, en yderst skræmmende definition af »kommerciel drift« der, såfremt den tages helt bogstaveligt, kunne kommercialisere en række aktiviteter som i dag af de nationale lovgivninger betragtes som værende ikke-kommercielle, hvilket i sidste ende kan vise sig at være yderst skadeligt for mange af vores klubber og organisationer. Dette illustrerer hvorfor vi er nødt til at øge indsatsen når det drejer sig om at orientere nationale delegationer og politikere i EU.

En sag som netop nu er ved sin begyndelse, handler om sikkerhed i lufthav-

ne. Et af skrækscenarierne går på, at man måske vil gøre regler udfærdiget til store lufthavne gældende selv på helt små flyvepladser og private landingspladser.

“vi er nødt til at øge indsatsen når det drejer sig om at orientere nationale delegationer og politikerne i EU.»

Men alt dette blegner i forhold til den alarmerende overflod af kommerciel erobring, med medviden fra officielt hold, som er indbygget i SESAR-projektet. Formålet med SESAR er en langsigtet modernisering af lufttrafikstyringen i Europa. SESAR er tænkt som et fællesforetagende (fx fælles finansiering) mellem Eurocontrol og industrien, dvs. serviceydere, erhvervsmæssig lufttransport, lufthavne og fabrikker. Det er svært ikke at være bekymret for denne umage alliance mellem parter hvis interesser og ambitioner er diametrale modsætninger til vores. Det er beskrevet i projektet, at de interessenter, som finansierer projektet, også vurderes som værende de rigtige til at afgøre fremtiden. Det betyder, at vi risikerer at havne i en position hvor luftrumets struktur og brugen heraf afgøres af de selvsamme grupper, som vi slås med om retten til anvendelse af luftrummet, med stor fare for, at vi kun vil få lov at benytte det hvis vi betaler for det, eller på betingelser som er helt uacceptable for vores sport. Dette er naturligvis ikke en intention man har i dag, men at dømme udfra måden hvorpå projekter skabes og søsættes, bliver den skjulte dagsorden stadig mere tydelig for enhver. Fx var et af hovedemnerne på et forum for

interessenter man holdt for nylig i projektdefinitionsfasen »diskuter din virksomheds vision« og ikke »diskuter alle interessenters visioner«. Et andet godt eksempel er, at kun én af pladserne i SESAR's administrative råd er reserveret til luftrumsbrugerne. Den plads går uden tvivl til luftfartsselskaberne. Det er virkelig skræmmende.

Så som I kan se, foregår der en masse, og der er nok at tage fat på. Europe Air Sports er meget glade for Swiss Aero Clubs indtræden som en af vores allierede i EASA. Som jeg allerede har nævnt, har vi et godt forhold til EASA og Eurocontrol, men vi vil uundgåeligt støde på nogle skarpe kanter, og mht. Part-M befinder vi os netop på spidsen af en af de kanter. Jeg vil beskrive det som »constructive tension« – en opbyggelig spænding.

»... bliver den skjulte dagsorden stadig mere tydelig for enhver.»

Vi vil fortsat gøre vort bedste for at hjælpe med at forme en vellykket europæisk version af den dybe tallerken. Vi er indstillet på at forholde os fornuftigt til det. Forhandling handler i høj grad også om kompromis. Men vi har ingen planer om at lade os tromle ned, endsige blive associeret med dårlige løsninger som et resultat af samarbejdet. For at sige det lige ud, så er vi klar til at gøre os selv til en plage, hvis der gøres forsøg på at få indført noget, som vil få fatale følger for de interesser vi repræsenterer.

Når alt kommer til alt, så har vi i sports- og fritidsflyvningen aldrig ønsket at

befinde os i denne situation, og vi betragter det ikke som nogen fordel for os. Sådan som nogle af de nye regler ser ud til at forme sig, stiler vi mod en forringelse, ikke en forbedring. En ting er sikkert: langt de fleste af os ville ønske vi kunne beholde de »gamle« dybe tallerkener.



Læs mere om ...

EASA og Europe Air Sports i KDA's Årsberetning på side 31-32

**HUSK
adresse-
ændring**

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde

adresseændring.

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

SUNNY NIGHTS FLY-IN
PUDASJÄRVI FINLAND
4.-8.7. 2007

HTTP://WINGS.PUDASJARVI.FI



Protector

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

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

Anders Madsen, generalsekretær	Telefon 4614 1503	E-mail am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk
Internet adr.:		www.kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA Pilotahop

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 SE-nr. 63 66 28 28
 Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

Svend L. Jensen, butiksleder	Telefon 4614 1507	E-mail butik@kda.dk
Jan Fraenkel	4614 1508	
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)	Telefon 9829 3636
Jens Feldborg (næstfmd.)	3250 7898
Tonny Henriksen	5950 4015
Vagn Jensen	8644 1133
Palle J. Christensen	8667 4048
Søren Pedersen	4828 9196
Niels-Christian Levin Hansen	4581 0094

Dansk Ballon Union

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

Dansk Hænggliding og Paragliding Union

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28
 4000 Roskilde
 Telefon 4614 1509
 Internet adr.: www.dhpu.dk
 e-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldkærms 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
 Hvidørevej 45
 2930 Klampenborg
 tlf. 2624 8888
 www.kunstflyvning.com
 e-mail: dolriis@syntase.dk

Dansk Motorflyver Union

www.flyvdmu.dk
Fmd.: Knud Nielsen
 Tlf. 86 23 16 52
 E-mail: knni@post2.tele.dk
Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjøel, 9440 Åbybro
 Tlf. 78 78 21 90
 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.fffu.dk
 E-mail: bkdpggr@gladsaxe.dk

Linestyngs-Unionen

Ole Bjerager
 Hoilænderdybet 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 8 Klub

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

World Air Games til Odense?

Interessen for at stå for afviklingen af FAI World Air Games 2009 har været stor verden over. Byerne Melbourne, London, Moskva, Torino og Odense har budt ind på arrangementet.

I Odense er det Sport Event Fyn i samarbejde med Odense By, Kongelig Dansk Aeroklub, Odense Event House, Sport Foundation Denmark og Odense Lufthavn, der er tovholder i arrangementet.

Som ved De Olympiske Lege bliver forholdene hos ansøgerne vurderet af eksperter fra FAI. I midten af april havde Odense besøg af to kontrollanter fra FAI. Med til mødet var KDA's formand Aksel C. Nielsen og generalsekretær Anders Madsen.

Hvilken by der bliver valgt til at afholde World Air Games 2009 vil blive afgjort omkring den 1. juni 2007.



KALENDER

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

- 16-20/5 3rd Nordic Hot Air Balloon Championship, Tikkakoski, Finland
 11-15/7 European Balloon Festival, Igualada (Barcelona), Spanien
 18-25/8 15. FAI Europamesterskaber i varmluftballon, Magdeburg
 13-22/9 51st Coupe Aéronautique Gordon Bennett, Waasmunster, Belgien

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

- 28/4-5/5 Instruktørkursus, Arnborg
 5/5 Motorsvæveflyvetræf, Hammer (www.v-s-k.dk)
 7-12/5 Strækflyvningskursus, Arnborg
 9-14/7 Jysk-Fyns Mesterskab, Christianshede
 17-27/5 DM i Standard og 15 m klasse, Arnborg
 30/6-7/7 Instruktørkursus, Arnborg
 9-19/7 DM i 18m, klubklasse, Junior DM og Grand Prix, Arnborg
 23/7-2/8 Sun-Air Cup, Arnborg
 6-10/8 Strækflyvningskursus, Arnborg

- 16-25/8 12th World Aerobatic Championships, Niederöblarn, Østrig
 18-25/8 Instruktørkursus, Arnborg
 19/8 Nordic Gliding Day

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

- 17-20/5 DMU-tur til Gotland
 15-17/6 36th Cognac Int'l Air Rally, Cognac, Frankrig

DMU Sport (www.dmu-sport.dk)

- 12/5 Kursus og navigationstur, Randers
 2-3/6 DM i præcisionsflyvning, Skive
 8/9 Rally

Kunstflyvning

- 24/6-4/7 24th FAI World Aerobatic Championship, Armilla (Granada), Spanien

Nyt fra motorflyveklubberne

Ølgod Flyveklub's program for sommeren:

Arbejdsweekend

Den 5. og 6. maj er der arbejdsweekend, hvor flyvepladsen og bygningerne shines op.

Åbent hus

Den 5. juni (Grundlovsdagen) er der traditionen tro Åbent Hus på flyvepladsen. Omkringliggende flyveklubber er inviteret.

Tur til Bjørnø

Den 25. august flyver/kører/sejler vi til Bjørnø. Bestyrelsen søger for maden. Medtag telt og sovepose, evt. overnatning indendørs.

Tilmelding til:

Peter Dalager senest den 22. august kl. 18.



KDA PilotShop

Åben mandag - fredag kl. 10.00 - 15.00

Køb også online på www.kda.dk

Hver torsdag helt til kl. 18.00



KDA PilotShop

Telefon 4634 1507

webshop www.kda.dk

Lufttårnsvej 28

4000 Roskilde

KONGELIG DANSK AEROKLUB

ÅRSBERETNING 2006



PROTEKTOR

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

PRÆSIDIUM

Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Fhv. departementchef J. Halck
Generalmajor B.V. Larsen
Direktør V.K.H. Eggers
Formand Kai Holm

BESTYRELSE

Aksel C. Nielsen (formand)
Jens Feldborg (næstformand)
Vagn Jensen
Palle J. Christensen
Tonny Henriksen
Søren Pedersen
Niels-Christian Levin Hansen

SUPPLEANTER

Niels Jensen

GENERELT

Året 2006 vil uden tvivl blive husket som det år, hvor KDA blev stillet overfor nogle af de største udfordringer i forhold til nationale og internationale myndigheder. Udfordringerne kom udefra i form af nye lovmæssige tiltag fra EASA, som uden konkurrence fra andre er den største opdragsgiver for både privatflyvning og luftsport for så vidt angår love og bestemmelser.

Udfordringerne accelererede udbygningen af det netværk, der gennem de seneste par år er opbygget mellem unioner og KDA. Øget tilgang af professionelle ressourcer hos unionerne har skabt en stærkere platform for indflydelse. Netværkets styrke skal tillige ses i sammenhæng med den ekspertise flere medlemmer frivilligt stiller til rådighed.

Resultatet af dette er, at Danmark i årets løb har medvirket til at få sat fingerstryk allerede på det forberedende stadie af udformning af nye love og bestemmelser.

Repræsentantskabet vedtog sidste år at udvide antallet af bestyrelsesmedlemmer med 2.

Begrundelsen for udvidelsen var, at KDA havde behov for at stå på flere ben i udførelsen af bestyrelsesarbejdet.

I konsekvens af den næsten permanente mangel på ressourcer, kontaktes Copenhagen Business Center/Niels Brock. Dette skete med henblik på at få kontakt til studerende, der som deres hovedopgave kunne analysere KDA's muligheder indenfor PR og Marketing. Dette resulterede i indgåelse af aftale med tre studerende, der i foråret 2007 afleverer deres KDA-projekt.

Det ordinære formandsmøde, der sædvanligvis afholdes i oktober/november blev flyttet til januar 2007. Begrundelsen herfor var, at Perspektivplanen sendtes i høring hos unionerne med en tidsfrist, der gjorde, at tilbagemeldingerne herfra først kunne bearbejdes ved årets udgang.

Beslutningen om at anmode om værtskabet for afholdelse af FAI General Conference i 2009 i København har medført nedsættelse af en projektgruppe, der har til opgave at udarbejde et oplæg. Der er indledt samarbejde med Idrætsfonden Danmark, der stiller økonomiske midler til rådighed til markedsføring af Danmark som vært. Herudover bidrager organisationen Wonderful Copenhagen med markedsføringsmaterialer, samt fungerer som sparringspartner.

På FAI's General Conference i Chile i 2006 iværksattes første fase af markedsføringen.

KDA's ORGANISATION

Bestyrelsen har i 2006 haft følgende sammensætning, hvoraf nogle har haft særlige ansvarsområder:

Aksel C. Nielsen, formand og FAI delegeret, Jens Feldborg, næstformand og formand for Teknik- og luftrumsudvalg, KDA's repræsentant i Europe Air Sport, Vagn Jensen formand for uddannelsesudvalget, Søren Pedersen formand for Miljøudvalget, Palle J. Christensen formand for PR-udvalget, samt Niels-Christian Levin Hansen og Tonny Henriksen.

På grund af sygdom har Vagn Jensen desværre ikke kunnet deltage i bestyrelsesarbejdet i sidste halvår. Suppleant

Niels Jensen indtrådte derfor i bestyrelsen og har haft Perspektivplanen som ansvarsområde.

KDA's FREMTID

Vilkårene for at opfylde KDA's formål er ikke blevet lettere i årets løb. Snarere tværtimod.

Udviklingen indenfor fokusområderne, har i årets løb vist, at mulighederne for indflydelse i stadig højere grad peger på nødvendigheden af en samlet indsats fra alle luftrumsbrugere.

På den baggrund er det positivt, at der er åbnet en dialog med både DULFU og KZ&V om fælles fremtidig indsats.

Udviklingen har tillige vist, at fokus bør rettes mod det politiske miljø på både nationalt og internationalt plan. Det stiller naturligvis særlige krav til at kunne navigere i det politiske miljø, hvor indsatsen fremover skal løftes fra det kommunale og regionale niveau til det landspolitiske på Christiansborg.

Erfaringerne fra det forløbne år viser, at KDA desværre fortsat ikke er på net-hinden hos de politiske beslutningstagere, som vi gerne vil påvirke. Skal denne tilstand ændres til KDA's fordel, stiller det krav om i højere grad at interessere sig for pressen og udøve lobbyvirksomhed. Opgaver som alle kan deltage i.

INTERNATIONALE FORHOLD

THE WORLD AIRSPORT FEDERATION – FAI

Årets FAI General Conference afholdtes i Santiago den 26.-27. oktober. Fra Danmark deltog Aksel C. Nielsen og Anders Madsen. FAI har gennem de seneste år ændret profil i retning af at

agere mere dynamisk. Der ageres i dag i langt højere grad end tidligere på et professionelt grundlag. Et eksempel herpå er entreprenøraftalen med firmaet TSE Consulting, Schweiz, der på FAI's vegne gennemfører processen om udvælgelse af WAG 2009-værten.

På konferencen blev der vedtaget to resolutioner, der giver et indtryk af, hvad FAI også beskæftiger sig med og som har en direkte effekt i relation til det enkelte medlem. Den første vedrørte ICAO's tiltag om skærpede sprogkunderskaber, såfremt man skal krydse en landegrænse. Følgende blev vedtaget:

The 100th FAI Annual General Conference hereby resolves:

1) to urge the international Civil Aviation Authority to consider its requirements on language proficiency in so far as they concern VFR operations, having special regard for the effects of the new requirements on air sport pilots, particularly in Europe, who wish to cross frontiers on an occasional basis.

2) to urge all FAI members to lobby their national civil aviation and air traffic authorities to file an exemption to the new ICAO requirements, pending review of these by ICAO.

Den anden resolution vedrørte luft-
rumsproblematikken:

The 100th FAI Annual General Conference hereby resolves:

1) to urge all international and national aviation authorities to have special regard for the effects of any new airspace restrictions on the practice of air sports, and

2) to urge all FAI members to establish procedures for constant close consultation on airspace matters between national civil aviation and air traffic authorities and national air sport governing bodies.

Anmodningerne om på det nationale plan, at lobbye og holde kontakt til myndigheder er der heldigvis tradition for. KDA deltager på formel vis i en række fora, hvor vi har mulighed for at leve op til FAI's anmodninger.

Herudover holdes der også kontakt til myndigheder og beslutningstagere på det uformelle plan.

Etableringen af FAI's *Status Working Group*. – Synes at have fået en mere permanent status, idet den har fået mandat til at fortsætte arbejdet med modernisering og effektivisering af FAI's organisation og drift. Nyvalgt til gruppen blev nordmanden Arne Mathiesen, hvis kandidatur KDA støttede.

KDA benyttede konferencen til at lobbye for vores kandidatur som vært for konferencen i 2009. Dette skete i samarbejde med dels Wonderful Copenhagen, der havde fremstillet brochurer og banner, dels Idrætsfonden Danmark, der havde ydet tilskud til rejse- og opholdsomkostninger.

På det traditionelle møde mellem de nordiske lande, besluttedes det at indkalde til stiftelse af European Powerflying Union.

Referat fra konferencen kan ses på FAI's hjemmeside.

Støtte til Europe Air Sports (EAS)

Udviklingen indenfor EASA har i årets løb dokumenteret behovet for at støtte organisationen Europe Air Sport (EAS).

Organisationen har i den grad, via sit professionelle arbejde, ydet en formidabel indsats i forbindelse med påvirkning af nye bestemmelser. Den har formået at opnå en status i forhold til EASA, der er uvurderlig.

Europe Air Sports arbejder næsten på et frivilligt grundlag, hvilket stiller store krav til de medlemmer af arbejdsgrupper, der skal matche de politiske beslutningstagere.

Danmark er stærkt repræsenteret i arbejdsgrupperne, idet Helge Hald, Dansk Svæveflyver Unionen og Jørn Vinther, Dansk Ballonunion er faste medlemmer af disse (se også afsnittet Teknik- og Luftrumsudvalget).

Danmark har en central placering i Europe Air Sports, idet Per Wistisen, Dansk Svæveflyver Union er observatør i bestyrelsen.

Association of Nordic Aeroclubs (ANA)

Mødet for de nordiske aeroklubber blev afholdt i København den 9. september.

I mødet deltog Aksel C. Nielsen og Anders Madsen. Hovedpunkterne på dagsordenen var

- EASA
- Opstilling af kandidater til FAI Executive Board og Commissions

- Deltagelse af Baltiske lande i ANA-møder
- SUB-ANA Environmental committee.
- Europe Air Sports
- Navnestruktur for ANA-fora

Der opnåedes konsensus på de enkelte punkter vedrørende valg og tiltag i forbindelse FAI og Europe Air Sports. Vedrørende de baltiske landes deltagelse i ANA-møder, var der enighed om, at dette var et anliggende de enkelte ANA-unions tog stilling til. Der var ligeledes enighed om, at man med fordel kunne indføre ens benævnelser for de nordiske fora, således at mødets karakter skulle være toneangivende for benævnelsen.

Der var enighed om en generel benævnelse: *Nordic Coordination Meeting*, der som binavn tilføjes navnet på den pågældende disciplin, f.eks. Aeroclubs, Gliding, Parachuting osv.

Vedrørende miljø besluttedes det, at Sverige indkalder til et SUB-ANA Environmental meeting. Mødets referat kan rekvireres hos KDA.

TEKNIK- OG LUFTRUMSUDVALGET

Europe Air Sports (EAS)

Drevet bl.a. af tidens mange lovgivningsbetingede muligheder og trusler har aktivitetsniveauet i Europe Air Sports (EAS – det europæiske KDA) også i det seneste år været imponerende højt. Som tidligere år er det stadig svæveflyverne der bl.a. via European Gliding Union (EGU) ofrer meget store ressourcer for at påvirke det kommende fælleseuropæiske lovkompleks, og som gennem dette høje engagement også opnår den største indflydelse. Dette sker primært gennem Europe Air Sports, der er stærkt repræsenteret i vigtige organer i EASA. Det har været naturligt for svæveflyverne, at gøre en indsats her, fordi det var dem der først blev berørt, men det er efterhånden klart, at hele den Lette, Lave og Lystige (LLL) del af flyvningen i større eller mindre omfang vil blive berørt heraf.

Både EGU og EAS er organisationer med begrænset frivillige ressourcer. EGU har ingen lønnet arbejdskraft, medens EAS har en halvtidslønnet, men 150% arbejdende »Program Manager«.

Det er derfor nødvendigt både for EGU og Europe Air Sports at trække på frivillige fra de enkelte lande og i den udstrækning dette ikke er muligt har det været nødvendigt at trække på lønnede medarbejdere fra bl.a. England, Tyskland og Danmark, sådan som dette er sket med Helge Halds (DSvU's direktør) deltagelse i én af EASA's arbejdsgrupper. Her er det således de enkelte lande, der i disse særlige tilfælde stiller lønnet arbejdskraft vederlagsfrit til EAS/EGU's rådighed.

Vi har fra dansk side opnået indflydelse på samme niveau som de større europæiske lande, og det er bl.a. gennem denne politiske indflydelse lykkedes at få nomineret flere danskere som Europe Air Sports's eksperter i nogle af de EASA arbejdsgrupper, der for øjeblikket er ved at skrive det lov- og regelsæt som vil komme til at styre den fremtidige LLL flyvning i Europa.

Der er i EGU og Europe Air Sports stærk fokus på EASA's lovgivning, der jo netop skrives i disse år, men det må bestemt ikke glemmes at organisationerne også yder et stort arbejde på mange andre områder ikke mindst omkring luft-rumsforhold, radioer, transpondere, forsikringer, gebyrer ja selv krav angående kørsel med trailere har været et arbejdsområde.

EGU og Europe Air Sports har i 2006 kunnet notere flere luftsejre på siden af flykroppen, – mere herom under nedenstående afsnit om EASA og EUROCONTROL.

EASA

I efteråret 2005 rettede Europe Air Sports præsident Sir John Allison på et fælles Europe Air Sports/EASA – seminar i Köln gennem en tordentale massiv kritik af det oprindelige EASA-regelsæt. Han fremførte fra vores del af luftfarten, at de foreslåede kommende EASA-regler ensidigt var skrevet for at tilgodese den tunge luftfart, og de var helt ubrugelige og eksistenstruende for vores virksomhed. Det gjorde stort indtryk på EASA, at vi gennem dokumenterede erfaringer fra enkelte lande kunne påvise, at en dereguleret, uddelegeret flyvevirksomhed faktisk kan drives med større flyvesikkerhed til følge. Denne historiske tale medførte en klar ændring i EASA's attitude til regelsættet og allerede samme aften blev der i konferencestedets korridorer aftalt med EASA's direktion, at der straks skulle nedsæt-

tes en arbejdsgruppe, som skulle se på alle forhold for den rekreative flyvning i Europa. Denne arbejdsgruppe er senere blevet kendt som MDM032. Den er sammensat med tydelig overvægt fra Europe Air Sports/EGU og barslede allerede midt på året 2006 med en høring kaldet A-NPA-14, der meget liberalt beskrev mulighederne for at lette regelsættet for den rekreative flyvning. Bl.a. var det en fornøjelse at kunne læse EU-agenturet konstatere og fastslå fakta som DSvU igennem årtier har fremført som argumenter overfor de danske myndigheder i sine bestræbelser for at få selvadministration og tidssvarende lempelige regler. Arbejdsgruppen er for øjeblikket i færd med at behandle de indkomne kommentarer og har senest suppleret sig med 4 undergrupper, der skal se på specifikke forhold. Det er lykkedes at få nomineret KDA's tidligere generalsekretær, nuværende næstformand i Dansk Ballon Union, Jørn Vinther, som deltager i en af disse vigtige undergrupper, men i skrivende stund er det uvist hvorledes grupperne endeligt sammensættes. Jørn Vinther er for øvrigt allerede aktivt medlem i en anden EASA arbejdsgruppe.

I årsberetningen for 2005 beskrev vi hvorledes EU-kommissionen i dokumentet Kom579 havde givet fuld opbakning til de liberale tanker om en dereguleret europæisk fritidsflyvning som EASA året forinden havde offentliggjort i forbindelse med udvidelsen af agenturets virkefelt til også at omfatte personcertificering og operation. Næste led i den demokratiske beslutningsproces i EU om dette emne er at de enkelte nationers embedsmænd samles for at kommentere de foreslåede bestemmelser. Vi havde med fortrøstning set frem til dette led i processen, idet vi havde læst og i øvrigt rost den danske trafikministers vurdering af Kom579, i hvilken han overfor både Trafikudvalg og Folketing forsikrer, at den danske regering fuldt ud støtter Kom579. Det har derfor været med stigende nderen vi i vore europæiske fora gennem året har hørt selv meget højtstående medarbejdere fra EASA udtale at Danmark er ivrig modstander af samme Kom579. Disse misforhold ledte ved årsskiftet 2006/2007 til, at KDA tog politisk affære gennem henvendelser til Trafikministeren og foretræde for Trafikudvalget. Det er spændende om disse tiltag vil bære frugt.

Den videre behandling af Kom579 nationalt og internationalt samt resultaterne af arbejdsgruppen MDM032 vil ubetinget og uden sidestykke være det vigtigste arbejdsområde for de kommende mange måneder.

Det nytter altså noget – vi kan gøre en positiv forskel. Og vi skal fortsætte, for det er nu eller aldrig. Også selv om det koster lidt ekstra i en periode. Vi er ansvarlige for at LLL flyvning i Danmark kan fortsætte under optimale betingelser i fremtiden. Det skylder vi vore forgængere – og vore efterkommere har krav på det. Mange europæere er involveret, men det er almindelig anerkendt, at Danmarks indsats er betydelig. Man kan nok sige, at DSvU yder en forholdsmæssig for stor indsats, men det er lige nu arbejdet skal gøres af dem der kan og vil, så må vi fordele byrderne bag efter.

Det er glædeligt at KDA, Dansk Ballon Union og Dansk Motorflyver Union i år er kommet kraftigt på banen og støtter fuldt op om det arbejde som DSvU startede for år tilbage. Det giver en stor og uvurderlig styrke som gødes gennem en nyoprettet ERFA-gruppe bestående af de enkeltpersoner fra de enkelte unioner, der arbejder med disse områder.

Det er også glædeligt, at DULFU og KZ&V i en række enkeltsager trækker på samme hammel som KDA, hvilket betyder at LLL stort set er fuldtallig repræsenteret.

EUROCONTROL

Denne europæiske organisation har været primus motor i at indføre Single European Sky (SES), et koncept der har til formål at effektivisere og rationalisere brugen af luftrummet, især for Commercial Air Traffic (CAT) for hvilken et delmål er, at man skal kunne gennemføre en CAT flyvning uden at komme i ukontrolleret luftrum.

EUROCONTROL skal brugerfinansieres ligesom EASA, og tilbage i 2004 mente man, at alle der benytter luftrummet også skal betale for benyttelsen og dermed bidrage til betalingen for flyvekontrol (ATC) og navigation. Vi vurderede dengang, at indførelse af en sådan afgift for vores del af luftfarten ville betyde en millionudgift for vore medlemmer. Derfor var KDA selvfølgelig hurtigt på barrikaderne både direkte og via EGU og Europe Air Sports. Høringsvarene fra dengang kan stadig læses på hjemmesi-

derne. Sagen blev afsluttet i december 2006 hvor EU udsendte »Commission Regulation No 1794/2006«, hvori medlemsstaterne bl.a. pålægges at friholde fly under 2 tons for enroute afgifter. Alene denne succeshistorie har formodentlig friholdt KDA's medlemmerne for en truende meromkostning på flere gange det årlige kontingent både til KDA og tilsluttede Unioner. F.eks er afgiften for laveste klasse nu sat til ca. 0,10 kr/km.

Der tegner sig imidlertid et særdeles truende billede at en kommerialisering af det europæiske luftrum i lighed med hvad man har set for jernbaner, hvor selve banelegemet sælges til nogle investorer, som så lejer nettet ud til forskellige operatører. Tilsvarende synes at kunne være på vej via det såkaldte SESAR-projekt. Alene tanken om multinationale ejere af luftrummet, der vil leje det ud i passende bidder til de som vil betale den højeste afgift kan få det til at løbe koldt ned ad ryggen på selv den mest liberale. Problemet er især knyttet til den nedre grænse for SES, hvor vi må fastholde at CAT naturligvis skal have det der uafviseligt er brug for, men heller ikke mere. Der er lovhjælp og rimelighed i »Need to have« men ikke i »Nice to have«!

Luftrummet tilhører os alle, men LLL flyvning gennemføres principielt uden behov for eksterne hjælpemidler, men vi respekterer naturligvis at CAT og Flyvevåben har brug for ATC og restriktioner. Vi investerer derfor i fornødent udstyr og uddannelse i at håndtere krav og regler, men LLL har ikke behov for ATC, transpondere og radio. Der er følgende ikke nogen som helst begrundelse for, at vi skal betale for opretholdelse af ATC og NAV hjælpemidler, og vi skal endda undlade at kræve ulempestatning!

KDA's luftrumsudvalg arbejder intenst på at varetage vore interesser på dette område. En særlig opmærksomhed skal her rettes mod Very Light Jets (VLJ) samt Unmanned Ariel Vehicles (UAV). De sidste spås en stor fremtid til overvågning af havområder, trafik og miljøforhold.

KDA'S MILJØORGANISATION

Ny kommunalreform – ny miljøorganisation

Året 2006 og de første måneder af 2007 har, hvad miljøorganisationen i KDA angår, stået i forandringens tegn.

Som det vil være enhver bekendt er Amterne nu nedlagt og erstattet af 5 Regioner, ligesom antallet af kommuner er reduceret til 98.

Bestyrelsen i KDA har valgt at benytte denne lejlighed til at ændre KDA's miljøorganisation i overensstemmelse hermed, ikke mindst med det formål at inddrage Unionerne mere i dette arbejde.

Baggrunden for at inddrage unionerne mere aktivt i miljøarbejdet er den enkle, at KDA ganske enkelt ikke har ressourcerne til at varetage dette arbejde alene.

KDA består reelt kun af ganske få medarbejdere – flere på deltid – der som det vil være de fleste bekendt, allerede i dag har hænderne fulde med bogholderi, FLYV, KDA Shop o.m.a. – uden nogen som helst mulighed for at påtage sig ansvaret for miljøarbejdet.

Det er derfor KDA's bestyrelses håb, at Unionerne vil påtage sig et ansvar i dette arbejde og aktivt vil medvirke med at finde personer – centralt og lokalt – der vil og kan afsætte tid til at indgå i dette arbejde.

Hvorfor ha' et Miljøudvalg?

Man skal ikke have arbejdet med »miljø« og »flyvning« i ret mange øjeblikke, før man er overbevist om behovet for en stærk miljøorganisation.

De miljøproblemer vi indenfor flyvning bliver stillet overfor, og de mængder papir der skal læses igennem og tages stilling til, er mere end én mand kan klare – faktisk burde der måske ansættes en fuldtidsmedarbejder, en jurist med miljø som speciale til at varetage jobbet.

Dette koster penge – mange penge – penge vi ikke har – og penge som vi i så fald skal ud og hive op af unionernes medlemmers lommer.

Bestyrelsen har derfor valgt løsningen, hvor vi søger unionerne inddraget via frivillig arbejdskraft.

Miljøorganisationen i regionerne

I erkendelse af, at det meget ofte er indenfor motorflyvning, svæveflyvning og faldskærmssport at der opstår spørgsmål og problemer af miljømæssig karakter, har KDA's bestyrelse valgt en model, hvor én fra hver af netop disse tre unioner skal udgøre en lokal miljøgruppe i hver Region.

Desuden er unionerne fra centralt hold, samt eventuelt interesserede fra

andre af de til KDA tilknyttede unioner, naturligvis også velkommen til at stille arbejdskraft til rådighed i disse regionale miljøgrupper.

Blandt de tre repræsentanter fra motorflyvning, svæveflyvning og faldskærmssport skal der findes en lokalformand, der skal repræsentere Regionen i KDA's centrale miljøudvalg.

KDA's centrale Miljøudvalg

De 5 lokalformænd, samt evt. repræsentanter fra unionerne centralt udgør herefter sammen med formanden for KDA's miljøudvalg det centrale miljøudvalg.

Hvor langt er vi så nået?

På Formandsmødet i Vejle den 20. januar blev denne nye Miljøorganisation præsenteret, hvorefter formændene for Unionerne blev opfordret til at gå hjem og finde Regionsrepræsentanter til organisationen.

Når Regionsrepræsentanterne er fundet, er tiden inde til at tage Miljøudvalgets kommissorium op til en nærmere drøftelse – finde ud af hvad der reelt er ressourcer til, – hvad der konkret er behov for – på kort og på langt sigt osv.

I meget frivilligt arbejde er køen ikke særlig lang – faktisk kan det være pokkers svært at finde frivillige, der er villige til at påtage sig et stykke arbejde, og sådan er det åbenbart også indenfor flyvning.

Miljøarbejdet er imidlertid så vigtigt, at hvis vi ikke udnytter muligheden der ligger i at søge indflydelse og indsigt f.eks. igennem Friluftsrådet – risikerer flyvning ikke bare at blive overset i rigtigt mange sammenhænge, men også at blive yderligere trængt på vores virke – flyvepladser nedlagt – operationstal yderligere reduceret osv.

SLV GEBYRUDVALG

Gebyrudvalget er et rådgivende udvalg for Statens Luftfartsvesen. Efter høring i udvalget er det SLV, som suverænt beslutter satsene.

Desværre har vi igen i år set en samlet stigning i gebyrerne fra SLV. Enkelte gebyrer er faldet, men samlet set er der tale om en stigning. FLYV har ved flere lejligheder bragt indlæg fra utilfredse medlemmer, som kritiserer den førte gebyrpolitik fra SLV. Desværre har KDA ingen mulighed for at ændre dette forhold. SLV er dog igen gjort opmærksom

på at KDA betragter gebyrerne som urimeligt høje.

Alle prissætninger er iflg. SLV baseret på konkret tidsforbrug på en gennemsnitlig sag. Det skal tilføjes, at i vore nabolande er gebyrerne væsentligt lavere end i Danmark.

UDDANNELSESUDVALGET

KDA har igennem en årrække forsynet uddannelsesstederne med lærebøger til PPL og S-certifikat. Lærebøgerne vedligeholdes og opdateres løbende af de tilknyttede forfattere.

Lærebøgerne er dybdegående, og omfatter mere end der normalt kræves for at bestå de aktuelle teoriprøver – til gengæld kan disse så i en efterfølgende årrække tjene som opslagsbøger når viden skal ajourføres eller udvides.

Mogens Møller arbejder som ulønnet projektleder i forbindelse med den løbende ajourførings proces. KDA takker Mogens for den gode indsats.

PR-UDVALGET

PR-udvalget har ikke holdt møder i 2006.

KDA digitale nyhedsbrev der udsendes via e-mail har været udsendt siden ultimo 2005. I 2006 blev det til i alt 17 nyhedsbreve.

Nyhedsbrevet som har til formål at orientere om nyheder der normalt ikke indgår i FLYV, men som kræver omtale. Nyhedsbrevet er ikke forbeholdt medlemmer, men alle som interesserer sig for KDA's og tilsluttede organisationers aktiviteter.

Nyhedsbrevet forventes at få en større og større læserskare. Det tilstræbes i 2007 at udsende et stigende antal nyhedsbreve.

LÆGEUDVALGET

Lægeudvalget har behandlet to sager i årets løb, og der er i begge sager fundet en god og acceptabel løsning. I det begge tilfælde handlede det om piloter, som havde mistet muligheden for at flyve pga. lægelige vurderinger, som efter vores mening var forkerte eller urimelige. Begge piloter fik i sidste ende muligheden for at flyve tilbage, da tidligere afgørelser blev ændret af myndighederne efter saglig behandling af KDA's Lægeudvalg.

FLYV

FLYV fungerer som talerør for KDA's

bestyrelse og som informationskanal til medlemmer og abonnenter. Derudover distribueres nyheder, resultater mm, også gennem KDA's Nyhedsbrev, der udsendes via e-mail. På denne måde kan nyheder nå ud fra dag til dag.

FLYV i fremtiden

I 2006 nedlagde man det redaktionsudvalg som med små ændringer havde siddet en halv snes år.

Dette var indledningen til den forandringsproces som FLYV står overfor i de kommende år. En anden markant ændring er, at der i næsten hvert nummer nu er en leder som klart udtrykker KDA's ledelses synspunkter. Der har blandt KDA's bestyrelse og ikke mindst FLYV's abonnenter været et ønske om at bladet skulle ændres. Naturligvis skal FLYV ændres, og der har også været flere tiltag undervejs.

Grunden til at vi ikke gik ind i 2007 med et helt nyt blad, er ganske enkelt ressourcemangel. Ikke på frivillige kræfter, men på penge som skal anvendes til aflønning af professionelle folk, som skal styre opgaven på plads.

På KDA's formandsmøde blev der fra Unionerne bakket stærkt op om bladet, og det var stærkt påkrævet. I løbet af sommer og efteråret 2006 var der flere meninger fremme om at medlemmerne skulle kunne fravælge FLYV. DMU's medlemmer har denne mulighed, og DSU's hovedbestyrelse blev enige om at ville kræve nogle af ressourcerne der er bundet til bladet.

Det siger sig selv at man ikke kan drive et professionelt flyvetidsskrift på den måde, da vi ikke har muligheden for at sælge bladet i løssalg. Muligheden er enten at lukke bladet, eller at tilføre det de ressourcer som det kræves. Heldigvis var der på Formandsmødet i Vejle ingen tvivl om at bladet skal fortsætte. Hvordan FLYV vil komme til at se ud til årsskiftet 2007/2008 ved vi ikke, men der er vilje til fortsat at have FLYV – og også til at spytte i bøssen, når den tid kommer.

FLYV er som alle tidligere år udkommet hver måned. I 2006 med sammenlagt 520 A4-sider tekst og annoncer, i gennemsnit 44 sider pr. nummer, alle i farver. Som noget nyt er forsiden trykt på kraftigt blankt papir, hvilket giver bladet et flottere udseende.

Det er vanskeligt at stille læsere med mange forskellige flyveinteresser lige

tilfredse med indholdet. Det går fra at afmelde bladet, fordi der er for meget svæveflyvestof til at der er for meget om militærflyvning osv. I efteråret har det været utrolig svært at skaffe svæveflyvestof om aktiviteter i Danmark, så det er kun blevet til en god artikel om VM i Sverige.

I 2006 fejredes 100 året for Ellehammers første flyvning på øen Lindholm med en række artikler om personen og hans flyvning.

December nummeret var et tema nummer om flyelektronik (avionics).

En ikke uvæsentlig del af bladets økonomi er annonceindtægterne. Der har været arbejdet hårdt på at skaffe flere helsides annoncer, hvilket har medført annoncetegning fra flyfabrikkerne Lockheed-Martin (JSF), SAAB (Gripen) og Eurofighter. Disse vil gerne levere afløseren for Lockheed F-16 til det danske flyvevåben.

I 2006 har der været arbejdet på at finde en tilfredsstillende løsning på et e-FLYV med særlig henblik på læsere i udlandet.

FLYV's annoncemand gennem næsten 19 år, Jakob Tornvig, oplyste i efteråret at han på grund af nyt job gerne ville standse samarbejdet med FLYV. Der er i januar 2007 truffet aftale med firmaet Stibo Zone i Horsens om at fortsætte annoncesalget.

KDA's bestyrelse og FLYV's redaktør udtrykker stor tilfredshed med samarbejdet med Jakob Tornvig.

SAMARBEJDE MED MYNDIGHEDER m.m.

Statens Luftfartsvæsen

De faste møder med SLV's tekniske personale forløber som vanligt i en god forståelse for en rimelig pragmatisk fremgangsmåde. En ny og hurtigere fremgangsmåde ved registrering af importerede svævefly er nu sat i værk og ser lovende ud. SLV har gennem årene været en både nødvendig og inspirerende samarbejdspartner. Nødvendig pga. vores indpasning i ICAO og fordi staten naturligvis har en legal interesse i vore aktiviteter, ligesom det er SLV, der administrerer det luftrum, der tilhører os alle. Inspirerende pga. af den eksperitise på især lovgivnings- og dokumentationsområdet, som vi først nu er ved at beherske.

Det er imidlertid uforståeligt for os, at SLV's ledelse ikke støtter os i forhold

til EASA. Tværtimod er det åbenbart, at SLV har en anden dagsorden, idet den samlede LLL's velargumenterede ønsker ikke støttes af SLV, uanset disse ønsker ikke medfører et forringet sikkerhedsniveau. DSvU's formand har ultimo november 2006 foreslået SLV's direktør en konference herom. Direktøren lovede at melde tilbage i løbet af få dage, men vi har medio marts 2007 end ikke fået et svar. Vi har derfor sammen med KDA iværksat et koordineret lobbyarbejde for at afhjælpe dette bizarre forhold.

SLV antages at repræsentere de danske synspunkter i EU og EASA, men er de danske synspunkter SLV's, Trafikministeriets, Trafikministerens eller LLL's synspunkter? I en moderne demokratisk forståelse burde der være en overensstemmelse her! LLL er i hvert fald ikke blevet informeret om de »danske synspunkter« inden de fremførtes i EASA. Vi tror efterhånden heller ikke SLV har ønsket at gøre dette. Vi har tværtimod nu den opfattelse, at SLV helt bevidst har undladt at informere os, uanset vi på et tidligt tidspunkt i EASA's historie var enige om, gensidigt at udveksle oplysninger af interesse. Vi har langt hen i forløbet holdt vores del af aftalen, og først da vi måtte konstatere, at SLV undlod at holde os informeret, ophørte vi med at videregive vore informationer til SLV.

Flyvevåbnets bibliotek

Aftalen med Flyvevåbnets Bibliotek (FLB) har også fungeret fint i 2006. Aftalen betyder, at vore sjældne bøger deponeres i fast udlån hos FLB, hvilket sikrer bøgernes fysiske beskyttelse og samtidig gør samlingen tilgængelig for en større offentlighed.

Bøgerne er registreret hos KDA. De forbliver KDA's ejendom, og kan til enhver tid forlanges tilbageleveret.

Danmarks Tekniske Museum (Danmarks Flyvemuseum)

Desværre ser vi ikke den fornødne hensyntagen til flyvningen i museet, og dette giver stadig anledning til en løbende diskussion og drøftelse med museets ledelse.

Danmarks Flyvehistoriske Union (DAFU)

I løbet af året har DAFU holdt møder i KDA-huset. KDA betragter arbejdet i DAFU som vigtige, og støtter indirekte arbejdet med at stille lokaler etc. til rådighed for unionen.

Friluftsrådet

Friluftsrådets formål er at støtte og opmuntre til friluftsliv og naturforståelse under hensyntagen til natur og miljø.

Friluftsrådet skal herunder over for offentligheden varetage såvel de tilsluttede organisationers som den almene befolknings behov for og interesser i et aktivt friluftsliv.

KDA får som medlem af Friluftsrådet indblik i regionsplaner m.v. idet vore miljørepræsentanter i regionerne alle er tilknyttet Friluftsrådets amtsorganisationer.

Rådet for Større Flyvesikkerhed (RFSF)

RFSF er en organisation, som har til formål at fremme sikkerheden i forbindelse med flyvning. Formålet søges opnået ved en aktiv virksomhed rettet mod alle grene af flyveaktiviteten inden for dansk territorium gennem en repræsentativ sammensætning af rådets medlemmer.

Rådet bestod i 2006 af 20 medlemmer plus 3 observatører. KDA deltog med følgende medlemmer:

KDA	Anders Madsen
DFU	Finn Larsen
DMU	Hjalmar Nielsen
DSvU	Lars Sverre Rasmussen
DKFU	Poul Erik Berg Nielsen

Rådets sekretariat befinder sig i KDA-huset og Anders Madsen er Rådets næstformand.

Medlemssituationen

Desværre har KDA's totale medlemstal har været nedadgående i 2006. Der arbejdes på at bryde tendensen.

Det aktuelle medlemstal pr. 31. december 2006 fremgår af bilag 1.

ØKONOMI

Generelt

Registreret revisor Bent Madsen har været KDA's revisor i året 2006.

I 2006 modtog KDA portostøtten til FLYV – dette har været vigtigt for FLYV's økonomi, som er forbedret i forhold til året før. Omkostningerne er reduceret og annonceomsætningen er steget, hvilket medvirker til et positivt regnskab generelt for KDA Service ApS som helhed.

KDA

Regnskabsåret udviser et positivt resultat på kr. 20.452 mod et underskud på kr. 38.512 året før.

Der har været positive afvigelser på indtætsområdet. Tilskud til konsulentarbejde fra Undervisningsministeriet udgør kr. 20.983 som ikke var budgetteret. Da tilskudsordningen anses for usikker har tilskud herfra ikke været budgetteret. Året før blev der ikke tildelt tilskud til KDA fra ordningen.

Derudover ses overskridelser på driftsmæssige omkostninger på kr. 33.510 i forhold til budgettet. Dette skyldes hovedsageligt ekstra udgifter til møder på kr. 39.041. Mødeområdet er i væsentlig grad afhængig af hvilke møder på europæisk plan, som gennemføres i årets løb. KDA har ikke mulighed for at kende alle sager, som kræver involvering, på forhånd. Usikkerhed om dette ville ligeledes kunne forventes i forretningsåret 2007.

En overskridelse på lønudgifterne skyldes primært ekstraudgifter til ikke budgetterede lønomkostninger i forbindelse med fratrædelser. Andre omkostninger er mindre end budgetteret. Afvigelsen på ejendomsomkostninger udgør kr. 57.047 og skyldes hovedsageligt det regnskabsmæssige princip, om at vi pr. tradition ikke budgetterer KDA's husleje til sig selv, mens denne fremgår af regnskabet af principielle grunde. Beløbet for egen husleje er anført til kr. 60.000. I det kommende regnskabsår vil dette princip blive ændret, således at en direkte parallelitet mellem budget og regnskab opnås for gennemskuelighedens skyld. Det samlede omkostningsniveau på kr. 1.819.753 var budgetteret til kr. 1.726.000 og afviger således 5,4%.

Bestyrelsen har løbende gennem forretningsåret været fuldt orienteret om status og betragtet resultatet som tilfredsstillende.

KDA Service ApS

Regnskabsåret udviser et forventet overskud. Beløbet udgør et overskud på kr. 112.334 mod et underskud på kr. 63.000 året før. Nettoomsætningen er steget til kr. 3.510.867 mod 3.292.000 året før.

Indtægter fra portostøtteordningen har været bedre end forventet. Ordningen som har været vurderet usikker – bl.a. fordi en nedgang i oplaget på FLYV eller en evt. ændring af reglerne for tildeling ville resultere i at KDA helt ville kunne miste tilskuddet. Tilskuddet udgør ca. kr. 123.305 i 2006 – kr. 23.205 højere end budgetteret.

Portostøtteordningen som giver støtte til FLYV vurderes til stadighed som delvis usikker.

Varebeholdningen er steget til kr. 622.020 mod kr. 452.000 året før. Periode-forskydninger påvirker dette tal i stor grad, der arbejdes løbende på at have en passende varebeholdning i forhold til den aktuelle omsætning.

Tilgodehavender er reduceret fra kr. 261.000 til kr. 159.324.

ADMINISTRATION

KDA-huset

Flyvehjemmævænet har lejet vore øvrige lokaler i den vestlige del af huset.

KDA ejer KDA Service ApS, som består af BUTIKKEN og FLYV. Direktør for anparts-selskabet har været Anders Madsen.

Butikschefen Charlotte Hammer Andersen har hele året haft hjælp af Jan Frænkel som salgsassistent i butikken.

1. januar 2007 blev Charlotte Andersen afløst af Svend Jensen som butikschef. Butikschefen er ansat på fuld tid og assistenten på deltid.

FLYV's redaktion varetages som hidtil af Knud Larsen. Hans Kofoed har i mindre omfang assisteret med bl.a. OY.

KDA's forhold varetages af Anders Madsen og Lise Jensen. Lise Jensen har været ansvarlig for bogholderiet og er ansat på deltid ligesom generalsekretæren.

Pr. 1. februar 2007 afløstes Lise Jensen af Birgit Eldov, som er ansat på deltid.

KDA's hjemmeside og nyhedsbrev har været administreret af Anders Madsen.

Nyhedsbrevet udsendes gratis til tilmeldte modtagere – både medlemmer og andre interessenter.

KDA-huset er bygget og taget i brug i 1975, og står overfor påtrængt vedligeholdelse. Den planlagte og ønskede køkkenrenovering er ikke gennemført i 2006 pga. manglende tid til gennemførelse. Ældre kopimaskine/printer på leasingkontrakt er afløst af distribuerede printere ved hver arbejdsplads.

ØVRIGE AKTIVITETER

SAS-pokalen for klubledere for 2006

Pokalen er ikke tildelt på nuværende tidspunkt.

KDA's Sportspokal for 2006

Pokalen er ikke tildelt på nuværende tidspunkt. ✈

Bilag 1 til KDA's årsberetning 2006
Medlemmer

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Direkte medlemmer	572	549	547	481	428	389	375	329	323	298
Dansk Ballonunion	83	83	83	91	87	83	85	86	88	80
Dansk Hang- og Paragliding Union	1.203	968	970	1.086	1.086	902	865	902	902	674
Dansk Faldskærms Union	2.837	2.434	2.434	2.640	2.116	2.541	2.587	2.725	2.678	2.403
Dansk Kunstflyver Union	27	28	27	23	26	40	24	20	25	32
Dansk Motorflyver Union	1.136	1.140	1.103	1.100	1.120	1.095	1.073	1.040	957	931
Dansk Svæveflyver Union	1.970	1.912	1.964	1.885	1.846	1.847	1.875	1.780	1.776	1.861
Dansk Ultralet Flyve Union	461								0	0
Fritflyvningsunionen	60	60	60	60	59	54	56	63	65	65
Linestyngsunionen	70	60	60	60	45	52	51	53	54	54
RC-Unionen	49	57	61	48	120	150	150	150	150	150
Dansk Nul G Klub								9	10	10
I ALT	8.468	7.291	7.309	7.474	6.933	7.153	7.141	7.157	7.028	6.558



FLYV register

Register til FLYV årgang 2006 (alfabetisk stikordsregister) kan fås ved indsendelse af adresseret og frankeret A4-konvolut (kr. 4,75) til:

FLYV, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde.

Det kan også afhentes i KDA-huset - og det er gratis!

2007

Maj

6. Shuttleworth Spring Air Display, Old Warden, England(www.shuttleworth.org) *
19.-20. Planes of Fame Airshow, Chino, Californien (www.planesoffame.org)
22.-24. EBACE, Geneve(www.ebace.aero)
27.-28. La Ferté-Alais Air Show, Aerodrome de Cerny, Frankrig

Juni

- 1-3. 4th General Aviation and Air Sport Show, Paris-Varty Airport (www.avia-expo.com)
2-3. Biggin Hill Int'l Air Fair, England (www.bigginhillairfair.co.uk)
2-3. Airshow Sola Airport 70 år, Stavanger, Norge
7-10. AeroExpo 2007, Wycombe Air Park, Marlow, England (www.expo.aero)
7-10. 40. KZ Rally, Stauning, Danmark (www.kzclub.dk)
10. Åbent Hus, ATW Aalborg (www.danishairshow.dk)
10. RAF Cosford Airshow, NV for Birmingham, England (www.cosfordairshow.co.uk)
16. Old Rhinebeck Air Show, Old Rhinebeck, New York (www.olderhinebeck.org) *
18.-24. Paris Air Show, Le Bourget, Frankrig (www.paris-air-show.com)
22.-24. Festival of Speed, Goodwood (Ø for Portsmouth), England (www.goodwood.co.uk)
30. Samsø Fly-In og gummistøvle kast, Samsø
30. Fly-In Flugplatz Wyk/Föhr, Tyskland (www.flugplatz-wyk.de)

Juli

7. Yeovilton Int'l Air Day, RNAS Yeovilton, England (www.royalnavy.mod.uk)
7.-8. PFA Fly-in, Popham, England (www.pfa.org.uk)
14.-15. Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England (www.airtattoo.com)
20.-22. Tannkosh Fly-in & Airshow, Tannheim (EDMT) (www.tannkosh.com)
21. Texel Airport 70 år, Texel, Holland (www.texelairport.nl)
22. History of Flight Festival, Blenheim Palace (nær Oxford) (www.flytothepast.com)
23.-29. EAA AirVenture, Oshkosh(www.airventure.org)

August

- 10.-12. Int'l Old Timer Fly-In, Schaffen Diest, Belgien (www.dac.be)
17.-19. Int'l Moth Rally, Woburn Abbey (www.dhmothclub.co.uk)
18.-19. Flyvningens Dage, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)
21.-26. MAKS 2007, Zhukovski lufthavn, Moskva (www.aviasalon.com)
25.-26. Rygge Air Show, Rygge (nær Oslo), Norge

September

- 3.-6. Asian Aerospace Expo and Congress, Hong Kong, Kina
7.-9. Oldtimer Fliegertreffen Hahnweide, Kirchheim/Teck (www.oldtimer.wolf-hirth.de)
8.-9. Duxford Airshow, Duxford, England (www.iwm.org.uk)
12.-16. 44th Reno Air Races & Air Show, Reno, Nevada (www.airrace.org)
19.-22. Beijing Aviation Expo, Beijing, Kina (www.cpexhibition.com/aviation)
22.-23. Commemorative Air Force Air Show, Midland, Texas (www.airsho.org)
25.-27. NBAA Exhibition and Convention, Atlanta, Georgia, USA (www.nbaa.org)
27.-30. Gathering of Mustangs & legends, Columbus, Ohio (www.gml2007.com)

Oktober

- 2.-4. Helitech helicopter show, Duxford, England (www.helitech.co.uk)
14. Duxford Autumn Airshow, Duxford (www.iwm.org.uk)

November

- 7.-11. U.S. Air Force 60 år Air Show, Nellis AFB - Las Vegas (www.aviationnation.org)
11.-15. Dubai Air Show, Dubai, UAE (www.dubaiairshow.org)

OG I 2008

- 21-23/3 Warbirds over Wanaka, Queenstown, New Zealand (www.warbirdsoverwanaka.co.nz)
27/5-1/6 ILA Berlin, Tyskland (www.ila-berlin.de)
14-20/7 Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)

* Shuttleworth:

Den første søndag i månederne april - oktober er der arrangement på Old Warden Aerodrome, England (www.shuttleworth.org).

* Old Rhinebeck:

Air show hver lørdag og søndag fra 16. juni til 14. oktober på Old Rhinebeck, New York (www.olderhinebeck.org).

Se også www.airshows.org, der omfatter mange sider med air shows i USA og Canada, og www.european-airshow.com med oversigt over air shows i Europa og uden for Europa.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



Rubrikannoncer

Nyd din ferie på
Costa del Sol
www.alsihouse.com

15% rabat til Certifikat
indehavere. Opgiv dit certifikat
no. ved bestilling.

- og vi giver 15% rabat

TIL LEJE

Til snarlig overtagelse
udlejes hangarpladser i
Københavns Lufthavn, Roskilde.

Månedlig leje excl. moms
kr. 1.700,-

Henvendelse dagligt til
Henrik Stagetorn tlf. 3312 4611
E-mail: hs@stagetorn.dk

Hangar udlejes - Roskilde

I nyere hangar med plads til 2 fly,
med elektriske aflåselige porte er
én plads ledig.

Henvendelse til Allan på

2625 1389

HALVPART (ALT. 25% ANDEL)

I SOCATA TB9 årg. 1991
Total revn.(grande visite) i 1997
Fremstår i utrolig fin stand
Pt. Base i Thisted

Pris: 340.000

Henv. Mobil 2025 3303
4041 8316

Aircraft painting Husum EDXJ

We are painting aircrafts up to 5,4T for fixed price.

Phone: 0049/4841/935588 · www.aircraftpainting-husum.de
or call Airservice Int. Padborg 0045/74676766

AEROCENTER

Scandinavia

Cirrus SR 20 - SR 22 (used) - Kan leveres fra: 195.000 USD
Cirrus demofly til rådighed i DK for interesserede købere.

Beech A36 Bonanza 1997

TT 1050 Hrs - IFR - Aircon. - Propdeice - som nyt. . 335.000 USD

Cessna 172 P SKYHAWK II 1984

Nylakeret - N-reg 475.000 DKK

Cessna 182 P SKYLANE II 1973

Flot - TT: 2500 - IFR - Prop 300 SOH 650.000 DKK

Piper Arrow IV 1980

Prop: 550 SOH - IFR - Eng: 550 SMOH. 675.000 DKK

Piper Lance II 1978

King IFR-TT: 1450 - een ejer - delvis omlak. 850.000 DKK

Piper MERIDIAN 2001

Meggit - TT: 1350 - Deal pending! 1.095.000 USD

GARMIN GNS 400 COLOUR GPS. 3.500,- EUR

www.aerocenter.dk

Tlf: 40362277 - airline@mail.tele.dk

Forbered flyveferien nu!

**- Brug KDAs Air Field Manual, Jeppesen Bottlang VFR Manual
og kort fra KDA PilotShop**



Brug www.kda.dk eller ring 4614 1507

PS. Der er udkommet ny udgave af ICAO kort Danmark.

Vælg en solid samarbejdspartner!
 - når det gælder salg, service og installation
 "Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."
 DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275

dfē **DANSK FLY ELEKTRONIK APS**
 KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
 Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
 www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

We bring you up front



air
 pilot academy

FØRST MED MPL
 Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

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

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
 centralr@centralr.dk • www.centralr.dk

**REDNINGSFALDSKÆRME
 OMPAKNING • SALG & REPARATION**

RD
EQUIPMENTS

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

ANNONCERING
 Ring til Allan Christensen
 Tlf. 2172 5939

Professionel pilotuddannelse

DAC

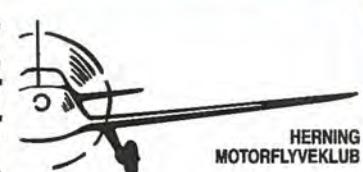
- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- PI (A) Flyveinstruktør
- FHPT II DA42 med Garmin 1000
- ATP (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
 4000 Roskilde
 tele: 7020 6390
 fax: 7020 6395
 www.dacpilot.dk



DANISH AVIATION COLLEGE

H M K



**HERNING
 MOTORFLYVEKLUB**

PPL(H) Teori og praktisk skoling
 BEG og N-Beg radio
 97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
 Proficiency check, Træningsflyvning
 Flyveskolen kan tilbyde overnatning

**Scandinavian Flight
 Training Center**
 e-mail: info@sfc.dk - www.sfc.dk

Sindal Lufthavn Tågholtvej 170 DK-9870 Sindal Tlf. +45 98965633	Karup Lufthavn NO Hansensvej 4 DK-7470 Karup J. Tlf. +45 97524037	Skive Lufthavn Lufthavnsvej 1 DK-7840 Højslev Tlf. +45 97524037
---------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:
A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevis. **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**=Flyveinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Rettinghed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasseretthged. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficiency Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettinghed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forrige side eller
www.flyv.dk

POST

PP DANMARK

Maskinel Magasinpos
ID-nr. 42407

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.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

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

air

plilot academy

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

MPL i samarbejde med Sterling Airlines A/S
Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

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

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
- TRI Instructor course
- 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) integreret, IRI(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

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: 6167 7722 - 2250 3838
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

Afsender

Schultz Portoservice
Postboks 9490
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

aviation GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Instruktørbevis

Flyvevåbnets
Bibliotek



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.

MDL 094427 BIRTE KORSGAARD
FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 BALLERUP

2750 0 701 17



Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927

northern1 Keyman Certifikatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
maegler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



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



KDA PilotShop

Åben mandag – fredag kl. 10.00 – 15.00

Køb også online på www.kda.dk

Hver torsdag helt til kl. 18.00



KDA PilotShop
Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

QBE Nordic Aviation en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis

– det kan være dyrt at lade være.



QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45 03 00
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com





FLYV

Udgang nr. 6 · juni 2007

Redaktion og administration:
Ravnvej 28, 4000 Roskilde
fon: 4614 1506, Telefax: 4619 1316
mail: be@kda.dk

Redaktion:
Ravnvej 28, 4000 Roskilde
fon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
mail: flyv@kda.dk

Redaktør:
Jens Larsen (ansvarshavende)

Redaktionens:
Korrespondent

Redaktionens:
Korrespondent
OZONE
Redaktør: Allan Christensen
Ravnvej 65, 8700 Horsens
fon: 2172 5939, Telefax: 86280350
mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

Redaktionens:
Korrespondent
Market Marketing ApS,
Ravnvej 7C, 4200 Slagelse
fon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Redaktionens:
Korrespondent
pr. år plus evt. udlandsporto.

Indlæg optaget under navn står for de
indlæg forfatterens egen regning og kan
ikke bruges som udtryk for redaktionens
udgiverorganisationens mening.

Indlæg af KDA Service ApS, Kongelig
Danish Aero Clubs servicevirksomhed
ikke menflyvning.

Indlæg af artikler og billeder er kun
optaget efter forudgående aftale!

0015-492X

Indlægget oplag ifølge Fagpressens
Kontrol i perioden 1.7.05 til
1.6: 3.912 ekspl.

Indlægget:
Indlægget i luftskibet er AERO-udstilling-
en i byen Friedrichshafens vartegn.
Knud Larsen.

Artikler:

- 4 Velkommen til DULFU
- 8 AERO 2007 – generelt
- 10 Flyvende arkæologi
- 16 AERO 2007 – ultralette fly
- 19 AERO 2007 – svævefly
- 22 CPH i Sø- og Handelsretten
- 26 EH101 i SAR-beredskabet
- 28 Midtfinlands luftfarts- og luftvåbenmuseum
- 30 Almenflyproduktionen i 2006
- 33 Nye og lempede krav til fornyelse af helbredsattestater mv.
- 40 Pas på svindlere

Rubrikker:

- 4 Leder
- 5 Kort Sagt
- 24 For 70 års siden
- 25 Oscar Yankee
- 34 Historiske vingesus
- 38 Organisationsnyt
- 40 Kalender
- 41 Navne
- 42 Dansk Motorflyver Union
Årsberetning 2006
- 46 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK





Samarbejde

Gennem det seneste års tid har FLYV's læsere kunnet følge bestræbelserne på at få indflydelse på det regelværk, der sætter vilkårene for vore fælles interesser. Efter repræsentantskabsmødet er vi bedre rustet til tage udfordringerne op, idet KDA's – og dermed vores fælles platform – blevet stærkere, idet Dansk Ultralet Flyve Union er blevet medlem af KDA. Hermed er det tidligere uformelle samarbejde formaliseret på samme vis som øvrige unioner. DULFU's 400 medlemmer bydes velkommen. Ikke alene på grund af antal medlemmer, men i højere grad fordi der tilføres ekspertise, som DULFU er villig til at

stille til rådighed. Overordnet har det den væsentlige betydning, at organisationsprocenten for fritidsflyvning og luftsport i Danmark er øget ganske betydeligt, hvilket styrker vore muligheder for at varetage vore fælles interesser.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at et formelt samarbejde med KZ & Veteranflyveklubben yderligere vil styrke fællesskabet.

Samling af interesser i et fælles forum har også interne fordele. Den teknologiske udvikling peger i retning af større muligheder for »merit« overførsel mellem de forskellige aktivite-

ter, hvilket uden tvivl vil øge samarbejdet på tværs af unionerne med det formål at trække på andres erfaringer, ekspertise og uddannelse.

At der er interesse for deltagelse i et fællesskab ser vi også i nye tiltag, idet en kreds af personer der dyrker flyvning med liniestyrede drager har henvendt sig. De vil naturligvis blive positivt modtaget.

Aksel C. Nielsen
fmd.

Velkommen til DULFU

Næsten samtidig, men i første omgang uafhængigt af hinanden, tog KDA og DULFU skridt til en tilnærmning af de to organisationer. DULFU's repræsentantskab traf i marts 2006 beslutning om, at bestyrelsen på repræsentantskabsmødet i 2007 skulle komme med et oplæg om medlemskab af KDA. Og i foråret 2006 blev DULFU inviteret til at udvælge en repræsentant til at deltage i KDA's teknik- og luftrumsudvalg. Det var på trods af, at DULFU ikke var medlem af KDA. KDA's næstformand Jens Feldborg (formand for KDA's Teknik- og Luftrumsudvalg) valgte at se bort fra dette forhold, fordi KDA's samlede repræsentation i forhandlinger med SLV og Naviar ville blive styrket, hvis KDA kunne repræsentere alle luftrumets brugere. Derudover ville KDA's Teknik- og Luftrumsudvalg derved også kunne tage hensyn ultralet-piloternes behov. Heldigvis tog DULFU godt imod ideen og mod invitationen, og Hans Havsager (nu formand for DULFU) har deltaget på vegne af DULFU i luftrumsarbejdet igennem perioden. Igennem arbejdet i udvalget har der været mulighed for at få mere indblik i de to organisationers gøremål og målsætninger, og dette har skabt større gensidig forståelse og erkendelse af de fælles problemstillinger, som

privat- og fritidsflyvningen står overfor – både nationalt og internationalt. Fælles problemfelter, hvor certifikatet og luftfartøjstype ikke har nogen betydning.

Igennem en årrække har ultralette fly udviklet sig hen imod konstruktioner, der med hensyn til udseende og præstationer ligner andre motorfly, bare med en lavere vægt. I udlandet ses yderligere en lang række nye typer, såsom UL-svævefly, UL-motorsvævefly o.s.v., så et samarbejde mellem DULFU og KDA's andre unioner ville under alle omstændigheder have trængt sig på. Det komplicerede lovgivningsarbejde, som foregår i EU, kræver at alle kræfter er samlet. Det er f.eks. vanskeligt for mindre nationer at være repræsenteret på vigtige møder i f.eks. Köln og Bruxelles, hvorfor en samling af repræsentationen giver mening. Med det nye samarbejde vil DULFU, sammen med alle andre medlemsunioner således altid være repræsenteret, hvor KDA er repræsenteret. I fagspecifikke beslutninger vil det naturligvis altid være den relevante unions synspunkt som bliver fremført. DULFU er også medlem af European Microlight Federation (EMF), der ligesom KDA er medlem af European Air Sports (EAS). For DULFU komplementerer EMF og

KDA hinanden godt. EMF tager sig af pan-europæiske spørgsmål på ultraletområdet og kanaliserer dem gennem EAS til EASA og Eurocontrol. Og KDA håndterer de overordnede politiske opgaver i relation til Eurocontrol og EASA – også gennem EAS.

I februar måned i år inviterede DULFU KDA's generalsekretær, Anders Madsen, til en gensidig orientering om KDA's gøremål og målsætninger for fremtiden. Således blev DULFU orienteret, om hvilke opgaver KDA søger at løse nationalt og internationalt. Ved mødet dukkede naturligvis spørgsmål op, som senere skulle afklares. Dette skete efterfølgende – og der opstod enighed om at samarbejde var på sin plads, hvis DULFU's repræsentantskab ville godkende bestyrelsens forslag om det. Med stort flertal traf DULFU's repræsentantskab i marts beslutning om medlemskabet. En samarbejdsaftale blev indgået efterfølgende.

Fra KDA's side ønsker vi DULFU, alle UL-klubberne samt alle medlemmer velkommen.

Med håb om godt og konstruktivt samarbejde i fremtiden.

Anders Madsen, generalsekretær

Kort Sagt



Laget af maling har en tykkelse på 0,12 mm og kan tåle temperaturer fra minus 60 til plus 40 grader Celsius. Foto: Airbus.

Farve på A380

Singapore Airlines er det første luftfartsselskab der får leveret en Airbus A380. Den 2. maj rullede den nymalet ud af malehangaren i Hamburg i selskabets farver. Det tog 100 malere 21 dage at færdiggøre jobbet. Der er anvendt 2.200 liter maling til flyets overflade på 3.100 m².

Flyet, der er det første af 19 fly til selskabet, overdrages til Singapore Airlines i oktober 2007.

Allerød Flyveplads lukket

Den 14. april 2007 var sidste dag med flyveaktivitet på Allerød Flyveplads. Der var en del aktivitet med til- og fraflyvning af gæster, der gerne ville se pladsen en sidste gang. Man så RV, ultralette, helikoptere, KZ og mange andre fly.

En del af arealet er overtaget af husfirmaet Lind & Risør og nedrivningen af de to store hangarer er allerede i gang.



Der var stort besøg på den sidste dag. Foto: Claus Nehring.

Færøerne overtager Vagar Lufthavn

Den 1. maj overtog det Færøske Landsstyre driften af Vagar Lufthavn fra Statens Luftfartsvæsen.

Lufthavnschef Finnbogi Niclasen, der bød landsstyreformand for erhvervsansliggende Bjarni Djurholm, luftfartsdirektør Kurt Lykstoft Larsen og de øvrige fremmødte gæster fra henholdsvis Færøerne og Danmark velkomne.

I mange år har man talt om at overtage lufthavnen, og det er nu blevet en realitet, sagde Bjarni Djurholm.

Ændringen vil for lufthavnen bl.a. betyde, at banen, der nu er 1.250 m, vil blive forlænget, der skal etableres flere parkeringspladser til biler og standpladser til fly og på sigt vil selve terminalbygningen skulle gennemrenoveres, sagde lufthavnschef Finnbogi Niclasen, der har været chef i 28 år. Kontrolltårnet er fra 1975 og terminalbygningen fra 1978 med en udbygning i 1988.



Hangarene på Allerød er allerede under nedrivning. Foto: Claus Nehring.



2005 Piper Warrior III
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHK, USD 255,675



2006 Piper Saratoga II TC
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHP, USD 597,784



2006 Piper 6XT
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHT, USD 538,152



2006 Piper Warrior III
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHR, USD 260,335



2004 Piper 6XT
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. N30XT, USD 495,000



2006 Columbia 400
Reg.no. N12747, USD 590,000

 **AIR ALPHA**

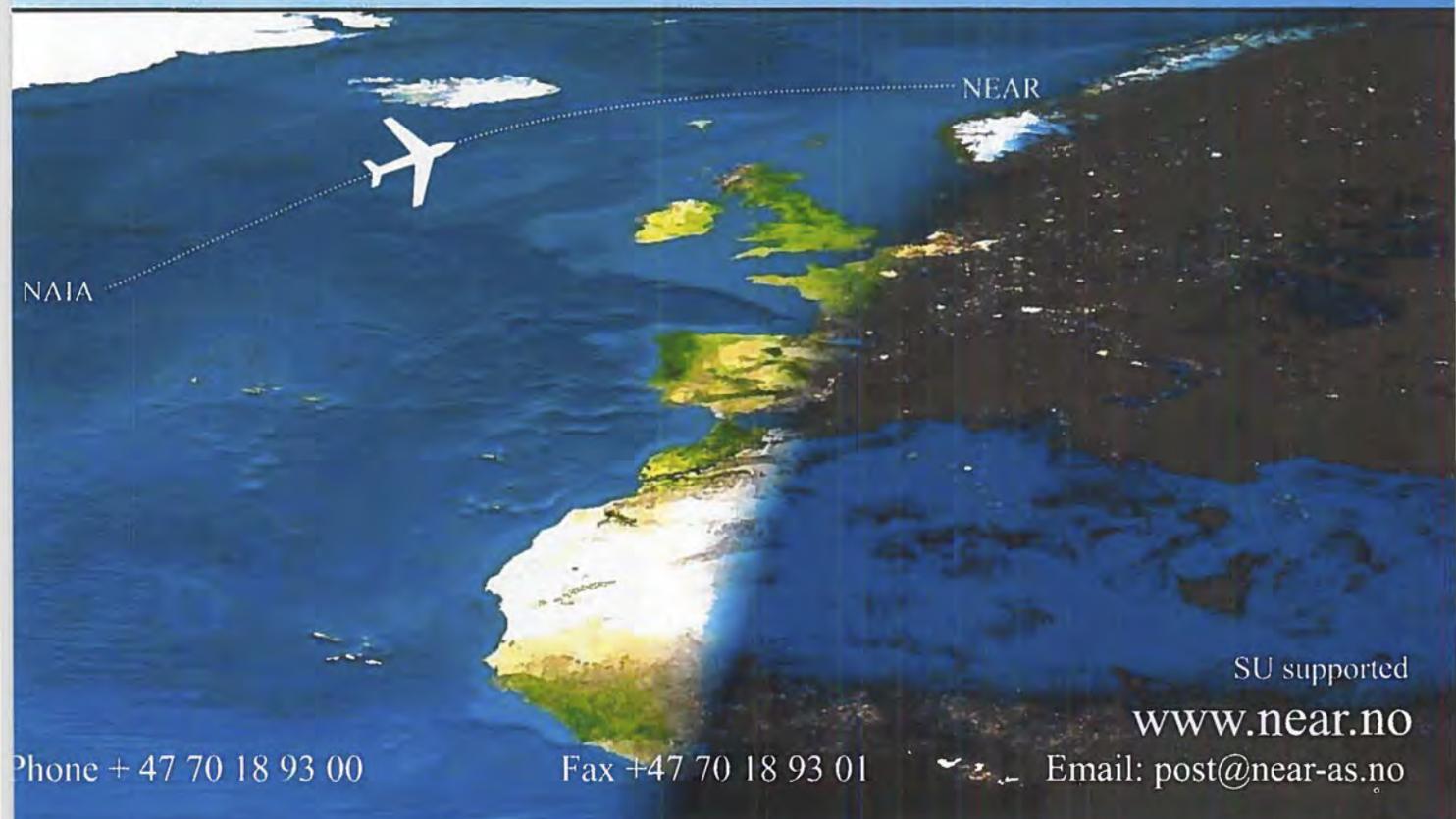
Odense Lufthavn - Tlf.: 65 954 954 - sales@airalpha.com - www.airalpha.com

Se flere fly på vores hjemmeside



YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which we trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete Professional Pilot ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your career by attending the next admission test 24th of April 2007, NEAR is your best and safest choice in Europe!



Included in the education...

European and American
Professional Pilot
Certificates

Up to 2000 flight hours

Apartment in USA and
lodging house in Norway

Preparation course for your
first job as pilot in Denmark
and Europe



THE DREAM OF FLYING

Every year NEAR is completing 32-48 Professional Pilots through the well known ATPL Integrated model. This is the pilot program you should start with if you have no or only minor experience from flying. We have students from Denmark at different phases in the program. Our goal is to serve and provide the students from day one of enrollment, and until the students get their Certificates, and important experience as Flight Instructors. One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR and NAIA, and continued in his first Professional Pilot job in SkyEurope only short time after graduation. He says:

"The dream of flying has always been there. NEAR and NAIA made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

The first step towards your career as a Professional Pilot starts with the admission test at NEAR. We are arranging 4 admission tests a year. The next admission tests are held on the 24th of April and in August, and will take place in our facilities at Ålesund Airport Vigra outside the town of Ålesund on the west coast of Norway. The test itself will take one day. It is also possible to join another testing day upon request. Since we have noticed that Danish candidates take an interest in our ATPL Integrated Professional Pilot program, we will for the admission tests during 2007 invite interested candidates without costs to Norway, provided enrolment in one of the classes in 2007. Dates for testing are always announced on our websites at www.near.no. Apply now to participate at the admission test events in Norway!

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

AERO 2007 – generelt

Tekst og foto: Knud Larsen

Europas væsentligste udstilling for General Aviation finder sted hvert andet år i den sydtyske by Friedrichshafen nær grænsen til Schweiz.

Der var ca. 45.000 besøgende fra 40 lande i de fire dage udstillingen varede. På udstillersiden var der 553 udstillere fra 30 lande. Udstillingens stigende internationale betydning blev understreget af at der i år var 44 udstillere fra USA, dobbelt så mange som for to år siden. Det hele blev dækket af 699 journalister fra 25 lande.

Danskere på AERO

Et mindre antal danske udstillere er normalt med på AERO – således også i år. I år var der deltagelse af Jørgen Skov Nielsen med sin hjemmebyggede (kit) RotorWay Exec 90 helikopter. I lighed med hans deltagelse i ILA 2006 i Berlin, deltog han også på AERO i flyveopvisningen. RotorWay har planer om at bygge en certificeret helikopter.



Der var stor interesse for Exec 90 helikopteren.



Scanaviation handler med flymotorer, propeller og flytilbehør. Anders Rasmussen (stående tv. med ryggen til) og Flemming Wright (siddende) har travlt på deres stand.



Erik Bennekou importerer og forhandler de litauiske LAK17 og LAK20 svævefly. Han havde medbragt sin egen LAK17aT på udstillingen, og der var stor interesse for både flyet og instrumenteringen. Der var dog tid til et foto.



Århus advokaten Lasse Rungholm driver firmaet OPMAS, der tilbyder flykøbere og operatører at løse problemer omkring EU moms på fly. Et særdeles velpoleret Beech 18 Expeditor fly gav stor opmærksomhed.



Verner Jaksland og hans Jaxida overtræk har deltaget på AERO mange gange. Hans kunder er hovedsagelig svæveflyvere, men overtrækkene kan også fremstilles til andre flytyper.

Det naturlige valg.



Future Gripen er den næste version af Gripen, som Saab sammen med sine partnere udvikler frem til 2013. Gripen er designet til at være et ægte multi-role fly. Det kan lynhurtigt tilpasses alle de roller, som moderne kampfly skal opfylde: Rekognoscering, luft-til-luft og luft-til-jord.

Gripen opfylder alle de krav Danmark stiller til sit fremtidige fly. Og mere til.

Når du opdager Future Gripens fremragende fleksibilitet, sikkerhed og teknologi, der er klar til morgendagens trusselsbillede og operative krav, skal du bare spørge dig selv: Hvorfor ikke vælge Gripen?

Saab tilbyder Danmark fuld indsigt i alle teknologiniveauer. Danske virksomheder og forskningscentre kan være med til udviklingen – nu og i fremtiden. Teknologioverførslerne går begge veje.

Når Future Gripen også har langt lavere anskaffelsespris og driftsomkostninger, må man spørge sig selv: Er Future Gripen ikke det naturlige valg for Danmark?



Flyvende arkæologi



Figur 7. En middelalderborg ved Nørre Bork, Vestjylland. Firkanten midt i billede er selve borggården, hvor hovedbygningen samt avlsbygninger har været. I midten af den runde voldgrav har der stået et tårn, hvorfra man har kunnet forsvare sig. Foto: Forfatteren.

Af Esben Schlosser Mauritsen, arkæologistuderende ved Aarhus Universitet (esben@oldtid.dk)

Selvom det samlede danske arkæologiske register i dag indeholder oplysninger om mere end 150.000 lokaliteter, er der kun tale om en brøkdel. Det meste af den danske oldtid ligger fortsat skjult i mulden under vore fødder. Kendskabet til de arkæologiske lokaliteter er grundlaget for udforskningen af vores fortid. Det står derfor klart, at danske piloter kan gøre arkæologien en stor tjeneste blot ved at holde et åbent øje med markerne under dem. Det lyder måske besynderligt, at man skal op i luften for at se hvad der ligger gemt i jorden. Men sådan er det med luftfotoarkæologien.

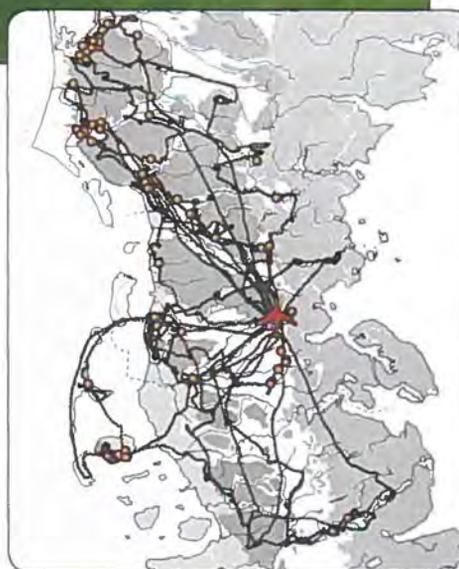
Samtidigt er det de færreste der aner hvilken bred vifte fortidsminder man kan finde, når man flyver over det danske landskab på en tør sommer: Samlingspladser fra stenalderen, gravhøje, oldtidsagre, bopladser, forsvarsanlæg fra jernalderen, veje, gårde og voldsteder fra middelalderen. Derudover vil man fra nyere tid kunne se spor efter tyske fæstningsarbejder fra 2. Verdenskrig såsom kanonstillinger, løbegrave og panserværnsgrave.

Luftfotoarkæologien er en forskningsdisciplin, hvor man gennem flyvning eller studiet af eksisterende luftfotos

eftersøger arkæologiske strukturer. Der findes en række forskellige typer af spor, som kan afsløre skjulte fortidsminder. Sporene optræder under forskellige betingelser og kan afsløre forskellige typer af fortidsminder.

I England har luftfotoarkæologiske undersøgelser længe været en vigtig del af forskningen. Det var da netop også engelske rekognosceringspiloter, der under Første Verdenskrig første gang blev opmærksomme på, at markerne farver og afgrøder kunne rumme arkæologiske informationer. I Danmark har metoden desværre været temmelig overset blandt arkæologer. Derfor besluttede jeg i 2006 at starte et rekognosceringsprojekt ved siden af mine studier i forhistorisk arkæologi ved Aarhus Universitet. Udgangspunktet for projektets flyvninger har været Sønderjysk Flyveklub i Rødekro, hvor min far og jeg selv i øvrigt er medlemmer. En status for første sæsons flyvninger ses på figur 1.

De to vigtigste former for spor i Danmark er jordfarvespor og afgrødespor. De to sportyper optræder på forskellige tider af året under vidt forskellige forhold, og de kan hver især afsløre forskellige kategorier af fortidsminder.



Figur 1. Ruter og fotograferede arkæologiske lokaliteter fra mine flyvninger sommeren 2006.

Jordfarvespor vil typisk omfatte jordbyggede og overpløjede anlæg som høje, diger og volde. Afgrødespor vil derimod afsløre tilstedeværelsen af anlæg nede i jorden, såsom stolpehuller, grøfter og grave.

Jordfarvespor opstår på baggrund af en gradvis destruktion af fortidsminderne som følge af pløjning. Derfor er metoden bedst anvendelig i foråret og om efteråret hvor flest marker står nyløjede og uden særlig vegetation. Den hyppigst forekommende kategori af jordfarvespor er de overpløjede gravhøje fra stenalder og bronzealder. Men også gamle marksystemer fra jernalderen og middelalderen kan fremstå som jordfarvespor.

Kører man gennem landskabet ser man ofte talrige af de gravhøje fra oldtiden. Men for hver høj man ser, kan man regne med at, at ca. 10 gravhøje er forsvundet. Årsagen skal findes i de sidste 150 års industrialiserede landbrug, hvor højene kom i vejen. Mange er i dag helt udslettet, mens andre stadig ses som svage forhøjninger i marken. Langt fra alle gravhøje er registrerede, og ofte er det først når man fjerner overjorden ved f.eks. anlægsarbejde, at man opdager deres eksistens. Men fra luften er det anderledes. Selv stærkt nedpløjede høje kan ofte ses som lyse pletter i den ellers mørke muld; bare man får det rette overblik. Et godt eksempel ses på figur 4. Det lyse spor skyldes at gravhøjenes byggemateriale, lyng- og græstorv, har et ringere muldindhold end den omgivende jord. Når så ploven skærer ned i højen og vender jorden op, træder farveforskellen frem. Farveforskellen forstærkes efter et par dage uden regn.

I modsætning til jordfarvesporene er der med afgrødespor ikke tale om nogen form for destruktion. Alligevel kan de give særdeles detaljeret information. Modsat jordfarvesporene er afgrødesporene mest synlige midt på sommeren, nærmere betegnet under kornets modningsfase. Man kan tale om to slags afgrødespor; negative og positive.

Nogle kender måske fænomenet bag negative afgrødespor fra græsplænen i deres have (se figur 2). Hvor græsset er vokset ind over et brønddæksel eller en sløjfet fliseegang, vil man i sommerens tørkeperioder bemærke at græsset klarer sig dårligere her. Det skyldes at græsset er afskåret fra at hente fugt længere nede. Det samme gælder på



Figur 8. Naturen laver også spor; her frostsprækker fra sidste istid. Kornet står dårligt i sprækkerne, fordi de er blevet fyldt op med flyvesand.



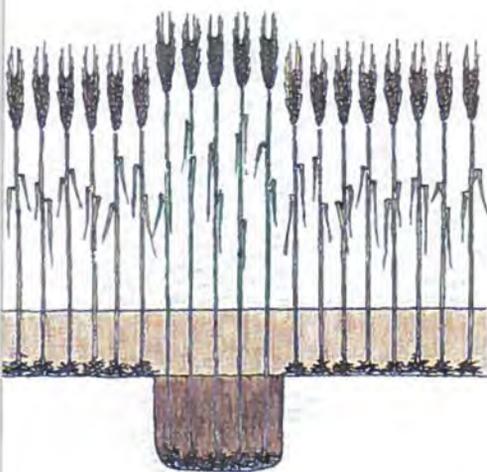
Figur 9. En hel indhegnet landsby muligvis fra vikingetiden. På billedet ses spor efter hegn og brønde. Fundet på øen Föhr. Foto: Forfatteren.



Figur 4. Tre fredede og ti overpløjede gravhøje ved Fovsing, Vestjylland. De overpløjede høje fremstår som lyse pletter omgivet af en mørk ring, som skyldes en forhøjet muldtykkelse som følge af udjævnet højfyld. De bølgede linjer er ikke arkæologi, men et fototeknisk fænomen (moire). Foto: Lis Helles Olesen, Holstebro Museum.



Figur 2. Principskitse for negative afgrødespor.



Figur 3.
Principskitse for positive afgrødespor.

markerne. Her vil kornet vokse lavere og tvangsmodne tidligere henover skjulte stenfundamenter, f.eks. fra middelalderens klostre og borge. Positive afgrødespor er derimod udtryk for præcis det modsatte, nemlig at noget

nede i jorden skaber forbedrede vækstbetingelser (se figur 3). Positive vækstforskelle kan opstå på steder hvor man i oldtiden har gravet huller ned i undergrunden. Når hullerne igen er blevet dækket til, har man ikke kunnet undgå at føre muld ned i den ellers golde undergrund. Muld kan generelt indeholde mere vand end f.eks. undergrundssand. Derfor vil planter og afgrøder, som slår rødder ned i oldtidens stolpehuller, have langt bedre vækstbetingelser på en tør sommer. De vil vokse sig højere og forblive grønne i længere tid, selv når de omgivende planter begynder at tvangsmodnes af tørke. Som nævnt kan selv små forandringer i undergrunden såsom stolpehuller skabe afgrødespor. Derfor kan man i heldige tilfælde ligefrem genkende hele husgrundrids ved hjælp af afgrødespor. Ud fra stolpesætningen er det ofte muligt at tidsfæste husene inden for få hundrede år, nogle gange mere præcist. Men den helt sikre

datering får man først ved egentlig udgravning.

Forekomsten af afgrødespor afhænger grundlæggende af fire faktorer: Mængden af nedbør, undergrundens beskaffenhed, afgrøden og iagttagelsestidspunktet. Nedbørsmængden – især manglen på samme – er en afgørende betingelse for at afgrøderne stresses i en sådan grad at skjulte nedgravninger træder frem. Groft sagt – jo tørre, jo bedre. Og gerne i en længere sammenhængende periode på 3-4 uger i juni eller juli.

Undergrundens beskaffenhed er vigtig i forhold til hvor slemt en tørkeperiode skader afgrøderne. Sandede jorder er klart at foretrække frem for de lerede. Sandjord kan indeholde langt mindre vand end lerjord, og afgrøden vil her være mindre modstandsdygtig. De sandede jorde finder man først og fremmest i den vestlige del af Jylland,



Figur 10. Flyvningerne foregår i Sønderjysk Flyveklubs Super Dimona. Foto: Thorsten Mauritsen.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

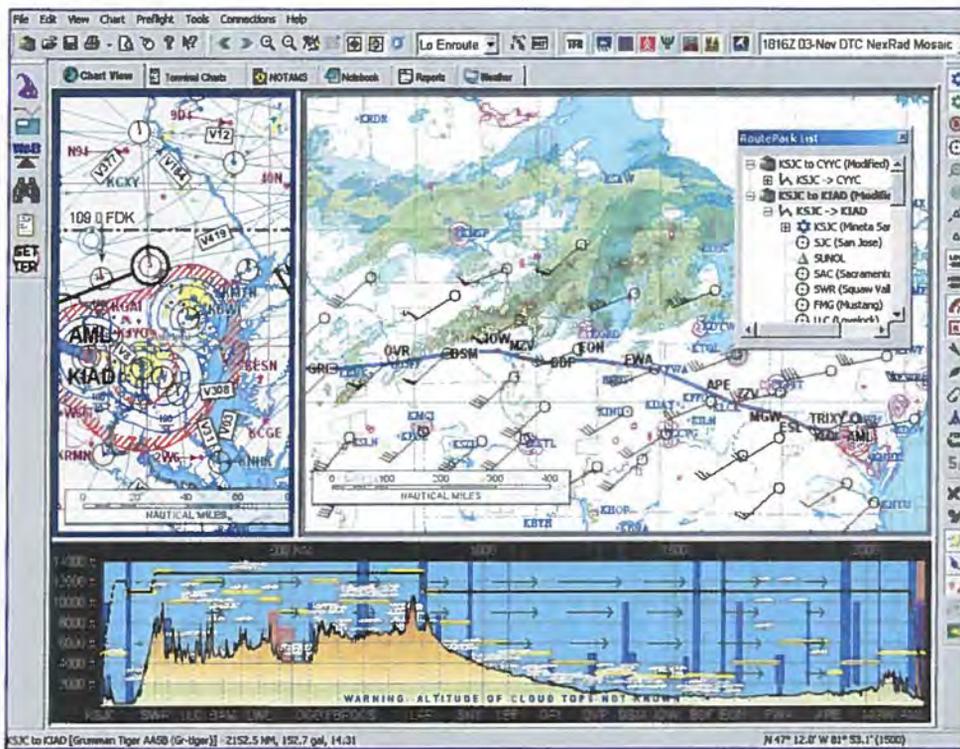
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData®, trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

mailto:butik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

som ikke var dækket af is under sidste istid. I det østlige Jylland og på Øerne, er moræneler fremherskende, og vilkårene for luftfotoarkæologi er derfor mere vanskelige her.

Men geologien er temmelig kompleks og ind imellem findes der lommer af sandjord. Og da vi ved, at de forhistoriske mennesker har foretrukket veldrænede sandknohle, bør muligheden for at gøre opdagelser i Østdanmark ikke afskrives.

En anden og temmelig afgørende faktor er typen af afgrøde. Som udgangspunkt er kornsorter klart bedst, især når det drejer sig om små nedgravninger såsom stolpehuller. Majs og raps er mere vanskelige, men de kan under ekstreme forhold afsløre større gruber og grøfter. Det samme gælder f.eks. græs. For kornets vedkommende er såningstids-

punktet af stor betydning. Vintersæd er langt mere robust end vårsæd, da den oftest vil have et mere veludviklet rodnet. Endelig er observationstidspunktet vigtigt, da de positive afgrødespor vil ændre karakter hen over hele sommeren. I starten vil sporene stå mørkegrønne på lysegrøn baggrund. Når kornet begynder at tvangsmodne ændres det til grønt på gul baggrund. Endelig når det hele er modnet, vil sporene stå som brune pletter på gul baggrund. De bedste forhold finder man når kontrasten er størst dvs. grøn på gul baggrund. Men i hele perioden fra slutningen af juni og frem til høst, vil der mulighed for at iagttage spor.

Hvis du vil læse mere: Fortiden set fra himlen: luftfotoarkæologi i Vestjylland af Palle Eriksen og Lis Helles Olesen. ✈

Prøv selv

Jeg skal afslutningsvis give et par korte råd, hvis nogen skulle have fået lyst til at prøve kræfter med luftfotoarkæologien: Flyv i kornets modningsperiode. Flyv helst ikke i meget mere end 1000 fods højde. Større højde kan ganske vist give et bedre overblik, men det betyder samtidigt at mindre spor let overses. Medbring altid kamera, gerne et med spejlrefleks. Af hensyn til flyets rystelser bør man minimum have en lukketid på 1/500 sekund. Men man kan dog fint klare sig med et almindeligt kompaktkamera, gerne digitalt. Tag både nærfotos og oversigtsfotos. Sidstnævnte er især brugbart når du skal genfinde stedet på et kort.

Og endelig: Husk en kritisk sans. Langt fra alle spor er særligt gamle. I teorien efterlader alle anlægsarbejder et potentielt afgrødespor. Derfor vil man mange steder se drænrør, naturgas, kloaker, elkabler, sandgravning osv. Skulle man imidlertid være heldig at finde noget, som kunne have arkæologisk eller historisk interesse, kontakt da det lokale arkæologiske museum. Men vær forberedt på, at langt fra alle fagarkæologer har den fornødne erfaring til at tolke et luftfoto. Man skal derfor være velkommen til at kontakte undertegnede eller en anden fra Luftfotoarkæologisk Netværk Danmark (www.luftark.net).



Figur 5. Udsnit af militært luftfoto taget ved Kjersing, Esbjerg. I midten af billedet ses fem overpløjede gravhøje fra bronzealderen. I øverste venstre del ses et antal kraterer fra bombningen af Esbjerg Flyveplads d. 27. august 1944. I nederste venstre hjørne ses en tildækket panserværnsgrav. I øverste højre hjørne ses sporene af et dræningsarbejde. I nederste højre hjørne ses de svage spor efter middelalderens tynde markstrimler, de højryggede agre, samt en enkelt gravhøj. Foto: U.S. Air Force, maj 1954.

AIR SUPPORT A/S

På grund af fortsat ekspansion søger vi
2 nye dynamiske medarbejdere

• Sales Consultant • After Sales Supporter •

AIR SUPPORT A/S er en højt specialiseret software virksomhed, som udvikler og sælger Flight Planning software systemer til luftfartsselskaber. Som følge af vækst søger vi to nye dynamiske medarbejdere til at indgå i et teamwork i henholdsvis Salgs- og Supportafdelingen og som ønsker en karriere i en vækstorienteret virksomhed i en spændende branche.

Den ideelle ansøgerprofil har en baggrund som pilot i et airline selskab, piloterfaring på forretningsfly eller har en baggrund som operationsmedarbejder. Dette er dog ikke en betingelse og kan opvejes af din interesse for fly og flyvning samt IT, idet oplæring/uddannelse kan finde sted internt. For Sales Consultant stillingen fordres ud over dette også flair for salg og kommunikation suppleret med en merkantil baggrund.

Sales Consultant (Salgsafdelingen)

Du vil efter intern uddannelse og indføring i jobbet komme til at arbejde med:

- Salg af flight planning software og data abonnementer til bestående kunder i Europa
- Opsøgende salg af flight planning systemløsninger til udvalgte turboprop og jet operatører i Europa
- Oparbejdning, arrangement og gennemførelse af salgsbesøg i marken samt deltagelse på messer
- Afhængig af interesseområde/erfaring deltagelse i tværfaglige projektudviklingsgrupper
- Administrative salg/marketing opgaver på afdelingsniveau
- Mulighed for funktion som pilot på firmaets tomotorede forretningsfly afhængig af flyveerfaring m.v.

After Sales Supporter (Supportafdelingen)

Du vil efter intern uddannelse og indkøring indledningsvis komme til at arbejde med:

- Generel support mht. AIR SUPPORT flyveplanlægningssoftware til selskabets kunder
- Oprettelse/vedligeholdelse af kundernes fly performance data og intern test af programmel m.m.
- Installationer og kundeundervisning i ind- såvel som udland
- Deltagelse i diverse projektgrupper i forbindelse med nyudvikling/tilpasning af software
- Diverse ad hoc arbejdsopgaver i en spændende branche
- Mulighed for funktion som pilot på firmaets tomotorede forretningsfly afhængig af flyveerfaring m.v.

For begge stillinger gælder, at du skal kunne kommunikere effektivt på engelsk i skrift og tale og gerne tysk på samtaleniveau eller et andet fremmedsprog, hvilket dog ikke er en betingelse. Du passer ind i et ungt og uformelt miljø, kan fungere under pres og er god til at lytte, kommunikere og tage ansvar for dine opgaver, samt du trives i teamwork såvel som på individuel basis.

Begge stillinger ønskes besat snarest muligt, dog venter vi gerne på den helt rigtige medarbejder.

Vi tilbyder dig en stilling med gode fremtids- og udviklingsmuligheder i et professionelt, energisk og meget åbent miljø. Send din ansøgning med dit C.V. og relevante beviser m.v., så den er os i hænde senest torsdag den 14. juni 2007 med Att: Hanne From eller pr. email til pps@airsupport.dk. Alle ansøgninger behandles med fuld diskretion.

- Ønskes yderligere information om stillingen i Supportafdelingen kan Aftersales Support Manager Jesper Brochmann kontaktes på 75338889 +1
- Ønskes yderligere oplysninger om stillingen i Salgsafdelingen kan salgsdirektør Jens Pisarski kontaktes på 75338889 +2 eller mobil 4053 8889

AIR SUPPORT

P.O. BOX 24 · ELLEHAMMERS ALLE 3 · DK-7190 BILLUND · DENMARK · TEL. +45 75 33 88 89 · FAX +45 75 33 25 89
www.airsupport.dk · E-mail: pps@airsupport.dk

AIR SUPPORT A/S er et dansk ejet firma med hovedsæde i Billund, der siden 1989 har udviklet og markedsført unikke PC-baserede Flight Planning software løsninger til turboprop og jet operatører fra King Air til Boeing/Airbus niveau inden for General Aviation, Airline såvel som Militære kundesegmenter. AIR SUPPORT software løsninger anvendes p.t. af 4 landes luftvåben samt 215 luftfartsselskaber i 27 lande der til daglig opererer mere end 1400 fly.

AERO 2007 – ultralette fly



FM 250 Vampire.



Pioneer 300 med optrækkeligt understel.



Pioneer 300 opvisningshold i specialbemaling.



Skylark DV-1. Glascanopyet skydes fremad og giver let indstigning.



Flight Design CTsw. Bag sæderne er et lille bagagerum, hvor redningsfaldskærmen også (i tyske udgaver) er placeret.



Flight Design CTsw. Cockpitindretningen ses her med fladskærme, GPS, VHF-radio, autopilot og transponder, men mere almindelige og billigere udgaver fås.

Lærred og wirer er yt

For 20-25 år siden da UL var i sin vorden lignede konstruktionerne en kopi af El-lerhammers fly.

Lærred, stålrør og stålwirer på kryds og tværs med en luftkølet eller evt. vandkølet motor på 4-500 cm³. Et godt eksempel på denne konstruktion var datidens Quicksilver.

Men tiderne har ændret sig, og det har UL-flyene også. På årets AERO udstilling i Friedrichshafen var der kun få med rør og lærred. Compositmaterialer er sagen nu.

Tyskland er et stort UL-marked, og derfor bygges UL-flyene så de kan godkendes efter tyske regler.

I Tyskland skal UL-fly være udstyret med en udskydelig redningsfaldskærm, der gør at vægten kommer op på den tilladte 472,5 kg.

Problemet for danske piloter er at de fly, der godkendes i Tyskland, ikke alle kan godkendes i Danmark som UL-fly bl.a. på grund af af tomvægten som langt overskrider danske regler (SLV BL 9-6).

For et års tid siden indførte amerikanske FAA (Federal Aviation Administration) en ny flyklasse med navnet Light Sport Aircraft (LSA). Der er bestemte krav der skal opfyldes for at kunne få sit fly med i LSA-klassen, bl.a. en maksimalvægt på 600 kg.

Europæiske fabrikanter af UL-fly, og det vil hovedsagelig sige tyske, tjekkiske og til dels italienske producenter, har opdaget at der i USA er et kæmpemarked for LSA-fly. Så derfor bygges der nu ofte to varianter af samme fly – et fly i UL-udgave og næsten det samme fly i en 600 kg's version til USA.

Og flyfabrikanterne venter utålmodigt på at man i Europa skal indføre en »LSA-kategori« for så kommer der gang i fabrikationen – og kunderne skal nok være der.

UL anno 2007 – i kort form:

Bygget i compositmaterialer, lavvinget, fast understel med næsehjul, to sæder og en Rotax 912 motor.

FM250

Tjekkiske Flying Machines (www.flyingmachines.cz) er et godt eksempel

på denne udvikling. Deres FM 250 Vampire (foto) vistes i en UL-udgave. Den tilsvarende »LSA-udgave« med en forstærket konstruktion har en meter større spændvidde, der giver plads til større benzintanke. Denne udgave hedder FM 250LSA Mystique.

Pioneer

Italienske Alpi Aviation (www.alpia-aviation.com) bygger en serie ved navn Pioneer. Umiddelbart ligner de FM 250, men hvad man ikke kan se er at de bærende dele (krop og vinger) er bygget i træ og derefter dækket af kunststofmateriale. Pioneer 300 med oprækkeligt understel har en rejsehastighed på 135 kts og en stighastighed på 1.500 ft/min ved fuldvægt.

Lillebroderen Pioneer 200 har fast understel.

Skylark DV-1

DOVA Aircraft Skylark (www.dovaaircraft.cz) fremstilles i Tjekkiet i et samarbejde med en kanadisk professor. Det er bygget udelukkende i metal og slutmontagen finder sted i Tyskland. Det har høj T-hale, winglets, fast understel og trebladet propel på en Rotax 912 motor.

CTsw

Flight Design CTsw (flightdesign.com) fremstilles i Tyskland. Det været på markedet gennem flere år og er veletableret. Det er et af de få højvingede UL-fly uden vingestræbere. Det giver nem adgang til kabinen, også fordi dørene åbner opad under vingerne. Det faste understel kan erstattes med pontoner.

I tandem

Italienske Compact Compositi s.r.l. (www.millennium-aircraft.com) udstillede deres Millennium Master. Et utrolig flot design med de to sæder i tandem og oprækkeligt understel. Max. vægten er 450 kg og med en 100 hk motor lover fabrikken en tophastighed på 390 km/t (210 kts!). Start- og landingsdistancen er opgivet til 150 m.

Lisa

Det franske Lisa Airplanes SA (www.lisa-airplanes.com) foreviste deres Ako-ya, der kan klare sig til vands, til lands

og i luften og sågar udstyres med ski. Et højvinget design med en Rotax motor placeres øverst på halefinnen (fri af vandet). Max. vægt 495 kg, et startløb på kun 90 m og rejsehastighed (75%) på 153 kts.

Trofast

Tyske Comco Ikarus GmbH's (www.comco-ikarus.de) C42 har været på markedet i over 10 år. Fabrikken har holdt fast på det oprindelige højvingede design med vingestræbere og fast understel. Et design der efterhånden som udviklingen går virker gammeldags. Ikke desto mindre er C42 meget populær og anvendes bl.a. (i Tyskland) til flyslæb af svævefly.

Fabrikken fremstiller også den lavvingede og mere moderne udseende Breezer. Den bygges i aluminium og kulfiberelementer.

Six hundred

Endnu en italiensk fabrikant FlySynthesis (www.flysynthesis.com) udstillede deres Storch, et højvinget tosædet søfly udstyret med en Jabiru 2200 motor på 80 hk.

En anden model er deres Texan Top Class, der er lavvinget og tosædet med en Rotax motor i næsen.

Texan fås med fast eller oprækkeligt understel, og man kan vælge om man vil have den til hjemmebygning (kit) eller færdigbygget.

Med henblik på »LSA-markedet« var der udstillet en særlig model med navnet »600 six hundred«, og sælgeren gjorde opmærksom på at det var ikke den der var omtalt i den udleverede brochure.

Ikke en nyhed

Deltagere i KZ&V Rally i Stauning først i 1990-erne vil nikke genkendende til Sunny Light.

Det tyske firma Alexander Dewald Leichtflugzeugbau (www.sunny-light.de) udstillede det særprægede fly i Friedrichshafen og gjorde opmærksom på at det ikke kan forveksles med noget andet fly. Motoren er en to cylindret to-taktsmotor på 65 hk. Bliv flyvende for ca. 120.000 kr.

Se flere billeder på næste side ...



Millennium Master. Flotte linjer der lugter lagt væk af fart!



Millennium Master. De to runde skalaer viser hastighed og motoromdrejninger. For neden vises olietemperatur og -tryk, brændstofbeholdning etc.



Akoya. Det udstillede fly var en prototype og de opgivne data er foreløbige.



Ikarus C42B med pontoner.



FlySynthesis. Den særlige model »Six hundred« var blevet opgraderet med firebladet propel.



Sunny Light. Frit udsyn til alle sider – og frisk luft.

AERO 2007 – svævefly



Tekst og foto: Knud Larsen

Modelflyene, der hidtil har været placeret i den største hal (A1), var slet ikke med på udstillingen i år. Så svæveflyene havde indtaget hal A1, hvor der er meget bedre plads til de lange vinger.

Ud over selve flyene var der alt til faget hørende: transportvogne, overtræk, personligt udstyr, store lastbiler bygget til spilstart mm. Mange svæveflyfabrikanter var til stede, men der var ikke de voldsomme nyheder.

Viva

Også på UL-svævefly opererer man i Tyskland med en max. vægt på 472,5 kg. Firmaet Martin Wezel Flugzeugtechnik (www.wezel-flugzeugtechnik.de) havde på et år udviklet og fået bygget (i Tjekkiet) deres Viva. Et motorsvævefly, hvor man sidder to ved siden af hinanden, med motoren indkapslet i næsen og en tobladet propel indfældet i fordybninger udvendigt på motorskærmen. Den 25. maj 2006 gik den i luften for første gang til alles tilfredshed. Spændvidden er 17 m, bedste glidetæl 40 ved 100 km/t. Motoren kan være en Rotax 503 totakter på 49 hk eller en HKS 700E firetakter på 60 hk.

For danske købere er spørgsmålet om et UL-(motor)svævefly organisation skal placeres i UL-unionen eller i svæveflyveunionen. En løsning trænger sig på, da der bygges stadig flere af denne type.

SZD

Nu hedder det Allstar PZL Glider Ltd. (www.szd.eu) i Bielsko-Biala. Flyene hedder stadig SZD.

SZD-54-2 Perkoz bliver i den udliveredede brochure præsenteret således: »Perkoz er bygget som den direkte efterfølger for den berømte polske tosæder SZD-9 Bocian og SZD-50-3 Puchacz. Med dens gode flyveegenskaber, lette håndtering og gode stall-opførsel er den lig den gamle generations grundlæggende træningsfly som SZD-9 Bocian, mens dens høje ydeevne og kunstflyvningsegenskaber repræsenterer den seneste generation af tosædede fly.»

Forsiden af brochuren for SZD-59



Stemme S6 har et glidetæl på 33.

Acro præges af et flot billede med OY-XUR i midten.

Taurus

Pipistrel Taurus (www.pipistrel.eu) er også et motorsvævefly i UL-klassen. Flyet har klapmotor (Rotax 503), to sæder ved siden af hinanden, 15 m spændvidde og winglets, glidetæl 41 ved 115 km/t. Flyet har to hovedhjul ved siden af hinanden hvorved det er muligt at starte selv vha. klapmotoren og det styrbare halehjul. I Taurus kan den personlige faldskærm undværes, idet flyet er udstyret med rednings-skærm i tilfælde af uheld, fortæller brochuren.

LAK

AB Sportine Aviacija producerer de kendte LAK fly i Litauen. Flyene importeres til Danmark af EB Avionics, ejet af Erik Bennekou. Han var på fabrikkens stand med sin egen LAK-17aT OY-KKX. Læs mere om dette fly i FLYV nr. 4/2007 side 34.

Fabrikken producerer også en to-sædet LAK-20T der kan flyves med hhv. 23 m eller 26 m spændvidde. De

tilhørende glidetæl er 55 hhv. 60. LAK-20T er forberedt til installation af en klapmotor.

ASG 29

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau viste deres ASG 29, der findes i 15 m og 18 m spændvidde. I 18 m versionen er tomvægten ca. 280 kg og vingebelastningen er 33 kg/m². Bedste glidetæl er hhv. 50 og 52.

Stemme

S6 Sportster er Stemmes seneste inden for motorsvævefly. S6 er højvinget og har fast understel og en Rotax motor. Propellen er indstillelig men kan til forskel fra S10 ikke trækkes ind. Spændvidde 18 m. S6 var i luften første gang den 29. november 2006.

Se flere billeder på næste side ...



Viva. Den tobladede propel placeres i forsænkninger i næsen, når den er standset.



SZD Perkoz på den polske stand.



Pipistrel Taurus har to store hovedhjul og styrbart halehjul.



Erik Bennekou fortæller to interesserede englændere om Easy-instrumentsystemet installeret i hans LAK-17aT.



ASG 29E med Solo hjemhentningsmotor.



ASG 29E instrumentpanelet vipper op med hood'en.

VI BYGGER MERE END ET FLY.



Vi bygger
partnerskaber.



F-35 Lightning II: Et nyt navn med en international tradition. Ni partnere fra hele verden er gået sammen for at bygge tre stealthy (radar usynlige) multirole-flyvarianter. Med den højeste grad af interoperabilitet vil F-35 betyde hidtil usete fordele for USA og dets allieredes luftvåben og give dem mulighed for at møde de stadig større krav til moderne kampfly. Og for vore internationale partnere vil F-35 programmet betyde mulighed for en uvurderlig adgang til det amerikanske marked og avancerede flyteknologier. F-35 Lightning II. Opbygger tillid. Partnerskaber. Og national sikkerhed.

F-35 LIGHTNING II TEAM

NORTHROP GRUMMAN • BAE SYSTEMS • PRATT & WHITNEY

GE ROLLS-ROYCE FIGHTER ENGINE TEAM

LOCKHEED MARTIN



CPH I SØ- OG HANDELSRETTE



Rådet for Større Flyvesikkerhed's gave til Sø- og Handelsretten. Alle foto: Jan Eliassen, Naviair.

Rådet for Større Flyvesikkerhed har skænket et interessant og smukt maleri til Sø- og Handelsretten (S & H) for at markere at den hæderkronede institution også er luftfartens domstol.

Maleriets skaber, luftkaptajn Wagn Langebek, udtalte ved præsentationen:

Det er med stor fornøjelse, at jeg i dag er medvirkende til, at Sø- & Handelsretten nu visuelt anerkender betydningen af det 21. århundredes store globale trækdyr – flyvemaskinen.

Et lille tilbageblik. For et par år siden så jeg en stor stout kæmpe med faste skridt komme vandrende over gårdspladsen på Allerød flyveplads. Det var Kai Frederiksen, dommer ved S & H.

Vi mødtes og fik en hyggelig snak, hvorunder han spurgte, om jeg måske kunne male et billede, der gengav en situation, hvor de største danske luftfahavsbrugere i Kastrup var med. Jeg var straks med på ideen, selvom jeg mener, at fly helst skal ses i deres rette element, ligesom skibe skal ses med bølger og

skumsprøjt og ligesom heste skal ses i galop over mark og eng.

Men vi lod flyene blive på jorden og blev i den kommende tid enige om, hvad vi mente var repræsentativt – på daværende tidspunkt!

Kai inviterede mig på besøg i S & H, for at jeg kunne få en fornemmelse af det miljø, hvori billedet skulle indgå.

Det var en interessant oplevelse, hvor man samtidig fornemmede stedets alvor, bla. ved synet af de mange bind af Karnovs lovsamlinger etc.



Kai Frederiksen fortæller om idéen til gaven.

Mens jeg overværede en verserende sag om emballage, hvor Kai var dommer, lavede jeg en skitse af lufthavnen efter hukommelsen, set fra det nye tårn, og med fire fly linet op til start på bane 04R. En *rolling*, og de tre andre klar som nr. 1, 2 og 3.

Det viste sig dog, at man af sikkerhedsmæssige grunde helst ikke ville have mig op i det nye tårn og arbejde på maleriet. Jeg måtte jo have noget at arbejde efter, så det blev udsigten fra det gamle tårn – over mod det nye, der kom til udgøre motivet.

Det næste problem var at få de fire udvalgte fly placeret samtidig på banen, så de ikke skyggede for hinanden. Det krævede en del manipulation, da jeg jo ikke havde facit – i form af et fotografi – på forhånd. Med andre ord – billedet er en fiktion.

Undervejs skete der så ændringer i ejerskabskredsen, men vi besluttede at færdiggøre billedet med navnene på de oprindelige selskaber, og her er det så, Kastrup Lufthavn anno 2005.



Fra venstre dir. Kai Frederiksen, præsidenten for Sø- og Handelsretten Jens Feilberg samt kunstneren og piloten Wagn Langebek.

PS. Da Maersk Air var ophørt, vidste jeg, at der ville komme indvendinger mod selskabets placering på manøvreområdet – og taxi-retning i forhold til de tre andre. Jeg måtte derfor lave en lille gimmick for at vise, at vindretningen var

gæet fra en sydlig-til en nordlig retning og at baneskift var i gang. Læg således mærke til retningen af røgen fra det lille skib på Øresund!



Din kæreste (m/k) vil elske dig for det!



Læs og se alt om TMG-gruppen på
www.RFK.dk

Roskilde Flyveklubs TMG-gruppe indbyder dig til dit livs fornøjeligste og mest sikre investering

Bliv medejer af en moderne Touring Motor Glider (TMG) ved at købe en andel til 15.000 kr.

TMG-gruppens foreløbigt 8 medlemmer har som mål at anskaffe en Hoffmann H-36 Dimona, 80 Hk, årgang 1985-90, og flyve den fra Roskilde Lufthavn.

Du skal have PPL-certifikat og være interesseret i medlemskab af Roskilde Flyveklub. Årskontingentet på 1395 kr. giver bl.a. adgang til Klubfly (med p.t. 5 fly) og Selvriskofonden.

Vi satser på max. 20 andelsejere og en købspris på 250.000-300.000 kr. Vi har på nuværende tidspunkt garanti for 145.000 kr.

Den enkelte medejer er forsikret mod enhver skadesudgift gennem sit medlemskab af RFK's Selvriskofond. Flyet har en høj gensalgsværdi. Din investering er sikret.

TMG-gruppen har allerede aftale om hangarplads på Roskilde Flyveplads.

Dit månedlige bidrag til flyet bliver 300 kr. Tachoprisen pr. motortime 350 kr.

Flyet vil kunne bookes online via RFK's flybookingsystem, BookAir-craft.

Du vil (gratis) kunne svæveflyve – med et glidetal på 27!

Du flyver til halv pris i forhold til gængse énmotorede udlejningsfly. Billigste tachotimepris for en PA28-140 i RFK er p.t. 695 kr.

Udsynet fra en Dimona = 1. parket til verdens flotteste panorama.

Vi køber et anerkendt fly med fornuftige flyveegenskaber.

Giv dit bindende tilsagn i dag, så vi kan komme rigtigt i gang her i 2007. Alle praktiske forudsætninger: Foreningsstruktur, vedtægter, drift, registrering m.v. er udarbejdet og på plads. Vi mangler kun de sidste 10-12 medejere.

Kontakt TMG-gruppen på tlf. 30 26 15 27 eller på TMG-gruppen@hotmail.com og modtag en tilmeldingsblanket.

Læs og se alt om TMG-gruppen på www.RFK.dk (tryk på knappen »TMG-gruppen«).

Slut dig til Roskilde Flyveklubs TMG-gruppe – og få mere flyvning for pengene.

Venlig hilsen, TMG-gruppen

For 70 år siden

Den første Soloflyvning

forudsætter at Motoren er absolut paalidelig

Vor Sh 14 A 4

er den paalidelige Flyvemotor til
Skole, Rejse, Kunstflyvning, Konkurrence



Helikopteret med Sh 14 A 4

Af Ingrid Muus

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
BERLIN - SPANDAU

REPRESENTANT FOR DANMARK:
SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB
BLEGDAMSVEJ 124 - TLF. 8448 - KØBENHAVN Ø

Forsiden af FLYV juli 1937 flasher tre kraftige overskrifter: Russerne paa nordpolen, Italiensk Flyvemaskineindustri og Sportsflyvernes Konkurrence i Kastrup. Kort sagt et alsidigt blad det gamle FLYV. Russerne paa Nordpolen dækker over en hel side om »Russiske Flyvere og Videnskabsmænd paa Nordpolen. I al Stilhed har russiske Flyvere og Videnskabsmænd erobret Nordpolen, og paa det Tidspunkt, hvor disse Linier skrives, er de i Færd med at indrette en Basis paa Isflagerne, hvor de har til Hensigt at overvintre et Aar.« Det er ikke svært at forestille sig en morgenkryder på vej i den gale hals ved læsning af dette i 1937, og selv i dag tror jeg nok, det ville vække så megen opsigt, at udtrykket »i al stilhed« næppe vil blive anvendt. »Ekspeditionen naaede frem til Rudolføen den 19. april, og herfra blev Fremstødet mod Nordpolen foretaget. Flyvemaskinerne medførte Levnedsmidler, Brændsel, Klæder m.m. for ca. 1½ Aar for de Deltagere, der skulle overvintre i Polarhavets Øde, og desuden medførtes en transportabel Barak samt Instrumenter m.m. til det videnskabelige Arbejde. Alt dette vil efterhaanden blive fløjet til Stationen paa Nordpolen, og for det Tilfældes Skyld, at Maskinerne ikke kan foretage Landing, vil saavel Personer som Forraad blive landsat pr. Faldskærm.« Tanken går omgående tilbage til den vrantne brevkasseredaktør og hans noget anstrengte forhold til faldskærmssporten. Han ville ikke have bifaldet den udvej. Artiklen afsluttes med vanlig trediver-patos: »Den sovjetrussiske Nordpolsekspedition er

et dristigt Forehavende, der kan gennemføres takket være Flyvemaskinens og Radioens Hjælp. Men trods alle tekniske Hjælpemidler maa man i højere Grad anerkende det dristige Initiativ, der har bragt Foretagendet i Stand, og det Mod og den Offervilje hos de Mænd, der ikke viger tilbage for at vove Livet for en stor Sag. Alle gode Ønsker strømmer de kække Mænd i Møde, der lades tilbage paa den ensomme Station i Polarødet.« Svulstigt lød det, men sandt var det jo, og det er det for den sags skyld stadigvæk

»Ny Højderecord med Flyvemaskine. Den 7. maj satte den italienske Oberstløjtnant Pezzi ny Højderecord ved at naa 15.655 m, og han forbedrede derved den tidligere Rekord, der var sat i England i 1936 med 432m (...) Den nye Højderecordflyver fløj et Caproni »161« Biplan, udstyret med en Piaggio »P.XI« R.C. 72« Motor (...) Maskinens Førerrum var aabent, idet man gør gældende, at dette er at foretrække frem for et hermetisk lukket Førerrum, fordi det dels tillader Flyveren større bevægelsesfrihed og bedre Udsyn og dels forhindrer Dugdannelser paa Instrumenter og Vinduer. Til Beskyttelse mod Opholdet i Stratosfæren var Oberstløjtnant Pezzi udstyret med en særlig gummiimpregneret Dragt, der om Livet sluttede til et Metalkorset, paa hvis øverste Kant var fastskruet en dykkerlignende Hjälm. Indenfor Flyverdragten, der var elektrisk opvarmet, vedligeholdtes et konstant Tryk, ligesom der naturligvis tilførtes den nødvendige Iltmængde«. Altså – gummiimpregneret dragt med

metalkorset og fastskruet dykkerhjälm – jeg ville gætte på, at en hel del af den ved det åbne førerrum opnåede bevægelsesfrihed og udsyn blev sat til lige der! Man ser ham for sig: en mindre teknologisk avanceret udgave men med samme motorik som de første månemænd. Desværre bragte FLYV ikke noget billede af oberstløjtnant Pezzi i sin »himmeldykkerdragt«.

Når man i dag læser om Flyvestævnet i Kastrup Lufthavn får man som almindelig godtvejs A-pilot virkelig en oplevelse af noget eksotisk, fremmedartet og uopnåeligt: »Efter Afslutningen af Distanceflyvningen foretog hver af Deltagerne en Landing til Mærke i Kastrup Lufthavn«. Forestil dig dette, kære læser: Tolv små fly skal ind og sætte sutterne præcis et sted på Kastrup Lufthavn. Det ku' man i 1937. Det kan bare ikke lade sig gøre i 2007. Så kaptajn Bjarkovs afslutningstale er desværre kun delvis blevet til sandhed, idet han sagde, at »der nu var skabt en Tradition for sådanne Flyvninger herhjemme«. Mærkelandingen på Kastrup er det vist ikke blevet til de sidste mange år.

Annoncen for flymotoren Sh14A4 fortæller en sindsoprivende historie: Instruktøren er netop hoppet af, han peger fremad og råber »Af sted!« og forude ligger den første soloflyvning, tydeligvis en dramatisk færd i hård kulning med truende skyer, og så er det klart, at hvis det skal lykkes, er det en forudsætning, at »Motoren er absolut paalidelig«.



Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-HKT	Robinson R44	2007	1697	26.04.2007	Kristian Juul Thorsen, Nimtofte	-
OY-HLG	Robinson R44 II	2007	11670	26.04.2007	Ejendomsselskabet CASA A/S, Horsens	-
OY-HOA	Robinson R22 Beta	2007	3987	19.04.2007	Air Alpha A/S, Odense	G-ZFLY
OY-HVA	Robinson R44 II	2007	11682	26.04.2007	KGJ Holding ApS, Viborg	-
OY-JTB	Boeing 737-3YD	1989	24464	18.04.2007	NAC Nordic Aviation Contractor A/S, Billund	RP-C4010
OY-ZAN	Learjet 45	2007	45-2071	21.03.2007	Execujet Scandinavia A/S, Roskilde	-

Sluttet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-DZJ	Cessna 182M Skylane	10.05.2007	Nordjysk Faldskærms Klub, Terndrup	Havareret
OY-SEH	Boeing 737-85H	02.05.2007	Sterling Airlines A/S, Dragør	Overført til Frankrig
OY-TLL	Yakovlev Yak-55	23.04.2007	Peter Wraa, Århus C	Solgt til England

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-DCX	SZD-24C Foka	19.04.2007	Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, Herning	Niels Peder Fly + Kurt Markussen
OY-DMG	Piper PA-22-150	16.04.2007	Anke Marckmann Holstebro	Irene Edvardsen +
OY-EGV	Cessna F172H	10.05.2007	Skydive 2000, Vamdrup	Lolland-Falsters Svæveflyveklub Jensen Aircraft
OY-FFX	SZD-9 Bocian	19.04.2007	Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, Herning	Iver Christophersen + Aviator Aalborg Svæveflyveklub
OY-TBL	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	11.05.2007	Climb ApS, Vojens	Klaus Degner-Hansen + Dan Sun Europe A/S
OY-XJE	Schleicher ASW 20	16.04.2007	Lars Ebbe Houlberg Videkam, 8000 Århus C	Preben Bruhn Jensen
OY-XOS	DG-300 Elan	13.04.2007	Bo Leth Andersen, Assens	-
OY-XTA	Schempp-Hirth Nimbus-3T	23.04.2007	Karl Bjørn Rechinger, Birkerød +	-
OY-OOH	Cameron N-77	28.03.2007	Philip Mundt, Frederiksberg	-
OY-XPS	Glaser-Dirks DG-400	11.04.2007	Jesper Bjørn Ankersen, Store Merløse +	-



Castrol® Aviator –
et komplet program af
højkvalitative nye monograde
stempelmotorolier med
askefrie dispergeringsmidler.

Afbalanceret sammensætning for
at give optimale præstationer og
beskyttelse af din motor under alle
flyveforhold. Med additivsystemer
mod slitage/skrabning, som er
nødvendig til visse Lycoming-
motorer. En fiks emballering med
udtrækkeligt rør for enkel og ren
påfyldning eller udskiftning af olie.

E-mail til os på
airbpdenmark@bp.com

Ring til os på +46 8 772 23 24
eller +45 72 11 10 20

Besøg os på
www.airbp.com

Vi præsenterer en

ny banebrydende

serie af stempelmotorolier til flymotorer

Castrol

Aviator

Liquid Engineering for Aircraft

Piloternes topmoderne arbejdsplads.
Foto: Palle J. Christensen.

EH101 I SAR-BEREDSKABET

TEKST OG FOTO: ERIK FRIKKE

Ved en ceremoni i Eskadrille 722's hangar på Flyvestation Karup blev de 14 nye EH101 helikoptere formelt overdraget fra Forsvarets Materieltjeneste til Flyvevåbnet.

Den 24. april 2007 blev endelig dagen, hvor den nye redningshelikopter, Augusta-Westland EH101 Merlin Mk512 indgår i SAR-beredskabet. Det blev M-507, som indledte den ny æra, da den fløj fra Eskadrille 722's hangarområde i Karup til SAR-hangaren i Skrydstrup.

For at fejre dette var Hendes Majestæt Dronning Margrethe og Prinsgemalen

inviteret til en rundvisning og reception i Eskadrille 722.

Leveringen af de 14 EH101 Merlin helikoptere har stået på siden 10. januar 2006, og er foregået uden større festivitas. Derfor er det passende at markere den første indsættelse af Merlin i SAR-beredskabet. Den har dog ikke helt overtaget SAR-beredskabet fra den aldrende Sikorsky S-61, idet flere besætninger skal omskoles til Merlin. Dette vil foregå som en løbende proces og det forventes at sidste S-61 vil udgå af SAR-beredskabet i slutningen af 2008. Begivenheden blev behørigt festliggjort med taler af direktøren for Agu-

sta-Westland flyfabrikken, Air Marshal Sir Christopher Coville, chefen for Forsvarets Materieltjeneste, Kontraadmiral Finn Hansen, chefen for Forsvarsstaben, Viceadmiral Tim Sloth Jørgensen samt chefen for Flyvertaktisk Kommando, Generalmajor Stig Østergaard Nielsen.

Derefter blev Dronningen vist rundt i en EH101 i SAR-udgave, mens Prinsgemalen fik en gennemgribende briefing i cockpittet på en Taktisk Trope Transport (TTT) Merlin.

Så blev det tid til at M-507 skulle til Skrydstrup for at indlede sin vagttørn



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, Generalmajor S.Ø. Nielsen taler mens regentparret opmærksomt lytter på.



Dronningen besigtiger kabinen i en SAR Merlin. Bemærk den store nedfældede rampe i bagkroppen af helikopteren. En patient i en hospitals seng kan nemt bugseres ind i helikopteren.

som redningshelikopter. Typen vil også snart være at finde på de to andre steder, hvor der er SAR-beredskab, Aalborg og Roskilde.

For de indbudte pressefotografer blev der arrangeret en flyvetur. Det var virkelig en stor oplevelse, at mærke den kraftfulde EH101 starte og stige hurtigt igennem skylaget, så vi fin den smukke forårssol at se. Afslutningsvis blev der fløjet stærkt og lavt rundt i hedelandskabet i den vestlige ende af Flyvestation Karup. Den store skydedør og



Efter regentparrets rundvisning fik EH101 serienummer M-509 lov til at vise sine manøvreer i luften. Det er ret imponerende hvordan 15 tons helikopter kan boltre sig.



Prinsgemalen får gennemgået cockpitets indretning.

lastrampen blev åbnet, så alle kunne nyde udsigten.

Ud af de 14 leverede EH101 helikoptere er de seks af dem i den såkaldte Taktisk Trope Transport (TTT) udgave. Udvendigt ligner de SAR-udgaven, men udstyrmæssigt og sædeindretningsmæssigt er der store forskelle. De kan på afstand kendes på de manglende gule felter, som SAR-udgaven har. På grund af et akut behov for transporthelikoptere i bl.a. Afghanistan, har England indgået en aftale med Danmark om køb

af de seks TTT-helikoptere til en pris af 174,7 mio. GBP. Nogle af de danske besætninger skal også udlånes til RAF, idet de danske styrker i Afghanistan her et tæt samarbejde med RAF, så aftalen kommer også de danske styrker til gode. Vi skal til gengæld have leveret seks nye TTT-helikoptere omkring 2010. ➤



M-511 står klar til næste træningstur, inden den om kort tid skal forrette tjeneste i RAF.



Regentparret returnerede til København i TTT EH101 M-501. Nogle af klapsæderne i kabinen var dog byttet ud med mere behagelige flystole. Majestæten smiler til afsked efter en spændende dag ved Helicopter Wing Karup

MIDTFINLANDS LUFTFARTS- OG LUFTVÅBENMUSEUM

KESKI-SUOMEN ILMAILUMUSEO

Den alternative bemaling af en MiG-jager skyldes lokale skolebørn.

Af Søren Dalsgaard

Fotos: Krista Bergmane og Søren Dalsgaard

Hvis man besøger Finland og ønsker at se noget andet end hovedstadsområdet omkring Helsinki, kan Midtfinland i høj grad anbefales. I regionen omkring byen Jyväskylä kan man opleve det ægte Finland med talrige søer omkranset af uendelige fyrreskove. Selve byen byder på et smukt Alvar Aalto-museum, hvis man er til kultur, og på den finske afdeling af rally-verdensmesterskabet i starten af august, hvis man er mere til fart og benzin!

For de flyinteresserede byder området desuden på et flot flymuseum, nemlig Midtfinlands luftfarts- og luftvåbenmuseum, på finsk Keski-Suomen Ilmailumuseo/Ilmavoimien museo. Museet er det finske luftvåbens officielle museum, og samlingen er især præget af de mange spændende fly der har tjent i finske farver i fred og krigstid.

Samlingen

Udenfor museumsbygningen bliver man mødt af en Folland Gnat Mk. 1 og en håndfuld MiG- og Draken jets, som man har bedømt hårdføre nok til det barske finske vejrlig. Et af MiG-flyene har fået en lidt alternativ bemaling som led i en konkurrence for områdets skolebørn. Med farvekridt har de koloreret tegninger af maskinen, og vinderbemalingen er så blevet overført til selve MiG'en, der nu fremtræder smukt skriggrøn med blå og lysrøde klatter!

Langt hovedparten af museets sam-

ling befinder sig i en stor hal, indrettet til formålet: et flot udstillingsrum, lyst og behageligt, og med gangbroer oppe under loftet, så man kan få det store forkromede overblik.

Ved indgangen hænger der oppe under loftet en 1:1-model af det finske luftvåbens første fly, et svensk Thulin typ D højvinget monoplan, doneret af den svenske greve von Rosen til det nyligt selvstændige Finland i 1918. På vingerne ses store hagekors, baronens lykkesymbol, der blev brugt af det finske luftvåben som landets kokarde indtil 1945, hvor man fornuftigt nok valgte den nuværende lyseblå cirkel på hvid baggrund. Greven blev senere, i parentes bemærket, Hermann Görings svigerbror, men hagekorset havde han fået inspiration til fra en runesten på Gotland.

I de tidlige år efter selvstændigheden fra Rusland bestod det finske luftvåben af en mangfoldig række fly fra forskellige lande, et mønster som skulle holde helt frem til 1940'erne. Der er unikke og temmelig ukendte eksemplarer iblandt dem, som f. eks. et fransk Gourdou Leseurre GL.21 jagerfly og det eneste tilbageblevende Martinsyde-fly i verden, et Martinsyde F.4 Buzzard jagerbiplan. Det blev eksporteret til mange lande, da RAF havde overskud af jagerfly ved 1. verdenskrigs afslutning.

Af træningsfly kan man beundre en velrestaureret britisk Avro 504K og en tysk Focke-Wulf FW 44 Stieglitz. Finner-

ne købte fly ind hvor de kunne komme til det, og mange vestlige lande solgte gerne, i sympati med det lille demokrati der var nabo til USSR.

Vinterkrigen

At Finland befandt sig i en udsat position blev klart, da Stalin i 1939 kom med territorielle krav og gik i krig med Finland. Til omverdenens store forbløffelse bukkede Finland ikke under for overmagten, men forsvarede sig indædt i vinteren 1939-40. Det finske luftvåben tillagde sig stor hæder i luftkrigen, og holdte ikke alene det røde luftvåben stangen, men fastholdte faktisk luftoverlegenhed over Finland.

Et af de vigtigste jagerfly var det hollandsk-producerede Fokker D.XXI, som man kan se et rekonstrueret eksemplar af på museet. Der indgår bl.a. dele (fundet af dykkere i 1979) fra en Fokker fløjet af den danske frivillige Fritz Rasmussen. Billeder af hans sidste luftkamp hænger på væggen i museet, han blev skudt ned i februar 1940.

Måneden efter sluttede Vinterkrigen, og Finland måtte afstå bl.a. Karelen til USSR. Fokker D.XXI var som bekendt også i dansk tjeneste i 1940, hvor alle fly dog blev ødelagt på jorden den 9. april. Finske Fokker-fly derimod, nedskød over 100 fjendtlige fly i Vinterkrigen, og man producerede også selv flyene i landet, ofte med ski-understel, som det ses på museets eksemplar.

Fortsættelseskrigen

Da Hitler i 1941 invaderede Sovjet gik Finland med i kampen for at generobre tabt land. Fra fortsættelseskrigen, der varede til 1944, er der også en række spændende fly i museets samling, bl.a. det eneste eksisterende eksemplar af en VL Humu. En »hvad-for-éen?« kan man spørge, men når man ser flyet genkender man det nok. Det er nemlig en finsk kopi af den amerikanske Brewster Buffalo. I koalition med Nazi-tyskland kunne Finland ikke som før købe fly hos vestmagterne, så man var nødsaget til selv at videreproducere jagerfly. VL Humu nåede aldrig at spille en rolle i Fortsættelseskrigen, men den lille tøndeformede Brewster fløj med stor succes for Finland frem til 1944.

Det samme gjaldt den tyske Messerschmitt Bf 109, som museet har et flot eksemplar af, en G-6-model. 162 Messerschmitts tjente i de finske farver, og nedskød mere end 650 fjendtlige fly. Ilmari Juutilainen – det største ikke-tyske es i 2. verdenskrig – fik hovedparten af sine luftsejre i en Bf 109.

Ved siden af står prototypen til endnu et hjemmelavet jagerfly, en VL Pyörremyrsky, der minder om Bf 109'eren, men med visse forskelle, bl.a. et mere solidt oprækkeligt understel fæstnet under vingerne, så man undgik det tyske flys problemer ved start og landing. Heller ikke Pyörremyrsky nåede imidlertid at komme i kamp før krigen afslutning.

Finnerne erobrede og fløj mange fjendtlige fly, og et af dem har en fremtrædende placering i museet: en amerikansk P-39Q i original bemaling, hvor man tydeligt ser de amerikanske insignier hastigt overmalet med røde stjerner. Sovjet modtog tusindvis af amerikanske fly i 2. verdenskrig, og nogle af dem endte altså i Finland.

Efterkrigstiden

Det finske luftvåbens materiel var i efterkrigsårene delvist sovjetisk, da man forstod nødvendigheden af et godt forhold til den store nabo mod øst. Museets udstillingshal domineres således af et stort Ilyushin Il-28 »Beagle« tomotorret jetbombefly, som finnerne paradoksalt nok brugte til at udspionere USSR! Med sine maskinkanoner i haletårnet ser Ilyushin'en noget mere krigerisk ud end den højglanspolerede DC-3'er den deler loftshvælvingerne med. Ud over flere russiske jagerfly, MiG-15 og MiG-

21'ere, har museet også en Mil Mi-4 helikopter der tjente som transporthelikopter i luftvåbnet, samt en polsk-produceret udgave af Mil Mi-1, der virkede som ambulancehelikopter.

Den ikke helt så store nabo mod vest, nemlig Sverige, leverede også kampfly til Finland, så hvis man er glad for Draken fly kan man se hele tre i museet, og endda sidde i cockpittet i en fjerde. Man kan også prøve at sidde i et MiG-21-cockpit, og således få førstehåndskendskab til forskellene på vestligt og østligt cockpitdesign.

Af andre fly fra efterkrigstiden kan nævnes en De Havilland Vampire, samt en Fouga C 170 Magister, bygget under licens i Finland af Valmet. Selskabet havde tidligere selv produceret et finsk en-motoret propelfly, Valmet Vihuri, der i halvtredserne blev brugt til pilottræning. Den eneste overlevende Vihuri står på museet i Jyväskylä. Når man ser den og de mange andre fly produceret i Finland, kan man ikke blive andet end imponeret over landets luftfartsindustri.

Ud over flyene på museet er der også en stor samling flymotorer, flybevæbning, radar-udstyr (bl.a. af tysk fabrikation fra 2. verdenskrig) samt uniformer, fotos og meget mere. Lidt ærgerligt er det, at to spændende fly, en Hurricane og en Bristol Blenheim, endnu ikke er færdigrestaurerede og således ikke kan ses, selv om de indgår i samlingerne. Blenheim'en, der skulle være klar om et års tid, er den heldige overlever ud af mange bombefly, Blenheims, Do-17 og Ju-88'ere, der blev hugget op efter krigen, da man manglede aluminium. Selv uden disse to fly er der imidlertid rigtigt meget at se på i museet, hvis man en dag skulle komme forbi Midtfinland.

Praktisk information

Midtfinlands luftfarts- og luftvåbenmuseum er beliggende 17 km nord for Jyväskylä, ved byens lufthavn. Der går busser fra Jyväskylä (nr. 22 og 36). Billetten til museet koster 5 euro, og åbningstiderne er alle ugens dage, 10.00-20.00 i sommermånederne og 11.00-17.00 resten af året. Informationsteksterne er mestendels på både finsk og engelsk, og hvis man er i museet ved frokosttid kan man få stillet appetitten i et lille cafeteria. Nær museet kan man også købe ind i det finske luftvåbens overskudslager, åbent tirsdag og torsdag



Finsk egenproduktion: Valmet Vihuri med VL Pyörremyrsky i baggrunden.



Forfatteren med en Messerschmitt Bf 109G i finsk bemaling.



Museumshallen med greve von Rosens fly fra 1918 under loftet.

10.00-17.00. Se museets hjemmeside for yderligere information (<http://www.k-silmilumuseo.fi>).

Fra Helsinki, 280 km mod syd, er der både tog og bus til Jyväskylä. Lidt for langt til en dagstur, men et weekendophold kan anbefales.



ALMENFLYPRODUKTIONEN I 2006

General Aviation Manufacturers association (GAMA) har udsendt sin årsberetning for 2006 med en ganske detaljeret statistik over medlemmernes produktion.

Alt i alt afleverede fabrikkerne i 2006 4.046 fly. Det var første gang siden 1982 årsproduktionen oversteg 4.000 fly. Den samlede salgssum androg USD 18.793.929.664, en stigning på 24%. 81% af salget lå i USA.

Den efterfølgende tabel viser produktionsstallene for 2006 i venstre kolonne og tallene for 2005 i højre kolonne.

Cessna		
	2006	2005
172R Skyhawk	87	37
172S Skyhawk SP	322	314
182T Skylane	140	241
T182T Turbo Skylane	187	118
206H Stationair	25	29
T206T Turbo Stationair	104	83
208 Caravan I	8	11
208B Grand Caravan	59	75
510 Citation Mustang	1	0

Cessna		
	2006	2005
525 Citation CJ1+	25	18
525A Citation CJ2/CJ2+	37	23
525B Citation CJ3	72	48
550 Citation Bravo	18	21
560 Citation Encore	12	13
560XLS Citation XLS	73	64
680 Sovereign	57	46
750 Citation X	12	14

Adam		
	2006	2005
A500	4	2

American Champion		
	2006	2005
7GCAA Adventure	6	12
7ECA Aurora	2	3
7EC Champ		1
8KCAB Super Decathlon	21	39
7GCBC Citabria Explorer	16	26
8GCBC Scout	14	9

Boeing		
	2006	2005
BBJ	12	3
BBJ2	1	1

Bombardier		
	2006	2005
Learjet 40/XR	26	21
Learjet 45/XR	30	28
Learjet 60	15	18
Challenger 300	55	50
Challenger 604	29	36
Global 5000	18	17
Global Express XRS	22	13
CL850/870/890	18	5



Adam 500 med propeller. Adam 700 med jetmotorer er under udvikling.



Cessna Citation CJ3 er solgt i 48 eks.

Cirrus		
	2006	2005
Cirrus SRV	6	9
Cirrus SR20	150	116
Cirrus SR22	565	475

Columbia		
	2006	2005
Columbia 350	39	25
Columbia 400	146	89

Eclipse		
	2006	2005
Eclipse 500	1	0

Gulfstream		
	2006	2005
Gulfstream 150/200	42	26
Gulfstream 350/450/500/550	71	63

Liberty		
	2006	2005
XL-2	29	2

Maule		
	2006	2005
M-4-180A	7	1
MXT-7-180/180A	4	4
MX-7-180A/180B/180C	4	3
M-7-235B/235C	8	11
MT-7-235	9	2
M-7-260C	2	4
MT-7-260	4	2

Mooney		
	2006	2005
M20M Bravo GX	5	20
M20R Ovation 2GX	63	65
M20TN Acclaim	7	0



Cirrus Design SR22 er det mest solgte GA-fly i 2006.

Piper		
	2006	2005
PA-28-161 Warrior III	19	37
PA-28-181 Archer III	29	16
PA-28R-201 Arrow	5	9
PA-32R-301 Saratoga IIHP	10	8
PA-32-301T Saratoga IITC	37	37
PA-32-301FT Piper 6X	10	18
PA-32-301XTC Piper 6XT	11	16
PA-34-220T Seneca V	26	12
PA-44-180 Seminole	11	29
PA-46-350P Malibu Mirage	31	11
PA-46-500TP Meridian	49	40

Raytheon		
	2006	2005
A36/G36 Bonanza	80	71
58/G58 Baron	38	28
C90B/GT King Air	52	35
B200 King Air	42	37
350 King Air	48	42
350 Premier 1/1A	23	30
Hawker 400XP	53	53
Hawker 800P/850XP	64	58
UC-35	2	4

Tiger		
	2006	2005
AG-58 Tiger	3	15

Non-US Manufacturers

Airbus		
	2006	2005
ACJ (A319, A320, A321)	10	9

AvCraft Aviation		
	2006	2005
Envoy 3 (Do 328JET)	0	1

Fortsættes på næste side ...

Dassault		
	2006	2005
Falcon 50EX	5	5
Falcon 2000	6	6
Falcon 2000EX EASy	30	21
Falcon 900DX	4	3
Falcon 900EX EASy	16	16

Diamond		
	2006	2005
DA20-C1 Katana	55	54
DA40 Diamond Star	220	207
DA42 Twin Star	163	68

Embraer		
	2006	2005
Legacy	27	20

Gipsland		
	2006	2005
GA8 Airvan	20	22

Piaggio		
	2006	2005
P.180 Avanti II	19	14

Pilatus		
	2006	2005
PC-12	90	80

Socota/EADS		
	2006	2005
TB-9 Tampico GT	0	1
TB-10 Tobago GT	0	4
TB-20 Trinidad GT	0	1
TB-21 Trinidad GT	0	3
TBM850	42	31

Symphony		
	2006	2005
SA160	5	10



Embraer Legacy 600 i tjekkisk registrering.



Den schweiziske fabrik har succes med PC-12.



Franske Socata bygger stadig TBM850 i Frankrig, mens de øvrige typer bygges efter ordre i Rumænien.



NYE OG LEMPEDE KRAV TIL FORNYELSE AF HELBREDSCERTIFIKATER MV.



Af luftfartslæge Susanne Josephsen, SLV

Det internationale JAR-system regulerer en lang række forhold omkring luftfart og flyvning, herunder fastsætter rammer for helbreds-godkendelse af trafikflyvere, privatflyvere, kabineansatte og flyveledere, som anført i JAR-FCL3. De enkelte lande er pligtige til at følge de regler, der er fastsat i JAR-systemet, herunder indføre de ændringer, der løbende sker i JAR.

I JAR er besluttet, at ændre den hyppighed, hvormed piloter skal til rutine helbredsundersøgelse. Ligeledes sker der ændringer af kravene til indholdet i helbredsundersøgelserne. Fra og med 1. maj 2007 har Danmark valgt at indføre de nyeste regler, som er den femte version og derfor hedder JAR-FCL, amendment 5. Reglerne har såvel betydning for trafikflyvere (Class 1 indehavere), se SLVs hjemmeside, som for privatflyvere (Class 2 indehavere).

For Class 2 indehavere (i Danmark defineret som PPL, svæveflyvere, ultralet-flyvere, ballonflyvere, AFIS operatører og kabine ansatte) er den betydeligste lempelse, at man fra 1. maj 2007 kun skal til fornyelsesundersøgelse hvert 5. år indtil det fyldte 40. år. Der er således en betydelig lempelse for de unge under fyrrer. Efter det fyldte 40. år skal man som hidtil undersøges hver andet år (frem til det fyldte 50. år), hvorefter der er årlige helbredsundersøgelser.

Endvidere kræves der ikke længere udvidet øre-, næse-, halsundersøgelse ved førstegangs udstedelse med mindre, der er lægelige indikationer, der begrunder dette. Har man et instrumentbevis til sit certifikat, skal man som hidtil have lavet audiogram (høreundersøgelse). Det eneste nye heri, er, at de fleste flyvelæger fremover forventelig kan udføre audiogram.

En nyhed er også at flyvelægen umiddelbart i forlængelse af førstegangs undersøgelsen af privatflyvere kan udstede og medgive ansøgeren hans første Medical Certificate. Derved opstår der

ikke som hidtil ventetid i SLV for de der er klar til at gå solo. Det kan dog fortsat anbefales at få foretaget sin helbredsundersøgelse forud for påbegyndelse af flyvning, hvis der er tvivl om helbreds egnethed.

Revision af flyvelægeordningen

Udover ovennævnte findes der i det nye JAR-regelsæt bemyndigelse til, at de nationale myndigheder kan uddelegere flere opgaver til flyvelægerne omkring helbreds-certificering. SLV er i konsekvens bl.a. heraf ved at afslutte en revision af den eksisterende flyvelæge-ordning. I arbejdet indgår bl.a.

– at instruksen for flyvelæger forventes ændret, således at alle flyvelæger fremover kan varetage mere arbejde for certifikatindehaverne og luftfartsselskaberne med hensyn til fremskaffelse af hurtigst mulig grundlag for raskmelding, og i simple sager tage stilling til raskmelding, fx ved raskmelding efter graviditet/fødsel, banale knoglefrakturer mv.

– at bevilling af nye flyvelæge praksisser i SLV fremover forventes at blive foretaget ud fra en mere overordnet vurdering af behovet for flyvelæger i Danmark, regionalt opdelt i de store regioner: Nord- og Midtjylland, Sønderjylland-Fyn og Sjælland-København, således at flyvelægerne fremover kan praktisere i hele regionen.

– at reglen om at luftfartsselskaberne ikke kan påregne at kunne få godkendt egne ansatte flyvelæger fastholdes, men at de frit kan vælge mellem at benytte de flyvelæger, der er godkendt. Endvidere forventes indført, at luftfartsselskaber ikke kan være medejere af medicinske testselskaber, der foretager undersøgelser af deres eget personale.

– at SLV jf. EASAs arbejde herom er ved at udarbejde et regelsæt, der fastlægger, hvorledes læger kan blive uddannet som flyvelæger og komme til at praktisere som flyvelæger i Danmark. Ovenstående skal udarbejdes dels i forhold til udviklingen på EU-området, dels i forhold til at sikre et rimeligt antal flyvelæger i Danmark.

Den nye flyvelægeordning forventes færdigbehandlet i SLV og meldt ud mere detaljeret 1. juni 2007.

Nye medical certificates

Ændringerne medfører også nye Medical certificates. Fra og med 1. maj 2007 har flyvelægerne fået nye certifikater tilsendt fra SLV, som de fremover skal benytte.

Det bemærkes at alle fornyede medicals forud for 1. maj 2007 ikke kan ændres til de nye længere gyldighedsperioder.



FLYV

FLYV

... langt bedre

HISTORISKE VINGESUS

DOUGLAS B-18 BOLO

AF WILHELM WILLERSTED

I flyvningens historie er der talrige eksempler på, at flyfabrikkerne har ombygget effektive bombemaskiner til rene transportfly. Tænk for eksempel på englænderne, der benyttede det to-motorede Vickers Wellington bomberkoncept til at udvikle trafikflyet Vickers Viking og tyskerne, der ændrede deres velformede firemotorede langdistance-bomber Focke Wulf Condor til et ditto langtrækkende passagerfly, som foruden anvendt som civilt rutefly af Lufthansa var bygget som personlig VIP-transport for Hitler.

I øvrigt har – som bekendt – både Viking og Condor været indsat af DDL – på det hæderkronede Det Danske Luftfartselskab's rutenet.

Der er noget færre eksempler på den modsatte anvendelse – altså et trans-

portfly ombygget til bombemaskine. Men et af de mere markante er at Douglas ombyggede DC-2 (forløberen for den legendariske DC-3 Dakota) og fik bombemaskinen B-18 Bolo ud af »kønskiftet«.

Da U.S. Army Air Corps i begyndelsen af trediverne var på udkig efter en afløser for Martin B-10 ønskede man et nyt bombefly, der havde en rækkevidde på 1.600 kilometer (det dobbelte af B-10) og som kunne medføre en bombelast på lidt over 1 ton (også her en fordobling af B-10-egenskaberne).

Douglas deltog sammen med Martin og Boeing i kapløbet om en bombeflykontrakt med U.S. Army Air Corps.

Boeing B-17 (Flying Fortress) var i princippet det bedste bud, men desværre styrtede prototypen til YB-17 ned under en præsentationsflyvning, (og det er jo

ikke særligt salgsfremmende), og Martin havde ikke held med deres »moderniserede« konstruktion baseret på den gamle B-10, så i stedet fik Douglas afsat deres B-18 Bolo, som i 1936 blev bestilt til hurtig levering i 133 eksemplarer. I juni året efter blev yderligere 177 B-18 Bolo bestilt – og med de seneste versioner er der i alt bygget 350 Douglas B-18 Bolo.

Douglas gik som omtalt direkte ud fra deres Douglas Commercial 2 og benyttede hundrede procent dette flys haleparti, understel og vingerne (dog med spændvidden forlænget 1,5 meter sammenlignet med DC-2).

Kroppen, der var en helmetalkonstruktion, blev indrettet i to etager. I den øverste var cockpit, radioudstyr, kanontårn og besætning, og den nederste var



En flot formation af B-18 Bolo, hvor man tydeligt kan se, at dyret ikke kan lyse sig fra sine Douglas »DC«-aner



U.S. Army Air Corps præsenterede deres Bolo-fly ved et parade på Langley Field ved Washington i sommeren 1939.



En af de første Douglas Bolo i luften fotograferet i 1934 – bortset fra »plexiglas-tuden« er flyet ellers som snydt ud af næsen på en Douglas DC-2.

bomberummet med plads og ophæng til et ton bomber. Senere versioner kunne medføre 2,2 tons bomber – både jordmåls- og dybvands-bomber.

I næsen sad bombekasteren og ligeledes i en særlig plexiglaskuppel herskede maskingeværskytten, som tog sig af betjeningen af de to 7,62 mm maskingeværer. Der var også anbragt en skytte i et kanontårn, der kunne hæves og sænkes bagerst på ryggen af flyet.

U.S. Army var godt tilfreds med det robuste velflyvende, men langsomme bombefly, topfarten var nemlig blot 346 km/t. Besætningen var på seks mand.

I 1940 benyttede U.S. Army Air Corps deres B-18 Bolo i førstelinie bombereskadrillerne, og det var faktisk først i begyndelsen af 1941 at Boeing B-17 Flying Fortress overtog deres pladser i frontlinien.

Mange B-18 var stationeret på baser uden for USA og i Mellemamerika. Det var således årsagen til, at USA mistede de 33 Douglas Bolo, som befandt sig på Hickam Field på Hawaii, da japanerne angreb Pearl Harbour.

U.S. Ar-

my Air Corps – der senere blev U.S. Air Force – trak hovedparten af deres B-18 retur til hovedlandet. Her ventede der nye jobs til Bolo'erne.

Frygten for fjendtlige angreb med ubåde mod det amerikanske fastland fik Douglas til at modificere B-18 Bolo til undervandsbådsjagere og -bekæmpere.

122 B-18 blev udstyret med den splinternye SCR-517 radar samt en MAD – Magnetic Anomaly Detector i en haleantenne. Den nye betegnelse var B-18B og flyene blev også udstyret med særlige bremsebombeophæng, der kort og godt gik ud på, at når flyet



De fleste Bolo var metatblanke, men i årene lige efter udbruddet af Anden Verdenskrig lod U.S. Army Air Corps enkelte fly deltage i de interne manøvrer iført camouflagemaling – måske for at ligne »fjenderne« mest muligt.



Bolo'er lined up ved en parade på en U.S. Army Air Corps base i 1940.



skulle droppe for eksempel deres dybvandsbomber, så bremsede ophænget bomberne op således at de faldt lodret direkte ned til havoverfladen og gik til bunds efter den formastelige ubåd, som var kommet i sigte.

Det forlyder at B-18-flyene fungerede efter hensigten, blot kom der ikke én eneste japansk ubåd i Bolo-garnet ud for Californiens kyst. Dog lykkedes det at få has på to tyske ubåde, som blev sænket i 1943 i havet ved Caribien.

Douglas forsøgte at få briterne interesserere i Bolo – uden held. Englænderne foretrak Lockheed Hudson.

Canadierne anskaffede dog 20 eksemplarer af B-18B, som de kaldte Digby Mk.1. og et par eksemplarer blev i 1941 leveret til det brasilianske flyvevåben.

Den krigeriske udgave af DC-2 blev kort ind i fyrrerne trukket væk fra bombekast og ubåds fiskeri og de resterende Bolo endte deres dage som transportfly og med lasteplads i bomberummet,



Tre Bolo'er i formation – som det kan ses så virker det bagerste flys camouflage efter hensigten.

og disse Bolo fik i øvrigt betegnelsen C-58. Så på den måde blev DC-ringen altså sluttet.

Der er fire overlevende Bolo'er i fin stil – desværre ikke flyvende. En står på U.S. Air Force Museet i Dayton, Ohio, en er på PIMA i Arizona, en kan ses på Castle Air Museum i Californien og en nyder sit otium på »Wings over the Rockies Air and Space Museum« i Denver, Colorado.



Data

Douglas B-18 Bolo	
Motor:	To Wright R-1820 stjernemotorer på hver 1.000 hk
Spændvidde:	27,3 m
Længde:	17,6 m
Højde:	4,6 m
Tomvægt:	7.400 kg
Fuldvægt:	12.600 kg
Max.hast.:	346 km/t
Rækkevidde:	3.400 km
Tophøjde:	7.280 m
Stigeevne:	5,2 m/sek



Protector

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

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

Anders Madsen, generalsekretær

Knud Larsen, redaktør af Flyv

Birgit Eldov, bogholder

Internet adr.:

Telefax

Telefon

4614 1503

4614 1502

4614 1506

46191316

E-mail

am@kda.dk

flyv@kda.dk

be@kda.dk

www.kda.dk

KDA Pilotshop

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde

SE-nr. 63 66 28 28

Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

Svend L. Jensen, butiksleder

Jan Fraenkel

Telefax

Telefon

4614 1507

4614 1508

4619 1316

E-mail

butik@kda.dk

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)

Jens Feldborg (næstfmd.)

Tonny Henriksen

Vagn Jensen

Palle J. Christensen

Søren Pedersen

Niels-Christian Levin Hansen

Telefon

9829 3636

3250 7898

5950 4015

8644 1133

8667 4048

4828 9196

4581 0094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen

Kronhjørntvej 4, 8270 Højbjerg

Telefon 8627 6663

Fax 8627 6703

Internet adr.: www.ballonunion.dk

E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union

KDA-huset

Lufthavnsvej 28

4000 Roskilde

Telefon 4614 1509

Internet adr.: www.dhpu.dk

e-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union

Ildrættens 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

Hvidørevej 45

2930 Klampenborg

tlf. 2624 8888

www.kunstflyvning.com

e-mail: dolriis@syntase.dk

Dansk Motorflyver Union

www.flyvdmu.dk

Fmd.: Knud Nielsen

Tlf. 86 23 16 52

E-mail: knni@post2.tele.dk

Sekretariat: Merete Strandberg

Limfjordsgade 121, Cjøl, 9440 Åbybro

Tlf. 78 78 21 90

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

Linestyngs-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 9 Klub

Michael Fogh

Ørslevklostervej 82

7840 Højslev

Tlf. 2165 4656

E-mail: m_fogh@hotmail.com

Dansk Ultralet Flyverunion

Sekretariat: Dagmar Skov

Gl. Kirkevej 1, Tiset

6510 Gram

Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00

Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00

tlf. 7482 2021, fax 7482 2400

e-mail: dagmar@dbmail.dk

www.dulfu.dk



Dansk Svæveflyver Union

Diplom til Per Wistisen

På DSvU's repræsentantskabsmøde overrakte formanden for Kongelig Dansk Aeroklub, Aksel C. Nielsen, FAI's Paul Tissandier Diplom til Per Wistisen, næstformand i DSvU, for hans årelange engagement i svæveflyvesporten såvel i Danmark som i internationale fora.

Diplomet er opkaldt efter Paul Tissandier, der var FAI's første generalsekretær fra 1919 til 1945. Diplomet kan tildeles personer der har arbejdet for flyvningen i almindelighed og sportslig flyvning i særdeleshed gennem engagement, arbejde eller på anden måde.

Havari på Arnborg

Dansk Svæveflyver Unions Janus CT OY-XSA havarerede den 28. april 2007.



På Dansk Svæveflyver Unions repræsentantskabsmøde overrakte KDAs formand Aksel C. Nielsen (tv) FAI's Paul Tissandier Diplom til Per Wistisen. Foto: Anders Madsen.

Havariet skete under en øvelse i flyslæb på bane 09, og det er foreløbig oplyst, at svæveflyet lige efter letning igen ramte jorden lidt hårdt. Der er en mulighed for at netop dette har låst luftbremser-



DMU Fly forsikring

I vores bestræbelser for at billiggøre flyvningen for medlemmerne har DMU indgået en aftale med forsikringselskabet Inter Hannover om en meget gunstig forsikringsordning for DMU medlemmer, hvor der tilbydes en attraktiv rabat på kaskoforsikringen. DMU tjener ikke på ordningen. Alle aftalte rabatter tilfalder flyejerne.

Ordningen indebærer, at de piloter, som flyver på et DMU forsikret fly, skal godkendes af DMU efter nærmere fastsatte regler.

Såfremt et DMU forsikret fly får en skade, hvor fartøjschefen ikke er DMU godkendt, ydes der kun 50% dækning af skaden. Øvrige forsikringsbetingelser er de normale standardbetingelser.

Fly under ordningen er normalkategori under 2700 kg MTOW, altså stort set alle de fly vore medlemmer råder over.

Fly, der allerede er forsikret i Inter Hannover, kan få forsikringen overført til DMU forsikring med eksisterende bonusklasse, så snart der foreligger godkendelse af de involverede piloter.

Godkendelsesproceduren bliver varetaget af en af flyveklubben udpeget Klub Sikkerheds Pilot.

Tillæg til Unionshåndbogen (Gruppe 502, 20070515) er udsendt til klubberne.

Ansøgningskema er tilgængeligt på www.flyvdmu.dk, hvor der også vil findes en liste over Klub Sikkerheds Piloter.

Vi håber meget at vore medlemmer finder forsikringstilbuddet attraktivt og slutter op om det, så vi kan mønstre en stor forsikringspulje. Måske vil det senere give mulighed for at forhandle yderligere rabatter.

*Knud Nielsen
Formand, DMU*

nes overcentrering op, hvorved disse er blevet aktiveret. Slæbet er blevet betegnet som uroligt, og piloterne i svæveflyet reagerede ikke på slæbepilotens radioopkald angående luftbremserne. Da svæveflyet ikke længere kunne ses i spejlet, og slæbepiloten ikke vidste hvor det befandt sig, efterkom han en næsten stående ordre om at kappe slæbetovet for at beskytte sig selv.

Angiveligt blev starten afbrudt i ca. 20-30 m højde ca. ud for »pynten«, og fartøjschefen valgte at forsøge at vende tilbage til pladsen i et venstredrej med svag krængning. Krængningen blev imidlertid øget i den sidste del af drejet, antagelig i et forsøg på at undgå at ramme opkørslen til de nye rundkørsler ved motorvejsanlægget. Krængningen blev imidlertid for stor, og flyet endte i et spind fra lav højde, hvorved cockpitsektionen blev knust, bagkroppen brækkede i flere stykker og højderor/haleplan fik ligeledes store skader.

Instruktøren blev indlagt til observation for hjernerystelse, og eleven brækkede en arm og beskadigede den ene fod – men det kunne være gået rigtig galt.

Helge Hald

Pokal til Henning Sørensen

På KDA's Repræsentantskabsmøde den 21. april 2007 overrakte formanden Aksel C. Nielsen SAS pokalen for Klubledere til formanden for Dansk Ballonunion Henning Sørensen.

Pokalen tildeles en person, der indenfor sin klubs ledelse har udrettet et stort og uegennyttigt arbejde til bedste for klubben og dens trivsel. Henning Sørensen har siddet i Dansk Ballonunions bestyrelse uafbrudt i 25 år siden unionens stiftelse, heraf de seneste 14 år som formand. Han har haft A-certifikat og S-certifikat, men ballonflyvningen vandt hans hjerte. Han har været dansk mester 13 gange.



Formand for Dansk Ballonunion Henning Sørensen (th.) modtog SAS Pokalen for Klubledere på KDA's repræsentantskabsmøde.

DULFU Danmark rundt 2007

Flyveklubben Albatros afholder i år DULFU Træf i uge 31 i samarbejde med andre UL klubber i form af en Danmark Rundt tur. Planen ser ud som følger:

– Lørdag den 28.7. mødes vi hos Kruså/Padborgs UL klub/EKPB i løbet af dagen – her støder vore tyske venner til.

– Søndag den 29.7. spiser vi morgenmad i EKPB og flyver i løbet af formiddagen videre til EKHG hvor vi spiser frokost for derefter at flyve til NULF/Brønderslev, hvor der er velkomssarrangement/middag om aftenen.

– Mandag den 30.7. arrangerer NULF landingskonkurrence og så bliver der også tid til nogle flyveudflugter den dag.

– Tirsdag den 31.7. igen morgenmad hos NULF. I løbet af formiddagen flyver vi til Bjerre (Østjysk UL flyveklub) ca. 20 km NNØ for Randers, hvor der serveres en let frokost og hvor der arrangeres navigationskonkurrence. Om aftenen er der helstegt pattegris. Vi overnatter på Bjerre.

– Onsdag den 1.8. morgenmad på Bjerre, hvorefter vi flyver videre til EKRD for en lettere frokost. Om eftermiddagen går turen til Ringsted/EKRS hvor vi vil overnatte 2 nætter hos Midt-sjællands Motorflyveklub.

– Torsdag den 2.8.: Der arrangeres tur til København med DSB, samt flyvture for andre. Om aftenen mødes vi i Måløv – deltagerne i københavner-turen kører til Kildedal Station og for deltagerne i Ringsted arrangeres der bus til Måløv.

Efter afslutningsmiddagen på flyvepladsen i Måløv, kører samme bus deltagerne tilbage til Ringsted.

– Fredag den 3.8.: Efter morgenmaden i Ringsted begynder hjemflyvningen.

... og ikke mindst i år fylder Albatros 20 år – derfor afslutningsmiddag i Måløv.

Tilmelding, tilsagn om deltagelse eller vil du blot vide mere om arrangementet, så kontakt Lars Toft +45 4045 6930 eller Freddy +45 4010 8637. Tilmeldingen er ikke bindende.

*mvh
Piet Regeur, Albatros*

KALENDER

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

- 31/5-3/6 2nd European Union Cup of Hot Air Balloons, Krakow, Polen
 11-15/7 European Balloon Festival, Igualada (Barcelona), Spanien
 18-25/8 15. FAI Europamesterskaber i varmluftballon, Magdeburg
 28/8-2/9 DM, Egeskov Slot
 13-22/9 51st Coupe Aéronautique Gordon Bennett, Waasmunster, Belgien

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

- 30/6-7/7 Instruktørkursus, Arnborg
 9-14/7 Jysk-Fyns Mesterskab, Christianshede
 9-19/7 DM i 18m, klubklasse, junior DM og Grand Prix, Arnborg
 10-22/7 4. FAI Women's World Gliding Championship, Romorantin, Frankrig
 14-22/7 Kunstflyvningsommerlejr, FlyINverted, Års (EKVH)
 23/7-2/8 Sun-Air Cup, Arnborg
 28/7-11/8 5. FAI Junior World Gliding Championship, Rieti, Italien

- 28/7-12/8 14. FAI European Gliding Championship, Pociunai, Kaunas, Litauen
 6-10/8 Strækflyvningskursus, Arnborg
 16-25/8 12th World Aerobatic Championships, Niederöblarn, Østrig
 18-25/8 Instruktørkursus, Arnborg
 19/8 Nordic Gliding Day

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

- 15-17/6 36th Cognac Int'l Air Rally, Cognac, Frankrig

DMU Sport (www.dmu-sport.dk)

- 2-3/6 DM i præcisionsflyvning, Skive
 8/9 Rally

Kunstflyvning

- 24/6-4/7 24th FAI World Aerobatic Championship, Armilla (Granada), Spanien

DULFU (www.dulfu.dk)

- 28/7-3/8 Danmark rundt, start i Kruså-Padborg

Pas på svindlere

Sven Bremer, direktør i Baltic Air Service i Rønne, fortæller:

»Siden september er jeg af en kunde blevet bedt om at sælge to fly af ældre model for ham. Vi ser på flyene og tilhørende papirer, og bliver enige om at vi sætter det ene fly til salg for 20.000 Euro og det andet for 25.000 Euro. Jeg sætter en annonce i et tysk fag-blad og i løbet af de efterfølgende tre måneder, som annoncen er i bladet, melder der sig flere interesserede, dog uden at en købsaftale bliver underskrevet.

Den 5. marts 2007 kl. 10.34 bliver jeg kontaktet af en person der udgiver sig for Mr. Dennis Chux Ola, der spørger om flyet stadigvæk er til salg. Dette forekommer mig ikke unaturligt, da mange flyhandler først bliver til noget op til et halvt år efter.

Jeg spørger ham hvilket fly han er interesseret i og sender ham for en god ordens skyld begge salgsoptillinger indeholdende pris. I al e-mail-konversation er der til ikke »skrevet under« med noget navn. Der står bare »best regards«, og e-mail-adressen er en yahoo-adresse, hvilket selvfølgelig gør mig mistænkeligt.

Der foregår en masse e-mail konversation i løbet af de næste dage, hvor jeg blandt andet beder ham om at sende mig en adresse og et

telefon-nummer så vi kunne snakke lidt mere om handelen. Langt om længe modtager jeg en mail lørdag den 17. marts med en forklaring om at han vil forære flyet som fødselsdagsgave til hans far sidst på måneden. Handlen skulle derfor gå meget hurtigt. Ligeledes siger han at en af hans klienter skylder ham nogle penge, så han vil få klienten til at overføre pengene direkte til mig. Han fortæller også at han p.t. opholder sig i England, men meget snart vil tage til Asien hvor han vil opholde sig på ubestemt tid. Han giver mig et telefonnummer (som senere hen viser sig at være et engelsk mobilnummer). Umiddelbart tænkte jeg her på terror hvilket jeg som sikkerhedschef i organisationen er opmærksom på. Jeg kontakter ham direkte telefonisk efter modtagelsen af mailen, hvor han for det første virker overrasket over at jeg ringer til ham (hvilket jeg primært gør fordi handel med fly foregår på en anden måde, men sekundært grundet nysgerrighed hvor i verden han sidder hænde, da dette ikke er uvæsentligt i forbindelse med eksport af flyvemaskiner). Da jeg spørger ham om hvor flyet, nedpakket i en 40 fods container, skal sendes hen, svarer han meget tøvende: »Holland«.

Jeg var efter denne samtale øjeblikkeligt klar over at denne person intet kender til kutymen og måden at handle fly på.«

Sven Bremer kontaktede PET og fik checket

oplysningerne, men hr. Ola var ikke kendt der.

På spørgsmålet ang. transport svarede hr. Ola, at det skulle han ikke bryde sit hoved med.

Torsdag den 23. marts 2007 modtog Bremer så en check på 35.000 Euro (ca. DKK 260.000).

Bremer fortsætter: »Jeg spiller skuespil overfor Ola, og siger at nu har jeg modtaget checken og afleveret den til banken, så hvad der nu skulle ske?!

»Nå, ja...«, han havde jo ligeledes sendt beløbet til shipping-agenten med, så de overskydende 10.000 Euro (ca. DKK 70.000) skulle jo selvfølgelig bruges til at betale shipping-omkostningerne med.

Her venter jeg stadig på en bank-konto til at overføre pengene til.«

Alt i alt er der ikke noget nyt i denne fremgangsmåde, hvilket Politiet kan bekræfte. Det er bare første gang at man har fået kendskab om en sådan sag indenfor luftfart og med så høje beløb.

Bremer slutter: »Og hvad fik jeg så ud af det: Et billigt grin, lidt spænding og en (sikkert ugyltig, red.) check på en ¼ million jeg kan hænge i glas og ramme.«

PS. Desværre er kundens fly ikke solgt endnu, så hvis nogen skulle have interesse ...



Danmarks Idræts-Forbund

Som ventet blev det den tidligere formand for Danmarks Atletik Forbund og næstformand i Danmarks Idræts-Forbund Niels Nygaard, der afløser medlem af KDA's præsidium Kai Holm som formand for Danmarks Idræts-Forbund.

Foruden at være en kendt idrætsleder er Niels Nygaard også en kendt erhvervsmand, dels som indehaver af Skivehus Hotel, dels som tidligere formand for Horesta og medlem af forskellige erhvervsrelaterede bestyrelser.

KDA bestyrelsesmedlem tæt på toppost

Medlem af KDA's bestyrelse og formand for Dansk Faldskærms Union Niels-Christian Levin Hansen var opstillet som kandidat til den prestigefyldte post som næstformand for Danmarks Idræts-Forbund.

Baggrunden var bl.a. hans markante holdning til det nye Team Danmark støttekoncept, der reducerede støtten til de mindre forbund.

Niels-Christians modkandidat, medlem af DIF's bestyrelse Preben Staun blev valgt som DIF's næstformand med den mindst mulig margin, nemlig med 1 stemmes flertal. Luftsporten er dog fortsat synlig i Danmarks største idrætsforbund, idet Niels-Christian fortsat er medlem af DIF's bestyrelse.

Air Greenland

Michael Binzer er pr. 1. juni ansat som administrerende direktør i Air Greenland. Han kommer fra en stilling i SAS Danmark som direktør for Leisure Sales.

Binzer har tidligere været ansat i Air Greenland (salg og markedsføring), før han for et år siden kom til SAS. Han er 38 år, opvokset i Grønland og har deltaget tre gange i De Olympiske Lege (langrend).

Julia Pars, 38-årig informationschef i Grønlands Turist & Erhvervsråd, som af Grønlands Hjemmestyre blev indstillet til bestyrelsen, blev valgt til bestyrelsesformand efter Peter Grønvold Samuelson.

Flemming Knudsen, der har været chef for Air Greenland siden 2003, er nu administrerende direktør i Royal Greenland. Peter Grønvold Samuelson er bestyrelsesformand samme sted.

Cimber Air

Søren Pilholm er pr. 10. april ansat i Cimber Air som Nominated Postholder Ground Operations. Han har det overordnede ansvar for Cimbers egne fem stationer og for de eksterne tj, der udfører stationsarbejdet på kontrakt.

Pilholm, der er 41 år, har været 21 år i luftfarts- og rejsebranchen. Han kommer senest fra stillingen som trafikchef i Billund Lufthavn A/S, hvor hovedopgaven var ansvaret for passagerafdelingen og rampeafdelingen (Billund Airport Handling).

Stauning Lufthavn

Leo Larsen, lufthavnsleder i Stauning, er gået på pension. Han har været godt 35 år i EKVJ, de sidste 17 år som chef.

Allan Jensen er ansat som lufthavnsleder i Stauning, hvor han de sidste fire år har været AFIS-flyveleder.

Testpilot Neville Duke

Neville Duke, en af de mest fremtrædende engelske jagerpiloter under Anden Verdenskrig, afgik ved døden den 7. april. Han blev 85 år.

Selv om Duke ødelagde 27 fjendtlige fly, er han dog nok så berømt som test- og opvisningspilot – vi er en generation af flyveentusiaster, der med fryd mindes ham og hans røde Hawker Hunter.

Duke fortsatte med at flyve som freelance pilot til sin død.

Lørdag den 7. april blev han syg mens han fløj sammen med sin kone, men landede sikkert. Han kollapsede da han steg ud maskinen og døde senere samme aften.

NOTAM

Det er muligt at **forsikre pilotens uddannelsesomkostninger og erhvervsevne**

Ring på tlf. 70201927 for nærmere detaljer.

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring

Mere info på www.simons1.dk



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

northern Keyman Certifikatforsikring til piloter

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf.: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: mægler@simons1.dk

Dansk Motorflyver Union



ÅRSBERETNING 2006

I denne udgave af årsberetningen er udeladt diverse bilag og oversigter, og den indeholder kun bestyrelsens beretning. Den fuldstændige årsberetning er udsendt til klubberne, hvor den kan fås. Årsberetningen blev behandlet på DMU's repræsentantskabsmøde den 28. april 2007.

Bestyrelsesarbejdet

Bestyrelsen har i den forløbne periode afholdt 5 møder.

Derudover har der naturligvis været livlig aktivitet med deltagelse i udvalg, møder samt en intensiv informationsudveksling via e-mail. I årets løb har vi igen måtte gøre brug af en suppleant som er indtrådt i bestyrelsen efter at Bent Westphal forlod bestyrelsen d. 8. august. Dette skabte forøget arbejdspress da kassererfunktionen midlertidigt skulle varetages af formanden til en ny kasserer var besluttet. Vagn Jensen trådte velvilligt til ved at udføre selve bogføringen og få overflyttet edb systemet til vores nye kasserer. En stor tak til Vagn herfor. Ligeledes en stor tak til Louis Røvs Hansen og Annegrete Zobbe for med kort varsel at overtage DMU tur planlægningen.

Medlemssituationen

Det er glædeligt at se at medlemstallet stiger, i visse klubber endog markant. Dette skyldes nok delvist de nye vedtægter med DMU medlemskrav for PPL indehavere og i nogle klubber også kravet om at den til enhver tid siddende bestyrelse skal være DMU medlem. Alt i alt er de nye vedtægter blevet modtaget positivt i klubberne og vi glæder os over fremgangen på 134 medlemmer i forhold til sidste år. Når det er sagt må også siges at der er langt igen før vi får en organisationsprocent på et højt niveau; der er ca. 2100 PPL certifikater i Danmark og vi repræsenterer under halvdelen.

De bedste til at skaffe medlemmer er vores klubber, og der skal derfor opfordres til et aktivt arbejde for at skaffe nye medlemmer.

Økonomi

Årets resultat blev et underskud på ca. Kr. 17000,-. Kontingenter er større en budgetteret og skyldes det forøgede medlemstal. På udgiftssiden ses en større overskridelse på klubbesøg og det finder bestyrelsen glædeligt, da vi meget gerne besøger klubberne. Samlet ligger møder dog under budgettet. Kontorhold ligger væsentligt under budgettet og skyldes at vi ikke fik ansat en unionssekretær så tidligt som vi forventede. Samlet ender vi med et årsresultat på ca. kr. -17000,- kr. eller ca. kr. 115.000,- bedre end budgettet.

Kontingenteret for 2007 er allerede fastsat på formandsmødet, og det vil formodentlig resultere i et nyt underskud for 2007. Det er klart at dette ikke er en holdbar situation i det lange løb, så uanset vi heldigvis oplever en medlemsfremgang må vi nok forudse at det bliver nødvendigt at bringe balance i tingene i budgettet for 2008. Det er vores forventning at få andre indtægter end kontingent når EASA i 2008 træder i kraft og vi dermed får mulighed for selvadministration.

Stabsfunktioner

Stabsfunktionerne er som det ses på oversigten.

FAI Air Crew Card, der er gratis for DMU medlemmer, giver rabatter på hotellophold, bil leje, mv. Kortet er ligeledes godt som legitimation i lufthavne, hvor der på grund af stigende sikkerhed kræves billede på legitimationen.

Klubformandsmøde

Sidst i november afholdtes formandsmøde for klubberne. 17 klubber var repræsenteret ud af 37 mulige, et bedre fremmøde end sidste år. Det blev et

godt og konstruktivt møde med en god debat. Vi fik her præsenteret vores pr. 1. december ansatte unionssekretær Merete Strandberg. Budget for 2007 blev forelagt til orientering for klubberne. For yderligere om dette møde henvises til vores hjemmeside hvor referatet kan downloades.

Kommunikation

Efter vi har ansat Merete Strandberg er der nu meget større resurser til kommunikation. Vores hjemmeside er blevet meget mere informativ og opdateres nu næsten dagligt. Når der er nyheder på hjemmesiden udsendes samtidig en e-mail til klubber herom.

Vi opfordrer modtageren i klubben til at videresende denne information til alle medlemmerne.

Adskillige klubber har allerede haft besøg af et bestyrelsesmedlem for at orientere om DMU's arbejde og vi kan kun opfordre til at kontakte os, vi kommer gerne og underholder en aften.

Fly forsikring

DMU har siden forsikringsundersøgelsen i 2003 fortsat arbejdet med at undersøge markedet for fly forsikringer med henblik på at skaffe fly ejerne billigere forsikringer. Som orienteret på formandsmødet er vi nu klar med en model som giver yderligere 15% rabat på kaskoforsikringen

DMU-Udvalg: Konkurrenceudvalg

Dette udvalg er nedlagt i 2007 efter at al konkurrence aktivitet er udliciteret til DMU Sport. Der henvises til DMU Sport's hjemmeside: www.dmu-sport.dk

DMU unionshåndbog

Unionshåndbogen findes nu ved alle DMU flyveklubber og rettelses er udsendt.

Det har knebet lidt med rettelses, men med ansættelse af en unions sekretær er der forøgede resurser til denne funktion.

Turflyvning

Den 25. til 28. maj deltog 38 fly og 1 helikopter og i alt 110 personer i DMU turen til Amiens i Nordfrankrig. Turen var tilrettelagt og ledet af Bent Westphal. Vi havde alle håbet på at så sent i maj ville vejret bare være flot, men det skuffede, det blev en god øvelse i flyvning i marginalt VFR vejr. Alle nåede frem, selvom der var nogle der valgte et ufrivilligt stop for at vente på bedring. På flyvepladsen Amiens Glisy blev vi modtaget af Aero-Club de Picardie med kaffe og kager. Efter et par velplanlagte dage blandt andet med besøg i »de flydende haver« Les Hortillonnages, Domkirken og flere af minderne om krigsskuepladserne fra 1. verdenskrig, gik turen hjem i betydelig bedre VFR vejr. I Flyv's juli nr. 2006 var der en meget vel beskrevet artikel af Annegrete Zobbe illustreret med udvalgte fotos af Knud Nielsen.

Turen i 2007 var først planlagt til Sydengland, men vi var for sent ude og kunne ikke skaffe hotelværelser i nærheden af Shoreham, der var destinationen, så planlægningen blev ændret til Visby på Gotland, hvor overnatning vil ske i feriehus og ferielejligheder. Der var i februar tilmeldt 35 fly og 97 deltagere.

Kontaktmøder mellem SLV og Unionerne

DMU deltager i SLV's halvårlige kontaktmøder, hvortil også repræsentanter for svæveflyvere, ultralet flyvere, ballonflyvere, faldskærmsspringere, KZ- og Veteranflyveklubben samt KDA er indbudt.

Spørgsmål og synspunkter i forbindelse med vor kontakt til SLV som brugere kan bringes på bane. Der blev afholdt møde d. 8. november 2006 hvor Jane Hermansen deltog. Klubberne og medlemmerne er velkomne til at kontakte Jane med emner, der ønskes taget op.

På møderne kommer vi vidt omkring, og selvom resultaterne umiddelbart kan synes små, tror vi på, at dialogen med SLV om de mange forskellige emner, er frugtbar for begge parter

Rådet for større flyvesikkerhed, FLYSIK + OY-SIK

DMU er repræsenteret i rådet. Rådet har afholdt de planlagte møder, hvoraf der har været afholdt møder hos KDA og SLV. Rådet kan, efter eget valg, tage alle sager op af betydning for flyvesikkerheden. Pilotens vejledning til flyvesikkerhed er færdigtrykt og distributionen er begyndt. Folderen er blevet vel modtaget.

Folderen udsendes fra KDA-huset til alle som fremsender frankeret svarkuvert. Derudover er folderen placeret hos en række flyvelæger.

Flysik arrangementet på Ærø måtte desværre aflyses grundet dårligt vejr, så det blev kun til Maribo arrangement i 2006.

Arbejdet vedrørende RWY – incursions har vist sig vellykket, og disse er i aftagende. Flysik projektet er fra SLV ophørt i 2006 og aftalen med Flysik-piloterne opsagt, dog videreføres OY-SIK.

Vi har påpeget at det ikke er hensigtsmæssigt med kun udsendelse til klubberne samlet, vi så hellere bladet blev sendt direkte til samtlige piloter. SLV meddeler at de ikke har økonomisk mulighed for dette, man kunne alternativt forestille sig en udsendelse som indlæg i Flyv. Alt for mange eksemplarer at dette blad ender i en bunke i flyveklubberne eller hos flyvelægerne uden at blive læst.

DMU forventer at videreføre FLYSIK projektet, eventuelt i DMU Sport regi.

Da der fra flere sider har været megen ros til projektet samt et stort ønske om videreførelse, overvejer SLV at kunne tilbyde lignende arrangementer dog i en ændret form.

KDA overenskomst

En ny overenskomst pr 1-1-2007 er nu på plads, hvor det nu er frivilligt at modtage Flyv. Kun et fåtal af vores medlemmer har fravalgt Flyv. Vi opfordrer til ikke at fravælge Flyv som vi anser som et vigtigt kommunikationsmiddel til medlemmerne. En anden ændring i overenskomsten er en lempeligere frist for udmelding af medlemmer. Overenskomsten er vedlagt som bilag til indsættelse i Unionshåndbogen.

Eksterne udvalg

KDA Teknik- og Luftrumsudvalgt, med kontakten til SLV.

Der blev i foråret 2006 udvekslet e-mail og holdt møder i KDA's luftrums-

udvalg, hvori er repræsentanter for følgende unioner: DSvU, DMU, DFU, DHPU samt DULFU deltog. Ved henvendelser til SLV blev der indkaldt til brugermøde – luftrumsevaluering, hvor KDA ønskede drøftelse af:

- 1 Evaluering af svæveflyveområderne på Sjælland
- 2 Placering af kontrolzonens sydlige begrænsning i Billund
- 3 TMA udstrækning og undergrænse omkring Skrydstrup
- 4 Etablering af TIZ/TIA i Skrydstrup i weekends.

Den 18. september blev der holdt møde med SLV, hvor det ser ud til at den nye struktur af luftrummet på Sjælland fungerer uden væsentlige problemer. De 3 øvrige punkter undersøges endnu. Der blev ved KDA møde 9. februar 2007 aftalt at SLV atter rykkes for svar.

KDA Amts repræsentant organisation. (Friluftsrådet)

I en nye struktur er landet opdelt i 23 kredse, hver med 1 (Bornholm) til 8 kommuner (København området). Medlemsorganisationerne (for DMU's vedkommende KDA) er nu ved at udpege 23 repræsentanter.

SLV Gebyrudvalg

Desværre må vi konstatere, at det ikke bliver billigere at dyrke vores flyve interesse. Ved det sidst afholdte gebyrudvalgsmøde i SLV blev der igen varslet stigninger på gebyrerne, nogle med over 400 % stigning. Enkelte gebyrer er sat ned, men de gebyrer som belaster os hvert år, er alle steget. Et PPL certifikat koster nu 797,- i årsgebyr, en stigning på 39% i forhold til sidste år. Også værkstederne får deres bekomst med stigning i årsgebyret på 96 % på den kategori som vores fly tilhører.

Det er tankevækkende, at gebyrerne for teoriprøverne til PPL næsten er 3 gange så høje som det dyreste land i Europa, som vi har sammenlignet med.

Vi protesterer hver gang mod de urimeligt høje gebyrer, men desværre er gebyrudvalget kun et høringsudvalg. SLV lytter høfligt til vores argumenter, men flytter i øvrigt ikke et komma.

Der er i nogle tilfælde i klagesager blevet henvist til fra SLV side, at gebyrerne er forelagt gebyrudvalget som har god-

kendt disse. Dette er ingenlunde tilfældet, vi har i dette års referat fået ført til protokols, at vi på ingen måde er enige i størrelsen af gebyrerne men derimod finder dem alt for høje og at de ikke et udtryk for den ydelse de modsvarer.

KDA, Miljøudvalg

Vi har ikke i det forløbne år været medlem af dette udvalg

KDA, FLYV's redaktionsudvalg

Dette udvalg er nu nedlagt. Der er i øjeblikket en proces i gang for at gøre FLYV mere interessant for privat piloter.

Internationale relationer

EAS/EASA

Vi har deltaget i EAS/EASA møder i december i Köln og Bruxelles.

Til mødet i Köln var der stor tilslutning til arrangementet og mange lande og organisationer var repræsenteret. Fra Danmark deltog DMU ved Erling Hansen og DSVU ved Helge Hald. Mange lande var tillige repræsenteret ved det nationale Luftfartsvæsen, dog deltog SLV tilsyneladende ikke.

Indledningsvis blev der orienteret om strukturen i EASA's arbejde samt tilhørende tidsplaner for implementering, og de ansvarlige for de væsentlige arbejdsgrupper vedr. Part-M blev præsenteret, og gav efterfølgende en beskrivelse af deres arbejdsområde og status herfor.

En del af gennemgangen var kendt stof, som det kan findes på EASA's hjemmeside www.easa.europa.eu, men et enkelt punkt havde dog skærpet opmærksomhed fra forsamlingen. Det var vedrørende »Pilot Owner Maintenance«, hvor listen over vedligehold som piloten/ejeren selv må foretage er under revidering og udvidelse. Dog er der til gengæld forslag om, at piloten skal godkendes til at måtte udføre dette vedligehold. Hvad godkendelsen indebærer og hvem, der eventuelt skal foretage denne, er endnu ikke nærmere defineret.

Det ligger fortsat EASA meget på sinde at regelsættet for GA flyvningen, bliver så lidt kompliceret som muligt, og der har i den anledning i 2006 været en høring (A-NPA 14/2006), hvor alle har haft mulighed for at kommentere et udkast til regelsættet. Resultatet af

høringen var mere end 4000 høringsvar og kommentarer, en reaktion som EASA ikke var helt forberedt på. EASA var indstillet på at sortere og gennemgå alle kommentarer, og i flere tilfælde revidere regelsættet, for efterfølgende at fremlægge et revideret regelsæt til høring også hvad angår Part-M.

Mange mente efterfølgende, at f.eks. ovenstående forslag om godkendelse til at udføre pilot/ejer vedligehold, ikke just var et eksempel på simplificering af reglerne.

Efter EASA's orientering, var der en kort præsentation fra den Europæiske sammenslutning af svæveflyfabrikanter, der bl.a. udtrykte sin bekymring ved EASA's arbejde og samtidig en bekymring for om de gode intentioner om en simplificering af regelsættet, virkelig også er på vej. Dette indlæg gav efterfølgende en konstruktiv debat med mange relevante spørgsmål til panelet.

»Sporting & Recreational Aviation Conference Eurocontrol Brussel«

Eurocontrol afholdte i samarbejde med EAS (Europe Air Sport) »Sporting & Recreational Aviation Conference« fredag den 1. december 2006 i Bruxelles.

Det overordnede tema var »airspace for air sports« og formålet med konferencen var at skabe dialog mellem fritids- og sportsudøvere i luftrummet (sporting and recreational aviation) og Eurocontrol vedrørende de fremtidige begrænsninger og meromkostninger som recreational aviation står overfor i form af blandt andet indskrænket luftrum og stigende krav til udstyr som mode S og 8,33 Mhz.

Der var 150 fremmødte fra 22 lande. Fra Danmark deltog DMU ved Knud Nielsen og Merete Strandberg, KDA ved Anders Madsen og Annette Larsen, DSVU ved Michael Kristensen og Per Wistisen og Christian Madsen.

Sir John Allison, præsident for Europe Air Sport (EAS) fremlagde EAS perspektiver for fremtiden. EAS er meget bekymret for de restriktioner der pålægges sporting and recreational aviation i form af færre og mindre områder i luftrummet, generelt mere kontrolleret luftrum og krav til dyrt udstyr som udelukkende er baseret på den kom-

mercielle luftfart. Den kommercielle luftfart har magt, penge og indflydelse og opbakning fra forskellige organisationer og politikere. Det er naturligvis vigtigt at forretningsmanden når til Bruxelles og charterturisten til Mallorca, men det er mindst ligeså vigtig, at der er plads til recreational aviation. Individets behov er jo en fundamental del i det europæiske samfund og der skal også i fremtiden være plads til den personlige frihed i luftrummet. Luftrummet tilhører os alle.

De forskellige organisationer under EAS gav en kort præsentation og skitserede de behov og ønsker de har for fortsat at kunne dyrke deres interesse i det fremtidige luftrum. Der var repræsentanter fra svæveflyvning, hang- og paragliding, faldskærmsudspring, luftballon, microlights, motorflyvning, PPL/IR og modelflyvning. De nævnte organisationer repræsenterer ca. 1,4 million luftrumsbrugere i Europa.

Præsentationerne tegnede et generelt billede af de emner som er høj aktuelle i forbindelse med sporting og recreational aviation's udøvelse i det europæiske luftrum.

- Tilstrækkeligt luftrum for VFR flyvning.
- Mere homogen luftrumsinddeling.
- Store infleksible TMA'er.
- Lavprisselskabernes operationer fra mindre lufthavne.
- Udvikling af en lavenergi transponder.
- Adgang til luftrummet for brugere af luftfartøjer uden motor.
- Høje omkostninger ved implementering af Mode S og 8.33 Mhz.

Efterfølgende havde Eurocontrol indlæg om luftrumsinddeling og teknisk udstyr som vil berøre sporting og recreational aviation og hvert indlæg blev efterfulgt af en kort spørgerunde til deltagerne. Nedenfor er et uddrag fra nogle af de indlæg som i nærmeste fremtid får betydning for sporting og recreational flyvning.

Luftrumsstruktur

Arbejdet med en simplificering og harmonisering af luftrumsklassifikationerne i hele ECAC luftrummet begyndte i 2001.

I april 2006 blev ECAC luftrummet harmoniseret således at luftrummet fra jordoverfladen og til FL195 bør være af ICAO luftrumsklasse C, D, E eller G. Ved områder med høj trafikintensitet vil det i visse tilfælde dog være muligt at anvende en mere restriktiv luftrumsklasse.

Eurocontrol præference er ikke at inddrage mere luftrum til klasse C og D, men derimod at finde frem til egnet udstyr som gør det muligt at håndtere den stigende lufttrafik.

Eurocontrol arbejder hen mod at reducere antallet af luftrums kategorier til følgende tre kategorier i 2010:

N – iNtended Traffic Environment is an environment within which all traffic is known to ATS, both with position and with flight intentions.

K – Known Traffic Environment is an environment within which all traffic is known to ATS either with position or with flight intentions.

U – Unknown Traffic Environment is an environment within which not all traffic is known to ATS.

Mode S og Low Power Transponder
SSR (Secondary Surveillance Radar) blev udviklet under 2. verdenskrig og er ifølge Eurocontrol forældet og kan ikke håndtere den stigende lufttrafik. Systemet er begrænset til 4096 koder, der er blandt andet begrænset mulighed for »trackhandling« og risiko for ombytning af koder.

Mode S vil løse ovenstående problemer, systemet bygger blandt andet på, at der world wide kan tildeles en unik transponder kode til hvert enkelt fly.

Mode S bliver påkrævet i de luftrumsklasser hvor der i dag er krav om SSR mode A/C. For IFR GA flyvninger gælder kravene kun for de lande, der har indgået implementeringsaftale med Eurocontrol. Indtil videre er det Belgien, England, Frankrig, Holland og Luxembourg, Schweiz og Tyskland. Portugal har ikke planer om Mode S før end 2011. Der er ikke på nuværende tidspunkt planer om mode S i Danmark og Sverige.

England har udsat implementeringen til marts 2008 og eventuelt med en overgangsperiode fra 2008-2010. Frankrig følger muligvis samme model.

8,33 kHz

I 2020 forventes det at lufttrafikken er steget med 90 % i forhold til niveauet for 2004. Det stiller naturligvis krav til flere frekvenser.

Pr. 15. marts 2007 er der krav om 8,33 kHz adskillelse ved flyvninger over FL195.

Eurocontrols bud på en tidshorisont er fuld implementering fra 2013. Det fremgik dog ikke klart hvilke områder af flyvningen der bliver berørt heraf.

For sporting og recreational aviation er det naturligvis bekymringer om øgede omkostninger ved investering i det krævede udstyr som vejer tungt.

UAV

I dag er UVA's (Unmanned Aerial Vehicles) henvist til luftrumsområder adskilt fra øvrige luftrumsbrugere. I enkelte tilfælde kan UVA's opereres i det fælles luftrum, men meget restriktivt. Udviklingen af UVA's til militære formål og til hav-, miljø- og trafikovervågning vil i fremtiden skabe øget behov for at operere i alle luftrumsklasser og på tværs af landegrænser. Dette stiller blandt andet meget store krav til udvikling af systemer som kan håndtere »collision avoidance«, »sense to avoid« og »separation minima«.

Det vil blive op til hver enkelt nation at beslutte om de ønsker at implementere de standarder som med tiden udarbejdes af Eurocontrol.

Konklusion

Det var en meget udbytterig konference som understreger hvor vigtigt det er for Dansk Motorflyver Union (DMU) at følge udviklingen i Europa ganske tæt. DMU's deltagelse i relevante internationale arrangementer sikrer at DMU har tilstrækkelig viden og indflydelse til at arbejde for de bedst mulige vilkår for privat- og firmaflyvning i Danmark.

DMU er overbevist om, at konferencen bidrog til, at Eurocontrols tilstedeværende medarbejdere fik forståelse for vores behov for luftrum og problematikkerne omkring det tekniske udstyr.

Konferencen var tilrettelagt sådan at der var pauser undervejs som gav mulighed for at skabe kontakt til andre fremmødte organisationer.

Eurocontrol har i tankerne at invitere til en workshop i maj 2007 som opfølgning på konferencen.

Præsentationerne fra konferencen kan ses på Eurocontrols hjemmeside: www.eurocontrol.int/eatm/public/event/011206_eas.html

ANA

I forbindelse med Nordisk Mesterskab Arrangerede vi ANA møde i Kolding. Man diskuterede der om der fortsat skulle være et nordisk samarbejde; konklusionen var at det fortsat er vigtigt at udveksle synspunkter.

En meget vigtig beslutning blev her taget om at danne en Nordisk Motorflyver Union med henblik på af få dannet en Europæisk Union for Motorflyvere.

Vi deltog i et planlæggende møde i Stockholm sammen med de andre nordiske lande. På dette møde udarbejdede vi vedtægtsforslag til en europæisk union samt planlagde hvor og hvornår vi skulle indbyde til et stiftende møde.

Dette er efterfølgende holdt i Luxembourg hvor de fremmødte lande accepterede vore vedtægtsforslag med kun små ændringer. Yderligere information fremkommer under punktet på dagsordenen.

FAI/GAC

Deltagelse i dette udvalg påhviler nu DMU Sport i forbindelse med udlicitering af konkurrencer.

Knud Nielsen
fmd.



**HUSK
adresse-
ændring**

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde

adresseændring,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Rubrikannoncer

Aircraft painting Husum EDXJ

We are painting aircrafts up to 5,4T for fixed price.

Phone: 0049/4841/935588 · www.aircraftpainting-husum.de
or call Airservice Int. Padborg 0045/74676766

Piper Cub J4A Cupe
årg. 1939, 85 HK, pæn og velholdt.
Piper Cub J3C
årg. 1944, 65 HK, pæn og velholdt
Piper Cub J3C
årg. 1942, 65 HK til restaurering.
DHC chipmunk
årg. 1954. Anpart til salg.
Pæn og velholdt.

Henvendelse til Egon på
9737 2833

TIL LEJE

Til snarlig overtagelse
udlejes hangarpladser i
Københavns Lufthavn, Roskilde.

Månedlig leje excl. moms
kr. 1.700,-

Henvendelse dagligt til
Henrik Stagetorn tlf. 3312 4611
E-mail: hs@stagetorn.dk

Hangar udlejes – Roskilde

I nyere hangar med plads til 2 fly,
med elektriske aflåselige porte er
én plads ledig.

Henvendelse til Allan på
2625 1389

AEROCENTER
Scandinavia

Cirrus SR 20 – SR 22 (used) – Kan leveres fra: 195.000

USD

Cirrus demofly til rådighed i DK for interesserede købere.

Beech A36 Bonanza 1997

TT 1050 Hrs - IFR - Aircon. - Propdeice - som nyt. . 335.000 USD

Cessna 172 P SKYHAWK II 1984

Nylakeret - N-reg 475.000 DKK

Cessna 182 P SKYLANE II 1973

Flot - TT: 2500 - IFR - Prop 300 SOH 650.000 DKK

Piper Arrow IV 1980

Prop: 550 SOH - IFR - Eng: 550 SMOH 675.000 DKK

Piper Lance II 1978

King IFR-TT: 1450 - een ejer - delvis omlak 850.000 DKK

Piper MERIDIAN 2001

Meggit - TT: 1350 - Deal pending! 1.095.000 USD

www.aerocenter.dk

Tlf: 40362277 - airline@mail.tele.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. 3547 3410



**Tilmeld dig
nyhedsbrevet på**

www.kda.dk

Vælg en solid samarbejdspartner!
 - når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275

dfe **DANSK FLY ELEKTRONIK APS**
 KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
 Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
 www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

**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

air
 pilot academy

FØRST MED MPL
 Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

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

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
 centralair@centralair.dk • www.centralair.dk

ANNONCERING
 Ring til Allan Christensen
Tlf. 2172 5939

Professionel pilotuddannelse

DAC

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- P (A) Flyverinstruktør
- FNPT II, DA-42 med Garmin 1000
- ATP (A) Teori - Distance Learning
- PPI (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
 4000 Roskilde
 tele: 7020 6390
 fax: 7020 6395
 www.dacpilot.dk

DANISH AVIATION COLLEGE

**H
M
K**

**HERNING
 MOTORFLYVEKLUB**

PPL(H) Teori og praktisk skoling
 BEG og N-Beg radio
 97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
 Proficiency check, Træningsflyvning
 Flyveskolen kan tilbyde overnatning

**Scandinavian Flight
 Training Center**
 e-mail: info@stfc.dk - www.stfc.dk

Sindal Lufthavn Tågholtevej 170 DK-9870 Sindal Tlf +45 98965633	Karup Lufthavn NO Hansensvej 4 DK-7470 Karup J Tlf +45 97524037	Skive Lufthavn Lufthavnsvej 1 DK-7840 Højslev Tlf. +45 97524037
---------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=Privatflyver-certifikat. B=Trafikflyvercertifikat af III klasse. I=Instrumentbevis. 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=Retighed til VFR-nat. Class Rating=Klasseretighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk prøve for forlængelse af retighed.

LÆR AT FLYVE!

Se også forrige side eller
www.flyv.dk

 **POST**

PP DANMARI

Maskinel Magasinpos
ID-nr. 4240

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.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

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

MPL i samarbejde med Sterling Airlines A/S

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk



BILLUND
AIRCENTER

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

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
- TRI Instructor course
- 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) integreret, IRI(A) samt PPL(A) teori på distance learning.
- Aerobatic courses

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn

Lilholtevej 8 - 6500 Vojens
Web: www.danfly-aviation.com
Mail: mail@danfly-aviation.com
Tlf. 7454 5480 • Fax: 7454 5487

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. 6167 7722 - 2250 3838
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

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

aviation

GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Instruktørhævis

Flyvevåbnets
Bibliotek



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.

MDL 094427 BIRTE KORSGAARD
FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 BALLERUP

2750 0 701/17



Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927

northern1 Keyman Certifikatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
maegler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



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

FLYV-Ind

**Samsø Air Service og Samsø
Flyveklub inviterer til det årlige
FLYV-ind sidste weekend i juni.**

Flyvepladsudsigt gældende for Samsø Flyveplads 30.
juni 2007 kl. 08-22 (lokale tider):

Først på dagen ankomende fly fra forskellige retninger. BCMG 0800-1600 lette byger af kaffe og the. FM 1200 tiltagende hygge med stigende temperaturer over grillen men forventet nedkøling ved baren. TEM-PO 15-16 EM i gummistøvlekast. PROB 40 telte under vingerne samt aftenhygge for de der overnatter.

Oplysninger om strækkeøvelser forud for EM og anden info. fås ved henvendelse hos centralarrangementstjenesten tlf. 8659 0800

Udsigten er ret sikker.

- **15.00 til 16.00 EM i gummistøvlekasting**
- **GRATIS landing og start på dagen!**

QBE Nordic Aviation en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis

- det kan være dyrt at lade være.



QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45 03 00
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com





FLYV

Udgang nr. 7 · juli 2007

Redaktion og administration:
Aerovæj 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1506, Telefax: 4619 1316
E-mail: be@kda.dk

Abonnement:
Aerovæj 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
E-mail: flyv@kda.dk

Ansvarshavende:
Knud Larsen

Redaktør:
Kofod

Forlag:
STIBO ZONE
Ejendomme: Allan Christensen
Aerovæj 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 86280350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

Tryk:
Isetryk Marketing ApS,
Aerovæj 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementpris:
Dkr. pr. år plus evt. udlandsporto.

Indholdet er optaget under navn og står for de
oplyste forfatteres egen regning og kan
ikke anses som udtryk for redaktionens
eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig
Danmarks Aeroklubs servicevirksomhed
for menflyvning.

Reproduktion af artikler og billeder er kun
mulig efter forudgående aftale!

Telefon: 0015-492X

Abonnementet bueret oplag ifølge Fagpressens
Elevkontrol i perioden 1.7.05 til
1.6.06: 3.912 eksemplarer.

Indholdet af denne udgave:
Aeroklubben Åben Hus på Aalborg:
Aeroklubpatrolien Sirius, New York Air National Guard med en C-130 på ski og Bohr Institutet var gået sammen til en arktisk udstilling. Med +30 C var svært at forestille sig hvor koldt det er ved 0 C med is i skægget og øjenvipser. Læs mere om Aalborg arrangementet inde i bladet.

Knud Larsen.

Artikler:

- 6 Air Show 2007
- 10 AERO 2007 – motorfly
- 14 Bølgen bag Gösseck
- 19 Svæveflyverekorder
- 24 Gotland atter under dansk kontrol
- 34 Referat repræsentantskabsmøde

Rubrikker:

- 4 Kort Sagt
- 23 Det sker
- 26 For 70 års siden
- 27 Oscar Yankee
- 28 Historiske vingesus
- 32 Organisationsnyt
- 37 Kalender
- 37 Navne
- 38 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Kort Sagt



Den smukt restaurerede Beech 18 på græsset i Stauning Lufthavn efter turen fra Seattle. Foto: Anders Madsen.

KZ Rally 2007

Det 40. Internationale KZ-Rally i Stauning Lufthavn blev afholdt den 7-10. juni i dejligt sommervejr.

Der kom 260 fly fra nær og fjern; de fleste selvfølgelig fra Europa. Det fly der flyver den længste distance for at komme til rallyet vinder en flot pokal for sin indsats. I år var det ikke tilstrækkeligt at komme fra Europa for at være sikker på at vinde.

Rasmus Nielsen var nemlig startet fra Seattle i det nordvestlige USA. Efter pensioneringen som Boeing 747 kaptajn har han restaureret sin Beech 18 N565US fra 1959. Med start i Seattle sidst i maj gik turen over Canada til Søndre Strømfjord, Narsarsuaq, Reykjavik og til Stauning med ankomst torsdag den 7. juni. Flyvetid 26 timer.

FLYV retter

I artiklen om det finske flymuseum har der desværre indsneget sig et par fejl. De danske tab den 9. april 1940 var ikke alle fly, men tre ud af 12.

Fokker fabrikken i Amsterdam byggede syv D XXI til det finske flyvevåben, og den statslige flyfabrik i Tammerfors byggede 90 på licens.

En detaljeret artikel om Fokker D XXI findes i Luft- og Rumfartsårbogen 1986-87, s. 127-139.

SAS sælger ud

Den nye koncernchef Mats Jansson præsenterede den 13. juni SAS's planer for fremtiden. SAS skal koncentrere sig om det de er gode til – flyvning til, fra og indenfor Nordeuropa og i Norden.

Aktiviteter der ikke hører til »core business« skal frasælges, fx luftfartselskabet Spanair.

Indtil 2011 skal indtjeningen øges med 4 mia. SEK pr. år samtidig skal omkostningerne ned med 2,8 mia. SEK, centraladministrationen skal slankes og hovedkvarteret skal flyttes fra det nuværende i Frösundavik nord for Stockholm. Og så skal det være slut med strejkekulturen i SAS, siger Mats Jansson.

Nye fly

Både Airbus og Boeing fabrikkerne har udarbejdet en 20 år forudsigelse af flymarkedet. I store træk er de enige. Airbus forventer at der vil være et behov 22.663 nye fly, mens Boeings tal er 28.600, i begge tilfælde gælder det passagerfly og fragtfly.

Airbus forventer den største udvikling i lande som Indien, Kina og Rusland. Antallet af passagerfly i drift vil stige fra 12.676 i 2005 til 27.307 i 2025. Boeing forventer at antallet i 2026 vil være 36.400 fly.

XL2 EASA godkendt

Liberty Aerospace i Melbourne, Florida bygger Liberty XL2. Hjemmebyggere vil have nemt ved at genkende den, idet den ligner den kendte og meget byggede Europa.

Liberty XL2 er et fabriksfremstillet og certificeret tosædet, lavvinget fly med fast understel. Motoren er en Power-Link FADEC-styret Continental IO-240 på 125 hk. Den giver en rejsehastighed ved 75% ydelse på 130 kts med et brændstofforbrug på 24 l/t.

XL2 har nu opnået FAA og EASA certificering til både VFR og IFR flyvning. I løbet af dette år vil den blive demonstreret i Europa. Følg med på siden www.libertyaircraft.colm/euro-liberty-tour.





Airbus og Boeing møde ved Paris Air Show 2005. Foto: Knud Larsen.



Liberty XL2 var også på AERO 2007 i Friedrichshafen. Foto: Knud Larsen.



Air Show 2007

Dagen før air showet fløj lederne af de fem udenlandske opvisningshold: Patrouille de France, Patrouille Suisse, Turkish Stars, Frecce Tricolori og Team Iskra en fælles formation. Foto: Henning Jespersen-Skree, FLV Foto Nord

Tekst og foto: Knud Larsen

I år var det Flyvestation Aalborg's tur til at afholde Flyvevåbnets årlige flyveopvisning. Og de havde valgt en heldig dag til arrangementet. Blå himmel og solskin fra morgenstunden trak ca. 60.000 mennesker »nordenfjords« til et flot program. Med en temperatur i nærheden af +30 C var der behov for skygge og drikkevarer – mest vand.

Stjerneerne i en flyveopvisning er gerne opvisningsholdene, og dem var der hele fem af: Patrouille de France (Frankrig), Patrouille Suisse (Schweiz), Turkish Stars (Tyrkiet), Frecce Tricolori (Italien) og Team Iskra (Polen).

Derudover sås F-16, C-17 Globemaster jet transportflyet, E-3A AWACS radarflyet, Flyvevåbnets nye EH101 helikop-

ter, Chipmunks, UL fly og fly fra Dansk Veteranflysamling. I alt 124 fly var involveret i showet.

Der var mulighed for rundflyvning med DC-3 Vennernes DC-3 OY-BPB, og SAS fløj med Airbus A319 OY-KBO i retrobemaling.

Blandt udstillerne var naturligvis de tre



SAS fløj rundflyvning med denne Airbus 319 i retro-bemaling. SAS havde sponsoreret brugen af flyet, SAS medarbejderne arbejdede gratis, brændstoffet og startafgifterne var sponsoreret. Hele billetindtægten på 51.525 kr. gik ubeskåret til Red Barnet.



Nyt UL-fly i Danmark: Aeroprakt-22 fra Ukraine.

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete Professional Pilot ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your career by attending the next admission test 7th of August 2007, NEAR is your best and safest choice in Europe!



Next admission test 7th of August 2007



SU supported

www.nearas.no

Email: post@near-as.no

Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Included in the education...

European and American
Professional Pilot
Certificates

Up to 2000 flight hours

Apartment in USA and
lodging house in Norway

Preparation course for your
first job as pilot in Denmark
and Europe

Hello!

Røros, May 2007

I started my integrated JAA-ATPL education in July 2004 at NAIA/NEAR. The first day at school we, my other classmates and I, made the short walk from campus to the almost brand new school building, which almost looks like a small airport terminal. And after a short tour around the school area we got our load of books, manuals, Flight Computers etc. And also homework for the next day. I started pretty much right away with reading for the next day. I was looking forward to reading and learning more about flying and aviation, so I had thus no problem with my motivation.

My classmates and I got together around 8 or 9 in the evening every night to do the quiz our very experienced and brilliant ground school Mr Monty Picket had prepared for us. Having a study group like we did was without doubt a great advantage, as our performance in the schools progression test was better than the students in our class who did not attend any study group.

So the key to achieve as many flight hours as possible is just to give full focus on reading your homework, practice procedures by sitting in the airplane after hours, and try to get through the flight training at NAIA as efficiently as you can. The more effort you put in to your education the sooner you will be able to start logging those hours.

I wish you all good luck!

Joachim Kromvoll
Former NEAR student

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager





Eurofighter Typhoon i mock-up.



Lockheed Martin F-35 Lightning II vil også gerne være afløser for F-16.

konkurrenter Gripen, Eurofighter og JSF, der alle gerne vil levere afløseren for Lockheed F-16 i fremtiden. Det var dog kun Gripen der sås på himlen. De to andre var repræsenteret ved mock-ups. En lang række foreninger og klubber

med relation til forsvaret og flyvning var på plads. Flyvevåbnet havde et stort telt med en flot udstilling om jobmuligheder i forsvaret og i Flyvevåbnet i særdeleshed. En arktisk udstilling med en amerikansk C-130 med ski, hundeslæde fra Sirius Pa-

truljen og udstyr fra Niels Bohr Institutet gav et tip om de grønlandske opgaver. Næste år er Flyvevåbnets Åben Hus i Karup.



Gripens kampagneansvarlige i Danmark Johan Landin foran Gripen på udstillingen. Et andet Gripen fly fløj i selve opvisningen.



Niels Bohr Institutet var gået sammen med Sirius Patruljen og en C-130 på ski om en arktisk udstilling. Toyota Landcruiserens hjul er erstattet af bælder til kørsel på isen.



Patrouille de France med farverne i det franske flag.



Der var garanteret en lang række ældre Flyvevåben-folk der fik sat tiden tilbage til 13. november 1970, hvor den sidste dansk-registrerede PBY Catalina fløj. Her ses en engelsk PBY-5A G-PBYA med pontonerne nede.

Good Aviation Practice

GAP



ER DU HELT SIKKER...?

BLIV MERE FLYVESIKKER

KOM TIL GAP FLY-IN I VAMDRUP LUFTHAVN

LØRDAG D. 25. AUGUST KL. 10

Danmark 2007

VÆR MED I LANDINGSKONKURRENCEN, VIND PRÆMIER OG DELTAG I RELEVANTE WORKSHOPS.

OG SOM ÅRETS TRÆKPLASTER:

SE DIN EGEN LANDING PÅ VIDEO!



INGEN TILMELDING NØDVENDIG, TROP BLOT OP.

AFHOLDELSEN AF ARRANGEMENTET AFHÆNGER AF VEJRET.

DRILLER VEJRET OM LØRDAGEN FORSØGES ARRANGEMENTET RYKKET TIL SØNDAGEN.

ER VEJRET DÅRLIGT BEGGE DAGE RYKKER VI ARRANGEMENTET TIL EN ANDEN WEEKEND. TJEK

OPDATERINGER PÅ HJEMMESIDEN SLV.DK UNDER AFSNITTET PRIVATFLYVNING. ELLER

RING TIL HENRIK SANDUM PÅ MOBILTLF: 25390159 FOR SENESTE NYT.



AERO 2007 – motorfly



Tekst og foto: Knud Larsen

Very Light Jets (VLJ) var et af trækplastrene på årets AERO. Trods ihærdige anstrengelser lykkedes det dog kun messen at skaffe tre fabrikater, her af var den ene i mock-up (Diamond Aircraft). Eclipse Aviation mødte op med deres Eclipse 500 en dag forsinket pga. sne-driver i Montreal, Canada. Den tredje nyhed var Cessna Citation Mustang.

Der var enkelte andre nyheder på propelsiden. En polsk fabrik, Marganski & Myslowski, kom med EM-11C Orka – en højvinget tomotoret med skubbepropeller. Den australske Gippsland Aeronautics GA8 Airvan har været vist flere steder i USA, men ikke tidligere i Europa.

Næste AERO udstilling afholdes når foråret kommer til Friedrichshafen i 2009.

Eclipse 500

Eclipse bliver bygget i New Mexico, USA (www.eclipseaviation.com). Fabrikkens første og største kunde er DayJet, der har bestilt 239 Eclipse 500 og har en option på yderligere 70. DayJet flyver taxiflyvning point-to-point med betaling pr. sæde. Eclipse Aviation har ordrer på 2500 fly, og de tre første blev leveret til DayJet den 31. marts 2007.

Eclipse 500 er et lavvinget jetfly med to P&W PW610F motorer og plads til 5-6 personer. Startdistance til 50 ft er 724 m, tid til 35.000 ft er 21 minutter. Max. vægt 2.735 kg, rejsehastighed 370 kts, største flyvehøjde er 41.000 ft.

Mustang

Cessnas bud på Very Light Jet hedder Cessna Citation Mustang (www.cessna.com). Rent fysisk er den større



Der var stor interesse for Eclipse 500, da den endelig kom til Friedrichshafen. Der er tiptanke på vingespidsene.

Det er nærliggende at kalde Airvan for en mini-Caravan.





Mustangen afviger ikke meget fra de andre Cessna Citation



Mustang. Der er god plads ved sæderne, idet rattet er monteret i panelet og ikke stående som andre Cessna jets.

end Eclipse 500, så det er nemmere at komme ind og ud. Mustang er udstyret med Garmin 1000 i cockpittet, to P&W PW615F jetmotorer placeret bagerst på kroppen som Eclipse 500. Der er plads til seks personer; de fire sæder i kabinen vender mod hinanden (club-seating). Rejsehastigheden er 340 kts og største flyvehøjde er 41.000 ft.

Der blev solgt en Mustang på udstillingen i Friedrichshafen. Ifølge sædvanligvis velunderrettet kilde til en dansker, der dermed bliver den første i Europa. Hvis man bestiller en Mustang nu er leveringstidspunktet i 2010. Pris ca. 3 mio. USD.

Diamond D-Jet

D-Jet er som de øvrige fly fra den

østrigske fabrik (www.diamond-air.at) fremstillet i kulfiberkomposit materiale. Diamond har valgt begrænset tjenestetophøjden til 25.000 ft, hvor de to forrige gik til 41.000 ft. Der stilles færre krav til at operere i 25.000 ft end i 41.000 ft, fx med hensyn til trykkabinen og motoren.

D-Jet har kun en motor af typen Wil-

Fabriks ny Cessna 172 til udlejning



Vi har nu 4 Cessna 172 til udlejning.
Yderligere har vi 5 stk TB 9, 3 stk TB 10 og 2 stk TB 20.

COPENHAGEN
airtaxi®

Lufthavnsvej 34-38, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 11 14 - www.aircat.dk - cat@aircat.dk



Orka. Adgang til bagsædet skerved at forsæderyglænet fældes frem som i en bil. Der er mulighed for flere farvevalg i den lækre kabine.

Orka. De to døre/forruder er åbnet. Propellerne vender bagud så der er ingen fare for at komme i berøring med disse. Hovedhjulene i de små stubvinger trækkes op indad mod midten af flyet.

liams FJ33-4. Kabinen er indrettet med to sæder foran og tre ved siden af hinanden bagi. Rejsehastigheden er 315 kts og rækkevidden 2.500 km. Instrumenteringen er fra Garmin med GFC700 autopilot.

Propel EM-11C Orka

Det polske firma Marganski & Myslowski blev stiftet i 1986 og beskæftigede sig først med renoveringen af træfly, senere designede de svæveflyene Swift S-1 og MDM-1 Fox. På AERO præsenterede de EM-11C Orka. Det er et firesædet højvinget fly med to motorer med skubbende propeller. Den bagudvendte motorer giver rigtig god adgang til de fire sæder, da den store todelte forrude kan åbnes i begge sider. Og udsynet er fremragende, da man sidder foran vingen.

Orka har to modsat roterende Lycoming IO-320 motorer på hver 160 hk. Skroget og vinger er bygget i kulfiber komposit materialer. Startvægt 1.820 kg, rejsehastighed 151 kts og en startdistance på kun 250 m. Rækkevidden er 1.500 km.

GAB Airvan

Det australske firma Gippsland er 20 år gammelt og er for tiden Australiens eneste kommercielle flyfabrik. GA8 Airvan kan med lidt god vilje betegnes som en mini-Cessna Caravan. Den kan indrettes til så at sige alle opgaver



D-jet i mock-up form.

lige fra passagertransport (8 sæder) til olie-tønder, faldskærmsspringere etc. Lastningen foregår gennem en stor dør i bagbords side. Lastrummet er 1,2 m højt, 1,2 m bredt og 2,2 m langt samt plads til mindre ting i halen.

GA8 Airvan er højvinget, har fast understel, en Lycoming IO-540 på 300 hk og constant speed propel. Startdistancen til 50 ft er 550 m. Der flyver 103 Airvan, heraf 65 i Australien og USA. I 2006 kom to til Europa.



Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

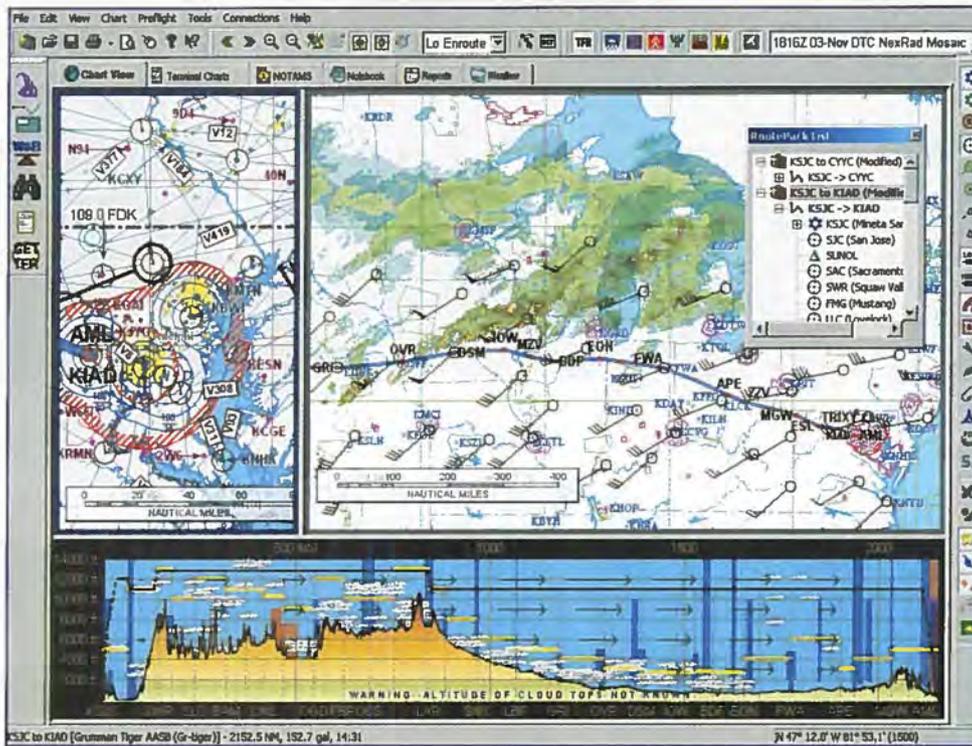
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData®, trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

Jeppesen Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

jeppesen@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN
Making Every Mission Possible



Bølgen bag Gösseck – 6 m/sek.



BØLGEN BAG GÖSSECK

Skrydstrup-svæveflyvernes årlige tur til Timmersdorf i Østrig

Tekst og foto: Ole Gellert Andersen, instruktør og s-kontrollant i FSN Skrydstrup Svæveflyveklub og uddannelseschef i DULFU

»Jeg tror, at vi få kraftig termik, for bønderne har tøjret køerne til hangen« – sagde Wolfgang – der lustige Busfahrer med et glimt i øjet, da seks forventningsfulde danske svæveflyvere mødte fredag morgen efter Kristi Himmelfart på flyvepladsen Timmersdorf i Østrig. Wolfgang er en lystig fætter, men helt uret havde han ikke. Han havde åbenbart fornemmet, at de danske svæveflyvere havde medbragt det allerbedste flyvevejr til nogle spændende majdage i de østrigske alper.

Siden 1991 har Skrydstrup-piloterne Thorkild Krogh og Ole Gellert Andersen tilbragt nogle dage i maj i Østrig, hvor de på skift har fløjet i deres fælles DG400 »November Yankee«. I de første år foregik flyvningerne fra flyvepladsen Reutte i Tyrol, men i de seneste 10 år har flyvepladsen Timmersdorf været målet for denne tradition. Gennem årene har flere klubkammerater fra FSN Skrydstrup Svæveflyveklub sluttet sig til dem for at opleve fornøjelsen ved at flyve i bjergene. I år bestod selskabet foruden de to DG400-piloter af Claus Bisgaard, Jimmy Roelsgaard, Steffen

Post og Kaj O. Rasmussen, som til sammen medbragte tre Std. Cirrus'er og en Std. Libelle.

Timmersdorf er skrevet ind i historiebøgerne som den flyveplads, hvor Hanna Reitsch fløj flere distancerekorder fra. Hanna Reitsch var indtil sin død i 1972 medlem i klubben, og hun nåede at blive udnævnt til æresborger i Timmersdorf-Traboch. Flere medlemmer i klubben har oplevet Hanna Reitsch, og ingen som hende havde evnen til at samle folk omkring sig, uanset om hun fortalte om svæveflyvningerne i Alperne, testflyvningerne af raketflyet Me-163, hendes flyvninger ud af Berlin i en Fieseler Storch i de sidste dage før den 8. maj 1945 eller forsøgsflyvningerne med Focke Wulffs helikopter inde i Deutschlandhalle.

Hvor

Flyvepladsen ligger i dalen Liesingtal, som forbinder de to store østrigske dale – Mur-dalen og Enns-dalen, hvor bl.a. Zell am See og Niederöblarn ligger. Flyvepladsen ligger få kilometer fra universitetsbyen Leoben i delstaten

Steiermark. Regionshovedstaden Graz ligger ca. 50 km syd for flyvepladsen. 25 km sydvest for Timmersdorf ligger en af Østrigs større militærflyvepladser – Zeltweg – hvor man indtil for to år siden kunne se Draken. Nu er de østrigske Draken også udfaset og afløses af Eurofighter i løbet af kort tid. På trods af placeringen tæt på Zeltweg og lufthavnen i Graz er luftrummet over og omkring Timmersdorf relativt uproblematisk. Flyvepladsen ligger i 2000 fod MSL og først i FL 125 når man luftrum D i en luftvej ind til Graz. Hvis trafikken tillader det, kan svævefly godt få tilladelse til at stige op i dette luftrum.

Klubben på flyvepladsen i Timmersdorf er Alpine-Sportfliegerclub Leoben, og man skulle jo nu tro, at navnet havde noget med bjergene at gøre, men sådan er det ikke. Klubben er nemlig udsprunget af egnens største virksomhed Voerst Alpine, som er Europas største producent af meget lange jernbaneskiner. Klubben modtager mange gæster hvert år, men alligevel er klubben præget af en rigtig klubstemning, og medlemmerne



flyvepladsen ligger i Timmersdorf i Liesinglen lige nedenfor bjerget Gösseck, som ses aggrunden.



Når termikken starter over Gösseck, er der travlt på pladsen. OY erstattede næsten OE-registreringen. Kaj O. Rasmussen, Claus Bisgaard og Jimmy Roelsgaard har travlt med at samle deres Cirrus'er.

gør alt, hvad de kan, for at gæstepiloterne skal befinde sig godt under opholdet. Foruden flåden af svævefly klubben et motorsvævefly og to slæbefly, som er arbejdshestene ved afviklingen af starterne. Der er ikke spilstart på pladsen, da den ligger lige ved siden af en meget befærdet jernbanestrækning. Det er ikke muligt at leje klubbens fly, men der er god plads til transportvognene og til at samle flyene.

Klubbens medlemmer forpligter sig til hvert år at afsætte en uges ferie, hvor de har vagt som slæbepilot eller flyveleder på pladsen, og hele organisationen virker perfekt. ASFC Leoben er ikke nogen stor klub, men den er kendt i hele Østrig, og flyvepladsen har mange venner. Vi oplevede flere gange, at et tog, som kørte forbi pladsen, tudede højt. Signalet var tilsyneladende ikke bane-mæssigt betinget, og et af medlemmerne bekræftede: »Das war wieder Hans! – Er hat hier fliegen gelernt«. Også ad luftvejen kommer mange gæster, uden at der dog nogensinde synes travlt på pladsen. Politiets helikopter kommer af og til. En af piloterne er medlem i klubben, og en dag under morgensamlingen af fly kom sågar en civilt indregistreret Alpha Jet dykkende ud af himlen for at passere hen langs banen i stort set ingen højde. Dette fly kom fra Red Bull Flying Team, som er hjemmehørende i Tyskland. Red Bull har dog ét fly stående på Timmersdorf, og det er teamets gyrokofter, som er registreret



I bøglen i FL 125 med udsigt ned til malmbruddet i Eisenerz.

som et tysk UL-fly. Da forfatteren også er uddannelseschef i Dansk UL-Flyver Union, måtte han naturligvis prøve at flyve dette noget specielle luftfartøj. Så nu kan han også skrive gyrokofter på typekortet – om end med meget lille rutine.

6 m/s

Lad os straks slå fast at vi også har ople-

vet regnvejr og dårligt flyvevejr i Østrig, men 2007 blev noget helt specielt, og den lystige Wolfgang var ikke helt forkert på den. Efter en frontpassage Kristi Himmelfartsdag bød fredagen på bagsidevejr med relativ kraftig vind og megen turbulens. De lokale var noget betænkelige ved dagen i det hele taget, og de mente ikke, at der kunne flyves. Vinden lagde sig dog en smule, og snart



I Dachstein-massivet på nordsiden af Enns-dalen er det ikke nemt at udelande.

var luften fuld af OY-registrerede svævefly. Både DG400'erens start og de efterfølgende flyslæb viste, at der stod et kraftigt synkområde i udflyvningen fra bane 30. Var det i virkeligheden det yderste af en rotor ved foden af Gösseck, som er husbjerget ved flyvepladsen? Sandheden skulle hurtigt komme for dagen. Thorkild Krogh, som ellers til daglig er en velafbalanceret luftkaptein i Sterling, meldte sig på frekvensen. Stemmelejet tydede på en vis form for begejstring – og med god grund. Meldingen lød på stigeværdier over 6 m/sek, det var fuldstændig roligt, og han var over cumuluskyerne. Der var ingen tvivl – fladlandspiloterne fra Skrydstrup havde ramt en dag med bølgeflyvning. Der stod både en primærbølge ved Gösseck og læbølger længere inde i Liesing-bjergene. Vi prøvede det hele. Især primærbølgen ved husbjerget var fantastisk, og inden vi så os om, var vi

godt på vej til at banke hovedet mod loftet i luftrum E, som går op til FL125. Desværre var der tæt trafik ind til lufthavnen i Graz, og vi kunne ikke få lov til at stige højere uden transponder. Så ud med bremserne, ned i 2000 fod over pladsen og ind gennem rotoren og op i bølgen igen. Det var næsten som at køre i elevator – bortset fra nederste etage, hvor vi ikke var i tvivl om, hvornår vi var i rotoren. Det var ren rodeo ridning.

Afsted

De næste dage stabiliserede vejret sig, og vinden tog af. Bølgerne var væk, men termikken var særdeles god. Det blev til mange gode ture rundt i egnen, hvor vi kiggede på flyvepladserne Trieben, Lanzen-Turnau, Kapfenberg, Aigen og Niederöblarn fra oven. Timmersdorf ligger inde i den del af hovedkammen i Alperne, som hedder Niederen Tauern. Der er sandt at sige ikke megen

lighed mellem dette bjergmassiv og Skrydstrup Mark eller Randbøl Hede. Det er sikkert også årsagen til, at danske svæveflyvere i de første år holder sig til flyvninger langs de store dale. Men om mandagen var der ingen tvivl. Die Niederen Tauern måtte besejres, og det skulle ske på en flyvning til Zell am See via Rottenmann og Niederöblarn og tilbage igen. Liesing-dalen bød på de allerbedste betingelser for at komme væk fra pladsen og de ca. 50 km ud til Enns-dalen. Solen skinnede ind på nordsiden af Liesing-dalen. Al flyvning i kurver var unødvendig, og med højt løftet hale gik turen direkte ud til Rottenmann, hvor beslutningen skulle tages: Skal det være nordsiden eller sydsiden af Enns-dalen i dag? Det store kalkbjerg Grimming stod og lokkede, for at vi skulle vælge nordsiden af Enns-dalen, men det var helt klart – inde på hovedkammen var der bedst. Termikken, som typisk udløses



Honigkogel sydøst for Zell am See svigter aldrig. Fra 9500 fod er der godt overblik over både Zell og søen, inden turen går ud til vendepunktet over flyvepladsen.

på de skarpe bjergkammer, fik variometeret til at gå helt i top, og variometerets begejstring oversteg endda luftkaptajnens om fredagen. Skybasen var 9500 fod over pladshøjde. Hovedkammen viste sig fra sin allerbedste side. Schladming og Radstatt blev passeret, og inden længe kunne den gode boble over Honigkogel øst for Zell am See udnyttes til 9500 fod. Flyvepladsen i Zell am See blev rundet i fin stil, og turen kunne igen gå hjem mod Timmersdorf.

Igen blev sydsiden af Enns-dalen valgt og dermed bjergkammen. Nordsiden så ellers godt ud, men vinden var i nord, og dermed var der tendens til, at skyerne drev mod syd ud i dalen og skyggede for sig selv. Nordsiden skulle lige prøves, men det duede ikke. Til gengæld skuffede Die Niederen Tauern ikke. Både termik og skybase var i orden. Men på trods af høje stighastigheder og en god skybase havde forfatterens

hoved en tendens til at dreje sig ned mod Enns-dalen. Ville det være muligt at nå derned og lande hvis nu? Ja, selvfølgelig ville det være muligt! Men fladlandspilotens baggrund fornægter sig jo ikke.

Sidst på eftermiddagen blev skyerne omkring Liesing-dalen lidt store, og der faldt en del byger. Men forfatteren havde dog så stor højde på, at det nemt rakte tilbage til Timmersdorf. Vi fløj sikkert alt for forsigtigt den dag, da nogle af piloterne fra Timmersdorf var helt ude ved Gerlos-passet, og en enkelt endda helt i Engadin i Schweiz. Det lærer vi forhåbentlig også en dag.

Turisme

Området gav rigelig lejlighed til udflugter for de fire pilot-fruer, der var med på turen, og af og til fik de endda følgeskab af en termik-mæt pilot, der havde brug for en hviledag. Efter en times kørsel på

motorvej er man på Steierische Weinstrasse på grænsen til Slovenien. Det er et ualmindelig smukt landskab, hvor der er rig lejlighed til at smage den lokale vin. Et besøg i de store byer Graz og Klagenfurt er også interessant, og skulle man som svæveflyver have lyst til at se det østrigske flyvevåbens fly gennem tiderne, er der ikke langt til Luftwaffes museum i Zeltweg. I nærheden af Timmersdorf ligger malmværket Eisenerz-Werk, som er et stort åbent jernmalmbrud. I dag er der kun beskæftiget 200 arbejdere i værket, men i fortiden var der 7500 mennesker ansat i bruddet. Der er mulighed for at tage en tur med værkets bane ind i de gamle mineskakter, hvor der er indrettet en meget interessant udstilling om udvindingen af jernmalm gennem tiderne.

Jubilæum

Der er campingplads på flyvepladsen i



Steierische Weinstrasse – et besøg værd. Fra venstre Hanne Krogh, Dorte Andersen, Ole Gellert Andersen og Thorkild Krogh.



Som uddannelseschef i DULFU må man nødvendigvis prøve at flyve gyrokofter, som er UL-registreret i Tyskland.

Timmersdorf, men der er også mulighed for at bo på et af de mange Gasthäuser, som findes i omegnen. DG400 holdet har boet på Gasthaus gennem alle årene, og 2007 bød på den 10. tur til Timmersdorf. Det havde fru Kislick i Gasthaus Kislick bemærket og meddelt anledningen til borgmesteren. Denne mødte op sammen med sin viceborgmester for at udtrykke kommunens taknemlighed over gruppens troskab overfor Gemeinde Kammern, hvor kroen ligger. Aftenens måltid skete på kommunens regning. Det kan man da kalde gæstfrihed! Det er i øvrigt ikke særlig dyrt at overnatte på Gasthaus. Typisk koster det 25 EUR pr. person incl. et overdådigt morgenbord.

Fra Haderslev er der ca. 1.275 km til Timmersdorf. Kun 15 km af strækningen foregår ikke på motorvej. Motorvejen fra Passau i Tyskland til den slovenske grænse går lige forbi Timmersdorf flyveplads.



HUSK adresse- ændring

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde

adresseændring,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.



2005 Piper Warrior III
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHK, USD 255,675



2006 Piper Saratoga II TC
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHP, USD 597,784



2006 Piper 6XT
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHT, USD 538,152



2006 Piper Warrior III
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHR, USD 260,335



2004 Piper 6XT
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. N30XT, USD 495,000



2006 Columbia 400
Reg.no. N12747, USD 590,000

AIR ALPHA

Odense Lufthavn - Tlf.: 65 954 954 - sales@airalpha.com - www.airalpha.com

Se flere fly på vores hjemmeside





OVERSIGT

Nationale rekorder

- D Aben klasse
- D15 Max. 15 meter spændvidde
- D2 Tosædet svævefly (max. 20 meter spændvidde)

Lokale rekorder

- (D) Aben klasse
- (D15) Max. 15 meter spændvidde
- (D2) Tosædet svævefly (max. 20 meter spændvidde)

Nationale rekorder for kvinder

- D F Aben klasse
- D15 F Max. 15 meter spændvidde
- D2 F Tosædet svævefly (max. 20 meter spændvidde)

D Nationale rekorder - Åben klasse

Fri distance						
A	Lige linie	755,00	km	Ib Braes	LS 1	1974
B	Ud og hjem	769,10	km	Ib Wienberg	Nimbus 3	22.01.06
C	Trekant (FAI)	846,90	km	Ib Wienberg	Nimbus 3	21.01.06
D	3 vendepunkter	1.105,40	km	Hans Christian Hoeck	Ventus 2cxT	10.12.06
Målflyvning						
E	Lige linie	622,10	km	Karl Erik Lund	ASW 20	20.04.97
F	Ud og hjem	766,90	km	Ib Wienberg	Nimbus 3	22.01.06
G	Trekant (FAI)	845,70	km	Ib Wienberg	Nimbus 3	21.01.06
H	3 vendepunkter	1.063,00	km	Hans Christian Hoeck	Ventus 2cxT	10.12.06
Hastighed						
I	100 km trekant	152,31	km/t	Ib Braes	Ventus a	04.12.00
K	300 km trekant	141,53	km/t	Stig Øye	ASW 20 B	1984
L	500 km trekant	139,53	km/t	Ib Wienberg	Nimbus 3	27.01.05
M	750 km trekant	127,45	km/t	Anders Møller Andersen	LS 8	03.12.05
N	1000 km trekant			LEDIG		
O	300 km ud og hjem	141,19	km/t	Lars Christian Madsen	Ventus b	08.08.03
P	500 km ud og hjem	143,32	km/t	Jan Walther Andersen	Nimbus 2	1989
Højde						
Q	Højdevinding	7.800	m	Ib Møllebro Hansen	SGS 1-34	1982
R	Absolut højde	11.100	m	Ib Møllebro Hansen	SGS 1-34	1982

D15 Nationale rekorder - Max. 15 meter spændvidde

Fri distance						
A	Lige linie	755,00	km	Ib Braes	LS 1	1974
B	Ud og hjem	755,60	km	Anders Møller Andersen	LS 8	07.12.05
C	Trekant (FAI)			LEDIG min. 835 km		
D	3 vendepunkter	1.026,30	km	Anders Møller Andersen	LS 8	14.12.06
Målflyvning						
E	Lige linie	622,10	km	Karl Erik Lund	ASW 20	20.04.97
F	Ud og hjem	755,60	km	Anders Møller Andersen	LS 8	07.12.05
G	Trekant (FAI)	821,40	km	Finn Thierry Andersen	Mosquito	1982
H	3 vendepunkter	1.019,00	km	Anders Møller Andersen	LS 8	14.12.06
Hastighed						
I	100 km trekant	152,31	km/t	Ib Braes	Ventus a	04.12.00
K	300 km trekant	141,53	km/t	Stig Øye	ASW 20 B	1984
L	500 km trekant	127,58	km/t	Ib Braes	Mini Nimbus	1991
M	750 km trekant	127,45	km/t	Anders Møller Andersen	LS 8	03.12.05
N	1000 km trekant			LEDIG		
O	300 km ud og hjem	141,19	km/t	Lars Christian Madsen	Ventus b	08.08.03
P	500 km ud og hjem	124,98	km/t	Ib Braes	Ventus a	19.02.00



D2 Nationale rekorder - Tosædet svævefly (max. 20 meter spændvidde)

Fri distance						
A	Lige linie	468,38	km	Kristian S. Hansen og Lars Ullitz	Bocian 1E	1974
B	Ud og hjem	619,70	km	Ole Arndt og Jørgen Arndt	Duo Discus T	16.01.07
C	Trekant (FAI)	579,10	km	Jørgen Arndt og Ole Arndt	Duo Discus	21.01.06
D	3 vendepunkter	808,20	km	Jørgen Arndt og Ole Arndt	Duo Discus	22.01.06
Målflyvning						
E	Lige Linie	508,00	km	Hans Jensen og Preben Hove	Twin Astir	1988
F	Ud og hjem	628,70	km	Jørgen Arndt og Ole Arndt	Duo Discus	22.01.06
G	Trekant (FAI)	577,70	km	Jørgen Arndt og Ole Arndt	Duo Discus	21.01.06
H	3 vendepunkter			LEDIG min. 575 km		
Hastighed						
I	100 km trekant	130,06	km/t	Edvin Thomsen og Ole Arndt	Janus CT	07.04.03
K	300 km trekant	129,10	km/t	Finn Thierry Andersen og Ingo Renner	Janus C	1982
L	500 km trekant	112,96	km/t	Jørgen Arndt og Ole Arndt	Duo Discus	21.01.06
M	750 km trekant			LEDIG		
N	1000 km trekant			LEDIG		
O	300 km ud og hjem	126,19	km/t	Ole Arndt og Ib Wienberg	Duo Discus T	20.01.07
P	500 km ud og hjem	119,71	km/t	Jørgen Arndt og Ole Arndt	Duo Discus	22.01.06
Højde						
Q	Højdevinding	7.010	m	Ole Arndt og Jørgen Arndt	Grob 103	28.02.99
R	Absolut højde	9.595	m	Ole Arndt og Jørgen Arndt	Grob 103	28.02.99

(D) Lokale rekorder - Åben klasse

Fri distance						
A	Lige linie	755,00	km	Ib Braes	LS 1	1974
B	Ud og hjem	635,20	km	Per Winther	DG 800 S	07.06.05
C	Trekant (FAI)			LEDIG min. 615 km		
D	3 vendepunkter	818,30	km	Lars Lyng og Kristian Klok Pedersen	Nimbus 4DT	14.05.06
Målflyvning						
E	Lige linie	622,10	km	Karl Erik Lund	ASW 20	20.04.97
F	Ud og hjem	633,56	km	Ib Braes	Nimbus 2	1976
G	Trekant (FAI)	604,00	km	Per Winther	LS 4	1987
H	3 vendepunkter	791,20	km	Lars Lyng og Kristian Klok Pedersen	Nimbus 4DT	14.05.06
Hastighed						
I	100 km trekant	134,66	km/t	Ib Braes	Std. Cirrus	1975
J	200 km trekant	122,03	km/t	Edvin Thomsen	Nimbus 3T	13.08.97
K	300 km trekant	110,80	km/t	Edvin Thomsen	Nimbus 3T	1996
L	500 km trekant	105,95	km/t	Lars Lyng	Nimbus 4DT	07.08.02
M	750 km trekant			LEDIG		
N	1000 km trekant			LEDIG		
O	300 km ud og hjem	108,86	km/t	Tom Jørgensen og Hans Kubstrup	ASH 25	22.04.01
P	500 km ud og hjem	83,50	km/t	Niels Ebbe Gjørup	PIK 20 B	08.05.84

(D15) Lokale rekorder - Max. 15 meter spændvidde

Fri distance					
A	Lige linie	755,00	km	Ib Braes	LS 1 1974
B	Ud og hjem			LEDIG min. 530 km	
C	Trekant (FAI)			LEDIG min. 615 km	
D	3 vendepunkter	612,40	km	Mads Lykke	Ventus bT 06.04.03
Målflyvning					
E	Lige linie			Karl Erik Lund	ASW 20 20.04.97
F	Ud og hjem	622,10	km	Niels Ebbe Gjørup	PIK 20 B 08.05.84
G	Trekant (FAI)	519,00	km	Per Winther	LS 4 1987
H	3 vendepunkter	604,00	km	LEDIG min. 615 km	
Hastighed					
I	100 km trekant	134,66	km/t	Ib Braes	Std. Cirrus 1975
J	200 km trekant	100,46	km/t	Mogens Hoelgaard	LS 8 01.08.99
K	300 km trekant	101,60	km/t	Per Winther	Discus b 31.07.99
L	500 km trekant	80,22	km/t	Mads Lykke	Ventus bT 03.08.03
M	750 km trekant			LEDIG	
N	1000 km trekant			LEDIG	
O	300 km ud og hjem	104,90	km/t	Ib Braes	Mini Nimbus 1978
P	500 km ud og hjem	83,50	km/t	Niels Ebbe Gjørup	PIK 20 B 08.05.84

(D2) Lokale rekorder - Tosædet svævefly (max. 20 meter spændvidde)

Fri distance					
A	Lige linie	468,38	km	Kristian S. Hansen og Lars Ullitz	Bocian 1 E 1974
B	Ud og hjem			LEDIG min. 500 km	
C	Trekant (FAI)			LEDIG min. 575 km	
D	3 vendepunkter	617,19	km	Mogens Hoelgaard og	Duo Discus 02.06.02
Målflyvning					
E	Lige linie	508,00	km	Hans Jensen og Preben Hove	Twin Astir 1988
F	Ud og hjem	434,72	km	Martin Elkjær Nielsen og Henrik Dalum	Duo Discus 05.09.03
G	Trekant (FAI)	561,50	km	Klaus Vang Petersen og Jan S. Hansen	Janus Ce 20.04.97
H	3 vendepunkter			LEDIG min. 575 km	
Hastighed					
I	100 km trekant	130,06	km/t	Edvin Thomsen og Ole Arndt	Janus CT 07.04.03
J	200 km trekant	115,71	km/t	Mogens Hoelgaard og Christian Skov	Duo Discus 13.04.01
K	300 km trekant	99,97	km/t	Dan Møller Andersen og Agnes M. Jensen	Duo Discus 10.08.97
L	500 km trekant	80,40	km/t	Klaus Vang Petersen og Jan S. Hansen	Janus Ce 20.04.97
M	750 km trekant			LEDIG	
N	1000 km trekant			LEDIG	
O	300 km ud og hjem			Ole Stamp og Henrik Lauridsen	
P	500 km ud og hjem	99,19	km/t	LEDIG	Duo Discus 21.07.96

DF Nationale rekorder for kvinder - Åben klasse

Fri distance					
A	Lige linie	515,00	km	Signe Skaftø Møller	K 8 1966
B	Ud og hjem	509,60	km	Agnete Olesen	LS 4 26.12.02
C	Trekant (FAI)			LEDIG min. 515 km	
D	3 vendepunkter	577,20	km	Helle Lundgren	LS 7 06.04.03
Målflyvning					
E	Lige linie	174,35	km	Agnes M. Jensen	Nimbus 3 1995
F	Ud og hjem	507,80	km	Agnete Olesen	LS 4 26.12.02
G	Trekant (FAI)	502,50	km	Agnete Olesen	LS 4 27.12.02
H	3 vendepunkter			LEDIG min. 515 km	

Hastighed

I	100 km trekant	137,02	km/t	Agnete Olesen	LS 8	15.12.02
K	300 km trekant	102,80	km/t	Agnete Olesen	LS 8	16.12.02
L	500 km trekant	99,74	km/t	Agnete Olesen	LS 4	27.12.02
M	750 km trekant			LEDIG		
N	1000 km trekant			LEDIG		
O	300 km ud og hjem	107,68	km/t	Karen Bente Holmgaard Kristiansen	LS 8	29.12.05
P	500 km ud og hjem	104,34	km/t	Agnete Olesen	LS 4	26.12.02

Højde

Q	Højdevinding	4.995	m	Helle Lundgren	LS 7	12.03.03
R	Absolut højde	6.440	m	Helle Lundgren	LS 7	12.03.03

D15 F Nationale rekorder for kvinder - Max. 15 meter spændvidde**Fri distance**

A	Lige linie	515,00	km	Signe Skaftø Møller	K 8	1966
B	Ud og hjem	509,60	km	Agnete Olesen	LS 4	26.12.02
C	Trekant (FAI)			LEDIG min. 515 km		
D	3 vendepunkter	577,20	km	Helle Lundgren	LS 7	06.04.03

Målflyvning

E	Lige linie			LEDIG min. 400 km		
F	Ud og hjem	507,80	km	Agnete Olesen	LS 4	26.12.02
G	Trekant (FAI)	502,50	km	Agnete Olesen	LS 4	27.12.02
H	3 vendepunkter			LEDIG min. 515 km		

Hastighed

I	100 km trekant	137,02	km/t	Agnete Olesen	LS 8	15.12.02
K	300 km trekant	102,80	km/t	Agnete Olesen	LS 8	16.12.02
L	500 km trekant	99,74	km/t	Agnete Olesen	LS 4	27.12.02
M	750 km trekant			LEDIG		
N	1000 km trekant			LEDIG		
O	300 km ud og hjem	107,68	km/t	Karen Bente Holmgaard Kristiansen	LS 8	29.12.05
P	500 km ud og hjem	104,34	km/t	Agnete Olesen	LS 4	26.12.02

D2 F Nationale rekorder for kvinder - Tosædet svævefly (max. 20 meter)**Fri distance**

A	Lige linie	146,50	km	Birgitte Ørskov og Agnes M. Jensen	Twin III Acro	1995
B	Ud og hjem	309,10	km	Kirsten Damgård og Agnes M. Jensen	Twin III Acro	20.04.97
C	Trekant (FAI)			LEDIG min. 400 km		
D	3 vendepunkter			LEDIG min. 400 km		

Målflyvning

E	Lige linie	146,50	km	Birgitte Ørskov og Agnes M. Jensen	Twin III Acro	1995
F	Ud og hjem	309,10	km	Kirsten Damgård og Agnes M. Jensen	Twin III Acro	20.04.97
G	Trekant (FAI)			LEDIG min. 400 km		
H	3 vendepunkter			LEDIG min. 400 km		

Hastighed

I	100 km trekant	106,03	km/t	Birgitte Ørskov og Agnes M. Jensen	Duo Discus	19.06.96
K	300 km trekant	62,28	km/t	Birgitte Ørskov og Agnes M. Jensen	Twin III Acro	1993
L	500 km trekant			LEDIG		
M	750 km trekant			LEDIG		
N	1000 km trekant			LEDIG		
O	300 km ud og hjem	82,40	km/t	Kirsten Damgård og Agnes M. Jensen	Twin III Acro	20.04.97
P	500 km ud og hjem			LEDIG		

Højde

Q	Højdevinding	5.182	m	Helle Lundgren og Manuela Andrich	Duo Discus	14.03.03
R	Absolut højde	6.441	m	Helle Lundgren og Manuela Andrich	Duo Discus	14.03.03

2007

Juli

7. Yeovilton Int'l Air Day, RNAS Yeovilton, England (www.royalnavy.mod.uk)
7.-8. PFA Fly-in, Popham, England (www.pfa.org.uk)
7.-8. Flying Legends Airshow, Duxford, England (www.iwm.org.uk)
14.-15. Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England (www.airtattoo.com)
19.-22. Flughafenfest/Fly-in, Westerland, Sylt (www.flughafen-sylt.de)
20.-22. Tannkosh Fly-in & Airshow, Tannheim (EDMT) (www.tannkosh.com)
21. Texel Airport 70 år, Texel, Holland (www.texelairport.nl)
22. History of Flight Festival, Blenheim Palace (nær Oxford) (www.flytothepast.com)
23.-29. EAA AirVenture, Oshkosh (www.airventure.org)
28.-29. Flugtage, Kiel, Tyskland (www.flugtage.de)

August

- 10.-12. Int'l Old Timer Fly-In, Schaffen Diest, Belgien (www.dac.be)
17.-19. Int'l Moth Rally, Woburn Abbey (www.dhmothclub.co.uk)
18.-19. Flyvningens Dage, Roskilde Lufthavn (www.airshow.dk)
21.-26. MAKS 2007, Zhukovski lufthavn, Moskva (www.aviasalon.com)
25.-26. Rygge Air Show, Rygge (nær Oslo), Norge
31/8-2/9 Elverum Open Air Rally, Starmoen, Norge (info: bobbo@hjulstad.org)

September

- 3.-6. Asian Aerospace Expo and Congress, Hong Kong, Kina
8.-9. Oldtimer Fliegertreffen Hahnweide, Kirchheim/Teck (www.oldtimer.wolf-hirth.de)
8.-9. Duxford Airshow, Duxford, England (www.iwm.org.uk)
12.-16. 44th Reno Air Races & Air Show, Reno, Nevada (www.airrace.org)
15.-16. Airport Days, Hamburg, Tyskland (www.airport-days.de)
19.-22. Beijing Aviation Expo, Beijing, Kina (www.cplexhibition.com/aviation)
22.-23. Commemorative Air Force Air Show, Midland, Texas (www.airsho.org)
25.-27. NBAA Exhibition and Convention, Atlanta, Georgia, USA (www.nbaa.org)
27.-30. Gathering of Mustangs & legends, Columbus, Ohio (www.gml2007.com)

Oktober

- 2.-4. Helitech helicopter show, Duxford, England (www.helitech.co.uk)
14. Duxford Autumn Airshow, Duxford (www.iwm.org.uk)

November

- 7.-11. U.S. Air Force 60 år Air Show, Nellis AFB – Las Vegas (www.aviationnation.org)
11.-15. Dubai Air Show, Dubai, UAE (www.dubaiairshow.org)

OG I 2008

- 24-26/2 Heli-Expo, Houston, Texas (www.heliexpo.com)
21-23/3 Warbirds over Wanaka, Queenstown, New Zealand (www.warbirdsoverwanaka.co.nz)
18-19/4 IMAS Gebräuchflugzeuge, Friedrichshafen (www.imas-friedrichshafen.de)
27/5-1/6 ILA Berlin, Tyskland (www.ila-berlin.de)
14-20/7 Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)

* Shuttleworth:

Den første søndag i månederne april – oktober er der arrangement på Old Warden Aerodrome, England (www.shuttleworth.org).

* Old Rhinebeck:

Air show hver lørdag og søndag fra 16. juni til 14. oktober på Old Rhinebeck, New York (www.ldrhonebeck.org).

Se også www.airshows.org, der omfatter mange sider med air shows i USA og Canada, og www.european-airshow.com med oversigt over air shows i Europa og uden for Europa.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



Gotland atter under dansk kontrol

Tekst: Arne Panduro · Foto: Knud Nielsen

28 danske motorfly med knap 77 piloter og mandskab satte sit tydelige præg på den smukke svenske ø i Østersøen i Kr. Himmelfartsferien. Den årlige DMU-tur blev en stor succes, men undervejs blev det både til en del prøvelser og mange gode oplevelser.

De fleste danskere husker nok fra historietimerne, at Skåne, Halland og Blekinge engang var dansk. Mindre kendt er det måske, at også Gotland var under dansk kontrol i mange år. Det var Valdemar Atterdag, der indtog hansestaden Visby i 1361 efter et usædvanligt blodigt krigstog, og hele Gotland forblev under dansk flag helt frem til 1645. Under erobringen blev tusinder af dårligt udrustede bønder slagtet ned uden for Visbys imponerende bymur, hvorefter de blev begravet i massegrave sammen med en stor del af deres udstyr.

Helt så blodigt foregik den danske invasion anno 2007 dog ikke, og det blev kun til et ophold på tre dage i stedet for de knap 300 år. Alle de danske fly fik faktisk landingstilladelse, selv om kontrolløret i Visby på et tidspunkt havde 'udsolgt' i transponderkoder og måtte låne fra kollegerne på fastlandet. Det lokale, svenske 'luftvåben' overgav sig uden kamp, og en senere landingskonkurrence blev også klart vundet af danskerne.

Inden det kom så vidt havde de danske piloter faktisk været op mod en tungere modstand, idet et lavtryk over Sydsverige Kr. Himmelfartsdag

ødelagde mange timers detaljeret planlægning af turen fra Danmark til Visby. Den oprindelige plan indebar et stop i Höganäs og derefter flyvning i nogenlunde samlet formation til Visby. Men kun godt halvdelen af de 28 fly nåede frem på førstedagen, og de måtte da også flyve en del af turen i lav højde over fastlandet meget tæt på de tilladte vejrminima.

Nogle af os valgte den forsigtige løsning og ventede til dagen efter. Fredag morgen havde lavtrykket forføjet sig nordpå, men der var stadig mange skyer. Da vi skulle over meget vand, sikrede vi os ekstra, idet vi tog vest på, inden vi drog mod øst. Redningsvest, altså. Men så var det også en himmelsk oplevelse med smørlluft i 6.500 fods højde, medvind og et silkeagtigt, hvidt skytæppe nedenunder.

Indkvarteringen under tidligere DMU-ture har ofte været på hotel, og transporten lokalt med bus. Denne gang havde turplanlæggerne Annegrete Zobbe, Vagn Jensen og Louis Røvs Hansen, valgt at indlogere alle i feriebyen Gustavsvik Semesterby, der ligger ned til stranden et par kilometer fra lufthavnen, med plads til otte personer i hvert hus. Transporten forgik på lejede cykler, som alle fik udleveret ved ankomsten. Det viste sig at være en rigtig god ide, da det indebar ekstra fornøjeligt samvær og cyklerne gav en ekstra frihed til at få klaret praktiske sager og samtidig få udforsket det meste af Visby.

Det stod netop øverst på programmet fredag, da de først ankomme fik en guidet rundvisning i det smukke, historiske Visby, som stadig præges af den imponerende bymur fra Middelalderen. De fleste fik også en god portion motion på en 18 kilometer lang tur om eftermiddagen, som bl.a. gik forbi Pippi Langstrømpes Villa Villekulla og til Höglint syd for Visby og den imponerende udsigt herfra.

Aftenens program var ikke en helt almindelig tur i byen for at spise. Der var for alvor lagt i kakkellovnen på Middelalderkroen Clematis i Visbys gamle bydel. Her får vi lov at opleve, hvordan det var at spise ude i Middelalderen. Menuen var fra den tid; gafler, servietter og andet moderne udstyr var der ikke noget af, men til gengæld masser af levende musik, dans, akrobatik og ildslugning.

Lørdag var afsat til det, som de fleste egentlig interesserer sig allermost for: Nemlig af flyve. Og inden dagen var gået, havde mange fået langt mere flyvetur, end de havde forstillet sig.

Programmet bød på en umiddelbart lille smuttur til den tidligere militære flyveplads Bunge på den nordlige spids af Gotland. Først var der dog briefing ved formanden for Gotlands Flygklubb, Per-Eric Edlund, der i øvrigt viste sig at være lidt af et fund og en fremragende vært for det danske besøg.

Allerede her lå det klart, at der blæste lidt af en 'pelikan' med hen ved 30 knob fra syd. Men da der er hele tre baner,





Menuen i Middelalderen var ikke noget at skrive hjem om, men underholdningen fejlede ikke noget. Her en situation fra Middelalderkroen Clematis, hvor man spiste med fingrene, men så var det også tilladt at tørre den i dugen. Men der var også masser af musik, dans og akrobatik, der ikke stod tilbage for nogen.

der krydser hinanden, i Bunge, var der mulighed for at undgå de værste sidevindslandinger. Netop landingen var ekstra interessant, fordi medlemmer af Gotlands Flygklubb havde lovet at bedømme landingerne og således lave en lille konkurrence ud af det.

Umiddelbart efter starten fra Visby var turbulensen ekstrem, men med den kraftige medvind tog turen kun et kvarters tid, og alle landede på bane 16 i Bunge som perler på en snor med få minutters mellemrum. Resultatet af konkurrencen fik deltagerne dog lov at vente på. Derimod havde den private ledelse af Bunge flygfält, ESVB, gjort klar med kage og forfriskninger.

Således ved frisk mod spadserede alle først over til flyvepladsens nabo, Bunge Museum, der er et af Nordens største frilandsmuseer med et tankevækkende indblik i livet på Gotland i forskellige tidsperioder fra 14-1500 tallet og frem til 1800-tallet. De lokale guider var i høj grad med til at gøre de imponerende udstillinger levende med et væld af mere eller mindre grufulde anekdoter.

Da alle igen var samlet i hangaren på flyvepladsen, gik starten med korte intervaller med kurs mod bane 21 i Visby Lufthavn. Utålmodigheden skulle dog hurtigt vise sig at give bagslag. Selv om der nu var stærk modvind, hobede en stor del af de 28 fly sig hurtigt op ved holdingpunktet Lokrume, for kort herefter at blive beordret til at flyve nordpå

igen for at få løst op på den trafikprop i luften, som der reelt var tale om.

Den stærke vind betød således, at Visby Tower krævede en afstand på 3 kilometer mellem flyene i kontrolzonen, og derfor fik de enkelte fly kun langsomt tilladelse til at komme ind i zonen. Enkelte fly var tilmed betænkeligt tæt på at løbe tør for benzin, da det for de sidste havde taget næsten to timer for at flyve den tur, som på udvejen kun tog et kvarter. Alle kom dog sikkert ned, og så var der kø ved brændstofpumpen.

Som afslutning på den 'rystende' tur og en ellers dejlig dag var Gotlands Flygklubb vært for en middag i lufthavnsbygningen. Her var det så, at spændingen om landingskonkurrencen skulle udløses. Det gav lidt ekstra respekt blandt de garvede motorflyvere, da den eneste UL-pilot, Bo Rønnow fra Fåborg, i sit næsten nye CT ultralette fly løb med en af præmierne. Ikke mindre imponerende var det, at førstepladsen ubeskedent blev besat af turleder Røvs, der ikke har mistet taget med Piper'en, selv om det 'vistnok' er det godt stykke tid siden, han rundede de 80 år.

I realiteten var der tale om en lille svensk-dansk landskamp, idet også de lokale piloter var med i konkurrencen. De måtte dog se sig slået – det blev aldrig oplyst, hvordan deres landinger var. Men efterfølgende var der kun ringe undskyldninger.

- Vi har mange bortforklaringer. De var jo klart i overtal med deres 28 fly.



Bölkow OY-ELM flyves af Jens Elmeros fra Aalborg, som her er med i landingskonkurrencen i Bunge på nordspidsen af Gotland.

Vi havde kun adgang til to fly, lød meldingen således fra klubformand Per-Eric Edlund i den lokale avis, Helagotland.

Bortset herfra blev den danske 'invasion' denne gang budt mere end velkommen af alle de svenske værter, og det fremgik, at der stadig er mange på Gotland, der i mere eller mindre fuldt alvor arbejder kræver Gotland tilbage under dansk flag.

Det blev dog ikke til noget i denne omgang. Alle de danske fly forlod Visby søndag formiddag i ganske pænt vejr og returnerede til deres respektive hjemhavne. I bevidstheden om, at turen i år ikke alene havde været en stor oplevelse. Alle havde lært noget om at flyve internationalt, og alle var en smule sikrere piloter, end da de tog hjem fra.

For 70 år siden



Af Ingrid Muus

Da jeg ved juletid skrev om den netop i december 1936 udkomne bog *Flyvnings Historie* i Danmark forekom det mig lidt pudsigt, at der allerede kunne skrives en sådan bog i 1936. Men når man ser i juli nummeret af FLYV 1937 må man sande, at flyvningen er blevet en del af hverdagen i Danmark. Der er flere daglige forbindelser fra Kastrup til Berlin, Amsterdam, Rotterdam, Paris, London, Ålborg, Malmø, Hamburg, Bruxelles, Antwerpen, Stockholm, og en enkelt daglig afgang til Göteborg og Oslo. I løbet af den korte tid er radius udvidet fra Malmø til Paris og London.

Og ikke nok med det. Flyvningen som del af forsvaret er nu så gammel, at Hærens Flyvertropper kan fejre 25 års jubilæum. »Den 2. juli lagdes grunden til det nuværende selvstændige Vaaben: Hærens Flyvertropper, og Starten kunde ikke have været mere beskeden. Det begyndte med en enkelt Flyvemaskine, et B. & S. Monoplan, der tilhørte Kaptajn T. Grut af Ingeniørkorpset, og som denne vederlagsfrit overlod Hæren. Nuværende Mester Peter Nielsen blev engageret som Flyver, og under Ledelse af Premierløjtnant J. B. Ussing paabegyndtes den første militære Flyveruddannelse, der foruden Ussing selv omfattede Premierløjtnanterne Hammelev og Nørgaard«. Der blev i anledning af jubilæet udgivet en bog: »25 Aars Flyvning ved Hæren. Heri skildrer Flyvere, fra de ældste til de yngste, Mekanikere fra Værkstederne, Ingeniører og Flyversoldater et Væld af Oplevelser fra de Aar, der er gaaet, og de mange Historier, der tilsammen giver et udmærket Billede af Livet inden for Flyvertropperne, er skrevet saa fornøjeligt og paa en saa-

dan Maade, at de ogsaa vil interessere og mere de Læsere, der ikke har haft nogen som helst Forbindelse med den militære Flyvning«.

Jeg kan ikke lade være med at tænke den tanke, at der må være nogen nulevende, som på en eller anden måde har været i berøring med disse gamle pionerer. Det er trods alt kun 10 år før Deres ærbødige klummeskriver så dagens lys, at dette 25 års jubilæum blev holdt.

Ballonparken holdt også 25 års jubilæum, hvad skulle man egentlig med sådan en ballonpark? Når jeg læser artiklen skinner det tydeligt igennem, at en læser i 1937 formodentligt ikke er i tvivl om ballonernes opgaver. Der kommer et hint her: »Først i 1932 fik Ballonparken sin plads i Solen, idet den nu blev nævnt i Hærloven som en »rigtig« Afdeling, og der blev sat Befalingsmænd i Nummer ved parken. I Aarene 1933-1936 har Parken uddannet sine egne Rekrutter, og paa Skoler i de samme Aar er der uddannet en fast Stab af Observatører og Ballonmestre. Ved Hærloven af 1937 blev Parken atter sat i Skyggen, hvad det betyder vil Tiden vise, maaske er Ballonernes Dage talte; Tidens nye Opfindelser; Flyvemaskinernes voksende hastigheder og Mølleplaner vil maaske for Stedse hindre, at Ballonerne kommer til Ære og Værdighed igen, men i Henhold til den nugældende Hærlov skal altsaa Aargang 1937 uddannes ved Parken, og den kan derfor fejre sit Jubilæum midt i Arbejdet«. Observationer, altså.

Flyvningen ville også gerne i 1937 have fat i ungdommen, og derfor spiller kombinationen økonomi og legeglæde en stor rolle i de år, hvor det at tage et A-certifikat endnu var forbeholdt de ganske få. Svæveflyvning og modellflyvning havde helt

andre muligheder for at engagere ungdommen, og mange modellflyveklubber så dagens lys. Der blev arrangeret den første danske modellflyvelejr i pinsen med Odense Modellflyveklub som værter. Ambitionerne havde været højere: »Der var som omtalt i sidste Nummer af FLYV planlagt en stor Lejr nu til Sommer, men den er desværre blevet opgivet for i Aar, fordi forskellige Omstændigheder bevirkede, at den saa nødvendige Tiltætelægning og Organisation ikke kunde tilendebringes inden for den Tid, der stod til Raadighed. Skal en saadan Lejr organiseres, maa det ske under Ledelse af et Dansk Modellflyver Forbund omfattende alle Landets Klubber, men et saadant Forbund har jo endnu ikke set Dagens Lys – forhaabentligt sker det snart.

I Berlingske Tidende for nylig blev en vis ingeniør, oberst Otto Petersen, ønsket tillykke med sine 90 år. Stadig aktiv formand for Erhvervsflyvningens Sammenslutning og stifter af Dansk Faldskærmsunion – han må også have været med dengang i 1937, 20 år gammel. Gad vide om han som så mange andre drenge startede karrieren med modellfly? Fødselsdagsomtalen nævner det ikke, men der er jo sjældent plads til det hele.

Men ham, der skrev om hvordan man byggede modellfly i FLYV juli 1937, det var også ham der skrev den bog, der var det teoretiske grundlag for mit A-certifikat i 1984, Motorflyvehåndbogen af Per Weishaupt. Så – det er egentlig ikke så længe siden, hvis man tænker i år, men tænker man i udvikling af flyvning, ja så drejer det sig jo om par århundreder klempt sammen på 25 år.



Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-CKW	Falcon 2000	2002	166	22.05.2007	Air Alsie A/S, Sønderborg	TC-DGC
OY-HGS	Eurocopter 350B3	2007	4226	25.04.2007	Air Greenland A/S, Nuuk	
OY-MRO	Boeing 737-73A	1999	28497	22.05.2007	Sterling Airlines A/S, Dragør	N497TF
OY-NUD	Cessna 560 Citation V	1990	560-0064	19.04.2007	OY-NUT I/S, Støvring	OE-GPC
OY-RJE	Bombardier CL600-2B19 (Ser. 100)	2007	7009	30.04.2007	NAC Nordic Aviation Contractors A/S, Billund	C-FMUQ
OY-XZY	Scheibe SF 25C	1996	44615	16.05.2007	Svævefly, Nykøbing Mors	D-KTIV

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-DSA	Beech 19A	16.05	John Madsen, Skibby	Havareret
OY-XAO	Schleicher K 8 B	06.06	Fyns Svæveflyveklub, Farum	Havareret
OY-XDM	Astir CS	23.05	Nordsjællands Flyveklub, Gørløse	Havareret

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AXZ	Schleicher K 8 B	07.06.2007	Fyns Svæveflyveklub, Farum	Søren Sylvest Jacobsen
OY-BBE	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	11.05.2007	Andelsforeningen OYBBE, Skævinge	Ole Beckman + Kurt Buus +
OY-BJD	Cessna F 150 H	23.05.2007	Kurt Buus, Ejstrupholm +	Ib Lindekilde Nielsen + S&G, Tasiilaq
OY-EGP	Cessna F 172 H	07.06.2007	Flymøller, Haderslev	Andersen og Lading I/S, Glostrup
OY-HDC	Agusta Bell 206	08.07.2007	Hans E.Pedersen, S&Gs Eftf.	
OY-HEP	McDonnell Douglas 500N	30.05.2007	Andersen & Rønje I/S, Glostrup	

NOTAM

Det er muligt at **forsikre** pilotens uddannelsesomkostninger og erhvervsevne

Ring på tlf. 70201927 for nærmere detaljer.

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring

Mere info på www.simons1.dk



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

northern Keyman Certifikatforsikring til piloter

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf.: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-mail: maegler@simons1.dk

HISTORISKE VINGESUS

DOUGLAS C-124 GLOBEMASTER II

AF WILHELM WILLERSTED

Det er vist ikke for meget sagt at Douglas-fabrikken er toneangivende inden for konstruktion af især store transportfly.

Under Anden Verdenskrig gik det op for de allierede, at der var behov for store langtrækkende transportfly til at bringe udrustning og andet militært grej rundt til de forskellige krigskuepladser verden over. »Transport-slidderne« C-47 Skytrain og C-54 Skymaster banede vejen for en sand flyvende kæmpe fra Douglas, nemlig C-74, der fik tilnavnet Globemaster. Det store firemotorede transportfly, der jo egentlig opstod som en udvikling af C-54, blev leveret til USAF 11. oktober 1945 og var den første af de i alt 14 fly, som det amerikanske flyevåben nu forsigtigt anskaffede til transporteskadrillerne.

C-74 var et fantastisk fly, og Douglas indså, at den snildt kunne være forløberen for en endnu større lastmaskine, som man derfor gik i gang med at arbejde på i fabrikken i Long Beach, Californien. Det blev

dobbeltdækkeren C-124, som man i respekt for C-74 kaldte Globemaster II.

Ligesom ved C-74 var drivkraften de bomstærke stjernemotorer Pratt & Whitney R-4360, som hver yder 3.300 hk

Der var altså virkelig bulder på, når man fyrede op for de fire motorer, at det gav Globemaster II øge- eller kæle-navnet »Old Shakey«, måske nok mest fordi den gamle kæmpe »sitrede i takkelagen« når den fuldt lastet på næsten i alt 100 tons brølede ud ad startbanen.

Det var let at komme til placere fragt i flyet. Både gennem de dobbelte »muslingeskal-formede« døre i næsen af flyet og via en last-elevator under bagkroppen. Der var også to indbyggede kraner i loftet, som hver kunne manøvrere med syv tons lasteemner.

Der var plads til 200 fuldt udrustede soldater i dobbeltdækkeren, der også kunne indrettes til at medføre 127 sære på bærer.

Globemaster II fløj første gang den 27. november 1949.

Der blev bestilt 448 Globemasters, og USAF fik den første i maj 1950, så man rubbede neglene i Californien, men der var også mange steder Globemasteren kunne sættes i sving. Fra 1950 til 1955 var den gamle lastlæmpe i aktion i Korea. Desuden blev C-124 i de år benyttet under operation »Deep Freeze« i Antarktis og det gjorde sikkert ikke rysteriet mindre.

Fra 1959 til 1961 blev C-124 brugt til at transportere Thor missiler over Atlanten til England, og så var flyet naturligvis også



*"Old Shakey" passerer her i fornem stil
Mount Fuji - Japans hellige bjerg.*



Data

Douglas C-124 Globemaster II

Motor: Fire Pratt & Whitney R-4360 "Wasp Major" på hver 3300 hk

Spændvidde:..... 53,0 m

Længde:..... 40,0 m

Højde:..... 14,7 m

Tomvægt:..... 46.000 kg

Max.startvægt:..... 78.000 kg

Max.Hastighed:..... 520 km/t

Rækkevidde:..... 5.500 km

Douglas C-124 var ofte på visit i Københavns Lufthavn i halvtredserne. Her passerer kæmpen en af de gode gamle, lufthavnsbusser på vej til Kastrup Syd, hvor USAF foretrak at lade flyet parkere. Bemærk besætningsmedlemmet, der kigger ud ad en luge øverst på kroppen, så han kan lede flyet på rette vej til parkeringsområdet.



i udstrakt brug under Vietnam-krigen.

USAF Strategic Air Command havde C-124 i tjeneste til 1962. Så blev flyet overladt til Air National Guard, som havde maskinen i brug indtil september 1974.

Det sidste C-124 fly, som ANG fløj med, hviler nu meget passende ud på U.S. Air Force museet i Dayton, Ohio.

Den fylder godt op midt i en af hallerne, hvor »Old Shakey« troner med sine muslingskal-døre vidt åbne, så man rigtig kan blive imponeret over bugen i den flyvende hvalfisk.

I en årrække kunne man se en anden Globemaster II parkeret ved en motorvejsudfletning i Las Vegas i Nevada.

Her var der vilde planer om at indrette Globemasteren til restaurant – velsagtens spækket med enarmede tyveknægte og andre spilleautomater, men (heldigvis) kunne der ikke skaffes sponsorer til dette noget upassende eftermæle for et så prægtigt fly. Det blev hugget op, og flyets instrumenter blev solgt via Internettet på eBay.

Der var også effektive planer om at få nogle Globemaster II-ere gjort flyveklar.

Travis Air Museum, der ligger ved San Francisco i Californien fik foræret en C-124, som i en længere årrække stod parkeret uden for det amerikanske flyvevåbens skydeområde i Maryland. Globemasteren var dog ikke blevet brugt til skydeskive, men havde været benyttet til opbevaring af diverse effekter. Vejen til Californien er lang, så man besluttede sig til at lade Globemaster II komme på museum ad luftvejen. En stor gruppe frivillige gik i gang med at gøre »Old Shakey« flyveklar, og den 10. juni 1984 kunne man nyde synet af en C-124 over Golden Gate Bridge i San Francisco



C-124 hygger sig gabende mellem klenodierne inden døre på U.S. Air Force flymuseet i Dayton, Ohio. Imens er "slægtsnavnet" Globemaster ført videre, idet USAF jo har navngivet deres nyeste store effektive transportfly C-17 Globemaster III!

inden flyet landede på Travis AFB, hvor den nu er permanent udstillet.

Der bliver desværre ikke tale om flere flyvninger med denne Globemaster, der har (måske) været for rystende en oplevelse for de implicerede.

Endnu en Globemaster II har dog fået luft under vingerne efter pensioneringen.

Det er den C-124, som med civil registrering havde været benyttet af Detroit Institute of Aeronautics. Den var stationeret på Selfridge Air National Guard Base ved Detroit. Men den 9. oktober 1986 lykkedes det en modig flybesætning at flyve C-124'eren fra Detroit til McCord Air Force Base i Tacoma, Washington. Da C-124 ankom til staten Washingtons luftrum blev »Old Shakey« i øvrigt mødt af en C-130 Hercules og en C-141 Starlifter fra 62nd Military Airlift Command, og de to fly eskorterede derefter C-124 til landingen ved flyvemuseet på McCord basen.

Det er i øvrigt den sidst registrerede flyvning med Douglas C-124 Globemaster II.



Det kan godt være at USAF's "Old Shakey" levede op til sit navn, da det store Douglas-fly mellemlandede i ultra-lave kuldegrader på basen i Søndre Strømfjord i Grønland, hvor der jo er koldt på toppen.



**Protector**

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

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

Anders Madsen, generalsekretær

Knud Larsen, redaktør af Flyv

Birgit Eldov, bogholder

Internet adr.:

Telefax

Telefon

4614 1503

4614 1502

4614 1506

4619 1316

E-mail

am@kda.dk

flyv@kda.dk

be@kda.dk

www.kda.dk

KDA Pilotshop

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde

SE-nr. 63 66 28 28

Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

Svend L. Jensen, butiksleder

Jan Fraenkel

Telefax

Telefon

4614 1507

4614 1508

4619 1316

E-mail

butik@kda.dk

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)

Jens Feldborg (næstfmd.)

Hans Havsager

Vagn Jensen

Niels Jensen

Søren Pedersen

Niels-Christian Levin Hansen

Telefon

9829 3636

3250 7898

4648 0608

8644 1133

2943 2967

4828 9196

4581 0094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen

Kronhjørntvej 4, 8270 Højbjerg

Telefon 8627 6663

Internet adr.: www.ballonunion.dk

E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hænggilding og Paragliding Union

KDA-huset

Lufthavnsvej 28

4000 Roskilde

Telefon 4614 1509

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

Hvidørevej 45

2930 Klampenborg

tlf. 2624 8888

www.kunstflyvning.com

e-mail: dolriis@syntase.dk

Dansk Motorflyver Union

www.flyvdmu.dk

Fmd.: Knud Nielsen

Tlf. 86 23 16 52

E-mail: knni@post2.tele.dk

Sekretariat: Merete Strandberg

Limfjordsgade 121, Gjø, 9440 Åbybro

Tlf. 7878 2190

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: bkdpg@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 & Klub

Michael Fogh

Ørslevklostervej 82

7840 Højslev

Tlf. 2165 4656

E-mail: m_fogh@hotmail.com

Dansk Ultralet Flyverunion

Sekretariat: Dagmar Skov

Gl. Kirkevej 1, Tiset

6510 Gram

Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00

Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00

tlf. 7482 2021, fax 7482 2400

e-mail: dagmar@dbmail.dk

www.dulfu.dk

DULFU og KDA

På DULFU's repræsentantskabsmøde i marts 2007 besluttede forsamlingen med stort flertal at melde sig ind i Kongelig Dansk Aeroklub. En samarbejdsaftale er efterfølgende indgået.

På et møde i KDA-huset i april underskrev parterne aftalen.

WAG gik til Torino

Fredag den 1. juni blev det afgjort at FAI World Air Games 2009 skal foregå i den italienske by Torino, og dermed blev det ikke i Odense. FAI Selection Committee traf beslutningen efter at hver af de tre byer (Moskva, Torino og Odense) havde forelagt den endelige præsentation i det Olympiske Museum i Lausanne.

WAG 2009 vil finde sted i perioden 7 – 13. juni 2009. Se mere på www.worldairgames.org.



Samarbejdsaftalen underskrives af de to formænd: (fra venstre) Aksel C. Nielsen, KDA og Hans Havsager, DULFU. I bagerste række ses fra venstre Anders Madsen, generalsekretær KDA, John Carlsen, materielchef og næstformand DULFU og Ole Gellert Andersen, uddannelseschef DULFU.



ØSF ny hangar

Mere end 60 af medlemmerne i Østsjællands Flyveklub var samlet til rejsegilde på flyvepladsen fredag den 8. juni. Det var en festlig begivenhed, da det sidste stålspær blev rejst i den nye hangar.

Klubbens formand holdte en festlig tale og roste de af klubbens medlemmer, der har hjulpet til. Og det er mange. For alt arbejdet med byggeriet er lavet på frivillige kræfter og initiativ.

Indsatsen blev fejret som et ægte rejsegilde bør fejres med røde pølser, øl, sodavand og hurraråb, mens solen skinnede over klubbens medlemmer der kunne sidde »i den nye hangar« i den smukke sommeraften.

Når hangaren er bygget færdig kommer klubbens to tosædede fly og klubbens motorsvævefly til at stå fast i den nye hangar.



Mere hangarplads i Kongsted.



KDA PilotShop

Åben mandag – fredag kl. 10.00 – 15.00

Køb også online på www.kda.dk

Hver torsdag helt til kl. 18.00



KDA PilotShop
Telefon 4814 1807
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvvej 28
4000 Roskilde



Kongelig Dansk Aeroklubs ordinære repræsentantskabsmøde lørdag den 21. april 2007 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:

Union	Stemmer
Dansk Ballon Union	1
Dansk Hang- og Paraglider Union	5
Dansk Motorflyver Union	10
Dansk Svæveflyver Union	19
Dansk Faldskærms Union	16
RC Unionen	1

Der var ikke repræsentanter fra:

Union	Stemmer
Fritflyvnings-Unionen	1
Dansk Kunstflyver Union	1
Dansk Nul G Klub	1
Linestyrings-Unionen	1

Repræsentant for direkte medlemmer:
(Valgt på formøde kl. 10.00)

Søren Pedersen 4 st.

Bestyrelsen for KDA har én stemme
for hvert bestyrelsesmedlem 5 st.

Total antal mulige stemmer: 70 st.

Antal stemmer til stede: 67 st.

KDA's formand Aksel C. Nielsen bød velkommen særlig velkomst Erik Juhl Mogensen fra SportEventFyn samt til Henrik Sandum og Per Veignberg fra Statens Luftfartsvæsen.

Generalsekretær Anders Madsen nævnte at der til mødet var der kommet afbud fra Michael Greve Ahlefeldt-Laurvig Bille, B.V. Larsen og Kai Holm, protektor H.K.H. Prinsgemalen

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 repræsen-

Referat repræsentantskabsmøde

tantskabsmødet var beslutningsdygtigt.

2. Aflæggelse af årsberetning ved formanden

Formanden bad om forsamlingens godkendelse af at Erik Juhl Mogensens fik ordet, for dermed at orientere om udviklingen i World Air Games. Forsamlingen godkendte denne ændring i dagsordenen, og gav ordet til Erik Juhl Mogensen, som fortalte at Odense by gerne ville have internationale begivenheder til byen, og så en god mulighed i World Air Games. Et arrangement af den størrelse kan normalt tiltrække ca. 60.000 tilskuere over en seks dages periode. Odense har en god infrastruktur og er et godt ud på en værtsby til et arrangement af denne størrelse. I modsætning til store hovedstæder har arrangementet chance for at blive virkelig genkendt og ikke risikere at drukne i det store tilbud af arrangementer i de konkurrerende byer som f.eks. London og Moskva. Erik Juhl Mogensen gennemgik kort budet fra Odense, og fortalte om den efterfølgende proces i udvælgelse af værtsby. Den endelige udvælgelse finder sted fredag den 1. juni 2007 i Lausanne.

Derefter blev repræsentantskabsmødet genoptaget. Formand Aksel C. Nielsen havde følgende mundtlige beretning som supplement til den udsendte skriftlige beretning:

Velkommen til Allan Dam, der præsenterer DULFU, som vi byder velkommen i familien. DULFU har på deres repræsentantskabsmøde besluttet at tilslutte sig KDA. Det sker med virkning fra den 1. april i år og der er også underskrevet en overenskomst, som gør at DULFU kan være til stede i dag. Det er en positiv udvikling som alle kan være tilfredse med.

Der er udarbejdet en beretning, som jeg mener giver et godt billede af det KDA har beskæftiget sig med i årets løb.

Nogle af aktiviteterne har haft megen indflydelse på, hvad bestyrelsen

og udvalgsmedlemmerne har beskæftiget sig med i de første måneder af det nye år, hvilket bl.a. har fremgået af artikler i FLYV og på KDA's hjemmeside.

Jeg vil derfor blot knytte nogle få kommentarer til den udsendte beretning, som udvalgsformændene er parat til at knytte bemærkninger til.

Som nævnt sidste år ville vi stå overfor arbejdstunge opgaver i 2006. Det viste sig også at holde stik, idet det blev klart for os, at skulle vi påvirke beslutningstagere måtte vi sætte alle sejl til og tydeligt gøre opmærksom på vores holdning til det regelværk, der var under udarbejdelse.

Under arbejdet med forslag til nye bestemmelser blev det klart for os, at vi ikke havde samme synspunkter som vore nationale myndigheder, hvilket medførte at vi rettede en direkte henvendelse til transportministeren og trafikudvalget, som vi fik foretræde for, samt senere en direkte henvendelse til danske medlemmer af Europaparlamentet.

Der har i hele forløbet været et forbilledligt samarbejde mellem de kræfter i KDA-regi, der professionelt har arbejdet med udtalelser og formuleringer af vore holdninger. Det gælder både ansatte og frivillige. Tak for en fantastisk indsats, som uden tvivl bidrog til at vore synspunkter fandt gehør hos EU.

For øjeblikket afventer vi resultatet af tre studerendes analyser af luftsportens og fritidsflyvningens muligheder indenfor markedsføring. Der er tale om tre studerende fra Niels Brock, der som deres hovedopgave har beskæftiget sig med opgaven her i huset gennem de seneste måneder. Det bliver lidt spændende at se, hvordan unge mennesker ser mulighederne for en snart 100-åring.

Vi har ikke nogen fornemmelse af om analysen også fokuserer på medlemsituationen, hvilket nok kunne være både interessant og nyttig, eftersom vi må konstatere en faldende tendens, som bringer det samlede medlemstal fra 7.028 medlemmer i 2005 ned på

6.558 i 2006. Der kan eventuelt være tale om lidt periodeforskydning, men det ændrer ikke billedet, som hovedsagelig er påvirket af en negativ udvikling for faldskærmene og paragliderne og hanggliderne. Det positive er udviklingen for svæveflyverne, der tegner sig for en pæn fremgang. Med DULFUs 400 medlemmer holder vi skansen. p.t.

Der kan være flere årsager til den negative udvikling, som vi endnu ikke kender til. Derfor kan det være interessant at se nærmere på, om der er muligheder for at tiltrække sig større opmærksomhed.

Som vi hørte er der mulighed for at få WAG til Danmark i vores jubilæumsår. Dette er måske den største mulighed vi får, for at tiltrække mediernes opmærksomhed – hvis det er det der skal til.

Måske kan rapporten fra de unge mennesker give os et fingerpeg herom.

I årets løb har der i lighed med tidligere år været sat fokus på FLYV. Det var også tilfældet på formandsmødet. Her gav man udtryk for, at FLYV er et vigtigt kommunikationsmedie, forudsat det indeholder de informationer læserne finder interessante og nødvendige.

Der har været fremsat krav om, at det skulle være frivilligt, hvorvidt man skulle modtage FLYV. For DMU's vedkommende var frivillighedsprincippet væsentligt, hvorfor KDA imødekom dette. Heldigvis har det ikke medført nogen nævneværdig nedgang i antallet af abonnenter.

Bestyrelsen har naturligvis lyttet til den kritik, der har været fremført og har derfor defineret kommunikation som et af de fire fokusområder.

Jeg vil slutte her for min part – og bede udvalgsformændene tage over i det omfang de ønsker at uddybe deres udvalgsberetninger.

2006 har været et spændende år, hvor mange har ydet en stor indsats til gavn for både fritidsflyvningen og luftsporten, derfor vil jeg på bestyrelsens vegne sige tak for indsatsen og for samarbejdet i det forløbne år. Jeg vil særligt takke bestyrelsen for samarbejdet og for det engagement I har udvist i årets løb. En stor tak til KDA's medarbejdere for en altid imødekomende og engageret indsats.

Dirigenten åbnede herefter for kommentarer til beretningen.

Jens Feldborg: Desværre ser vi meget lang respons på luftrumssager i SLV. Feldborg understregede, at han desværre var nødt til at komme med barske bemærkninger, men at der også skulle gives ros til SLV for en positiv udvikling i bl.a. sagsbehandlingstider når vi taler om luftdygtighed. Men han og KDA var meget skuffede over direktionens holdning til at lytte på brugerne af luftrummet. Der har ikke været velvilje fra SLV's side til at inddrage KDA i vigtige beslutninger.

Val Eggens: EASA har sammen med I-AOPA igangsat en analyseopgave. Industrien er med i forskellige grupper. Der er tale om et studie af området og budgettet er på 60 mill. EUR. Det operationelle koncept udarbejdes af konsulentgruppe. FL0-FL130 er det interessante område for KDA's medlemmer. Digitale radioer er på vej og meget interessante. Vi håber derved at kunne springe 8,33 kHz radioer over – da disse kan vise sig at være en unødvendig investering. Desværre er »de tunge« luftrumsbrugere toneangivende/bestemmende. CFMU er en organisation af luftrumsbrugere. Europe Air Sports (EAS) har erkendt at det er nødvendigt med samarbejde over en bredere front – f.eks. med I-AOPA.

Per Veignberg: Understregede at flyvesikkerhed er højt prioriteret og SLV ikke ønsker at gå under ICAO's krav. Generelt foregår samarbejdet med KDA og unionerne godt. Men var dog enige om at vi sikkert ikke bliver enige i alle punkter.

Per Wistisen: KDA har opponeret mod at Trafikministeriet siger et og SLV giver indtryk af noget andet i EU. Det er meget uheldigt.

Jørgen Holsø: I debatten om let og tung luftfart skal det ikke glemmes at den tunge luftfart også står for en del af forureningen.

Jørn Vinther: Bemærkede at Dansk Ballon Union og Dansk Hanggliding og Paragliding Union også deltager i Rådet for Større Flyvesikkerhed's arbejde, hvilket ikke fremgik af årsberetningen. Generalsekretæren beklagede fejlen, og lovede at dette ville blive rettet i fremtiden.

Søren Pedersen: Flyvningen er trængt

– vi skal være med meget tidligere i planlægningen af regionerne, således vi sikrer plads til vores flyvepladser og flyvesteder.

Knud Nielsen: Efter større interesse for samarbejde mellem DMU Sport og SLV – dette i forbindelse med FLYSIK arrangementerne og konkurrencebaserede arrangementer i DMU Sport regi.

Henrik Sandum: Svarede til Knud Nielsens spørgsmål at det for nuværende ikke er muligt med konkret samarbejde om disse ting, men at man måske fremover ville have andre muligheder.

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 efterfulgt af regnskabstal i Kongelig Dansk Aeroklub.

KDA Service ApS regnskabet har været præget af vækst i omsætningen i butikken, men desværre et vigende salg af annoncer og abonnenter til FLYV, hvilket har påvirket regnskabet i negativ retning. Der er nu indgået aftale med andet annoncesalgsbureau, som tilfører flere ressourcer til opgaven, og der forventes en tydelig stigning i annoncesalget for det nye år.

Sidste år fik KDA desværre ikke tilskud fra Undervisningsministeriet, da reglerne for tilskud til konsulentarbejde var ændret. Men i 2006 lykkedes det at få beskrevet KDA udadvendte arbejde i relation til de nye regler, hvilket resulterede i et tilskud på kr. 20.983.

Udgifter til mødeaktiviteter i år 2006 har været ca. 30.000 kr. mindre end 2006. Kontingenter til henholdsvis EAS, FAI og Friluftsrådet er steget i alt ca. kr. 19.000.

Regnskabets resultat er et overskud på kr. 20.452 i KDA og overskud på kr. 112.334 i KDA Service ApS. Egenkapitalen udgør herefter i alt kroner 948.237. Jubilæumsfonden udgør kroner 146.945.

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 2007 var blevet behandlet af alle unioner på formandsmødet i januar. En efterfølgende behandling af bestyrelsen resulterede i det nedenstående forslag som blev enstemmigt vedtaget.

Generalsekretæren redegjorde kort for udgifter og indtægter. Budgettet bygger på et justeret kontingent og justeret pris på Flyv.

En enig bestyrelse foreslår derfor følgende kontingentstruktur. Beløb er incl. moms.:

KDA KONTINGENT	2007	2006
Direkte medlemmer, aktive incl. FLYV	Kr. 635,00	Kr. 585,00
Direkte medlemmer, passive incl. FLYV	Kr. 600,00	Kr. 550,00
Direkte medlemmer, juniorer incl. FLYV	Kr. 445,00	Kr. 385,00
Direkte medlemmer, firma incl. FLYV	Kr. 958,00	Kr. 675,00
Æresmedlemmer (3 stk.) incl. FLYV	Kr. 0,00	Kr. 0,00
Unionsmedlemmer fuldt kontingent	Kr. 117,00	Kr. 95,00
Unionsmedlemmer reduceret kontingent	Kr. 50,00	Kr. 45,00

FLYV	2007	2006		
	Pris pr. år	Pris pr. nr.	Pris pr. år	Pris pr. nr.
DSvU, DMU	Kr. 312,50	Kr. 26,04	Kr. 312,50	Kr. 26,04
RC-DK, DBu, DKFU, DFU, DDU, CLU, FFU, DMU	Kr. 375,00	Kr. 31,25	Kr. 375,00	Kr. 31,25
Abonnement	Kr. 475,00	Kr. 39,58	Kr. 475,00	Kr. 39,58
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	2007	2006
Vejledende pris/unionspris. Alle medlemmer.	Kr. 140,00	Kr. 130,00

Dirigenten satte forslaget til afstemning. Det blev enstemmigt vedtaget.

6. Valg**6.1 Valg af formand for bestyrelsen**

Aksel C Nielsen er på valg 2008.

6.2 Valg af bestyrelsesmedlemmer

Palle J. Christensen er på valg og genopstiller ikke. Tonny Henriksen er på valg og genopstiller ikke.

Til bestyrelsen opstillede Niels Jensen og Hans Havsager. Niels Jensen og Hans Havsager blev begge valgt til bestyrelsen.

6.3 Valg af 2 suppleanter

Knud Nielsen blev valgt som 1. suppleant.

Palle J. Christensen blev valgt 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. Status på perspektivplan

Formanden gennemgik de væsentligste punkter i forbindelse med perspektivplanen og præsenterede nedenstående liste.

KDA tilføres øgede professionelle ressourcer

Generalsekretæren øger timetal pr. 1/6

Etablering af Task Force

Gruppe etableret: Helge Hald, Jørn Vinther, Merete Strandberg, Per Wistisen og

Anders Madsen

Samarbejde indledes med DULFU og KZ&V

DULFU tilsluttet 1. april

Kontaktmøde med KZ&V afventes

Nedprioritering af opgaver til fordel for EASA-opgaver

EASA og Europe Air Sports-opgaver løses som 1. prioritet

Nyt redaktionelt koncept for FLYV

Udvalg nedsat, fremkommer med oplæg inden 1. juli 2007

8. Eventuelt

Intet.

Klubpokalen

Formanden overrakte SAS-pokalen for klubledere for år 2006 til Henning Sørensen fra Dansk Ballonunion. Henning Sørensen har igennem en lang årrække påtaget sig et stort arbejde som formand for Dansk Ballonunion, som balloninstruktør og som organisator af arrangementer – dette samtidig med han har været placeret på den absolutte top i sportslig henseende i dansk ballonsport.

Henning Sørensen var overrasket over at pokalen skulle gå til ham, men var glad for erkendtligheden og takkede mange gange for pokalen.

Sportspokalen

Uddeles ikke for året 2006.

Formanden havde følgende afsluttende bemærkninger: På bestyrelsens vegne vil jeg takke for fremmødet og for debatten. Vi ser frem til et godt samarbejde i det kommende år. Jeg vil benytte lejligheden til at takke bestyrelsen for samarbejdet og byde de nyvalgte velkommen til arbejdet i det kommende år, og også benytte lejligheden til at takke administrationen for en loyal og engageret indsats i det forløbne år. Det gælder ikke mindst Anders, der også i år har ydet en kæmpe indsats. En personlig tak til dig Anders. Afslutningsvis vil jeg blot bekræfte, at min formandsperiode slutter næste år. Tak til dirigenten.

Dirigenten afsluttede repræsentantskabsmødet kl. 13.00.

sign.
Bent Holgersen
Dirigent

sign.
Aksel C. Nielsen
Formand

KALENDER

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

- 11-15/7 European Balloon Festival, Igualada (Barcelona), Spanien
 18-25/8 15. FAI Europamesterskaber i varmluftballon, Magdeburg
 28/8-2/9 DM, Egeskov Slot
 13-22/9 51st Coupe Aéronautique Gordon Bennett, Waasmunster, Belgien

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

- 30/6-7/7 Instruktor kursus, Arnborg
 9-14/7 Jysk-Fyns Mesterskab, Christianshede
 9-19/7 DM i 18m, klubklasse, junior DM og Grand Prix, Arnborg
 10-22/7 4. FAI Women's World Gliding Championship, Romorantin, Frankrig
 14/7-22/7 Kunstflyvningsommerlejr, FlyINverted, Års (EKVH)
 23/7-2/8 Sun-Air Cup, Arnborg
 28/7-11/8 5. FAI Junior World Gliding Championship,

Rieti, Italien

- 28/7-12/8 14. FAI European Gliding Championship, Pociunai, Kaunas, Litauen
 3-16/8 EM 15m, 18m og Åben klasse, Issoudun, Frankrig
 6-10/8 Strækflyvningskursus, Arnborg
 16-25/8 12th World Aerobatic Championships, Niederöblarn, Østrig
 18/8 Aalborg Aero Sport 25 år Åben Hus, Ferslev (www.aero-sport.dk)
 18-25/8 Instruktor kursus, Arnborg
 19/8 Nordic Gliding Day

DMU Sport (www.dmu-sport.dk)

- 8/9 Rally

Kunstflyvning

- 24/6-4/7 24th FAI World Aerobatic Championship, Armilla (Granada), Spanien



Navne



Dødsfald

Pressechef i SAS Søren Bertelsen

Søren Bertelsen var uddannet som dagbladsjournalist Han var chefredaktør for det daværende socialdemokratiske dagblad Vestkysten, da han i 1966 blev pressechef for SAS i Danmark.

Det var nogle vanskelige tider for luftfarten og Søren måtte ofte slås med mediernes repræsentanter, der følte at de ikke fik nok informationer. At årsagen måske skulle søges højere op i systemet, syntes ikke lige klart for alle.

I 1983 blev han pensioneret, men fortsatte med at skrive, bl.a. redigerede han en stor bog om SAS set indefra.

Søren Bertelsen var født den 25. september 1923 og døde den 2. juni 2007. HK

Dir. Eyvind Dandanel Nielsen

E.D. Nielsen, én af veteranerne i dansk luftfart og grundlægger af Avia Radio A/S i 1949 er død. E.D. Nielsen kom fra det tidligere DDL, hvor han som radiotekniker i en årrække udførte service og vedligeholdelse på fly og flykomponenter. E.D. Nielsen og hans kompagnon udviklede i 50'erne en populær VHF flyradio med hele to faste kanaler som blev kraftigt efterspurgt til mindre fly – civile som militære, endvidere blev et antal leveret til skibsfarten. Som direktør for Avia Radio A/S udviklede E.D. Nielsen firmaet op gennem 60'erne hvor kravene til kommunikation og navigationsudstyr blev større og større, og udviklingen tog fart indenfor avionics.

Avia Radio A/S blev i denne periode opkøbt af det amerikanske firma AAR Corp., hvor E.D. Nielsen fortsatte som administrerende direktør indtil midten af 90'erne hvor firmaet blev købt tilbage af E.D. Nielsen sammen med to kollegaer. E.D. Nielsen fortsatte sit virke indtil 1999, hvor han ønskede at gå på pension.

Han døde den 31. maj 2007 82 år gammel.

JE



Rubrikannoncer

Aircraft painting Husum EDXJ

We are painting aircrafts up to 5,4T for fixed price.

Phone: 0049/4841/935588 · www.aircraftpainting-husum.de
or call Airservice Int. Padborg 0045/74676766

SÆLGES: Piper 28-181 1976
Se mere på www.oy-blu.dk

CESSNA TIL SALG

Cessna 172, nysynet, 5700 timer,
6 nye cylindre, o-stillet propel.

Malet for få år siden.
Flyet går fantastisk godt.

270.000,- kr.

Hans Hybschmann, Ringsted
Kontakt telefon 4013 3889
E-mail: hyb@mail.dk

SÆLGES

Andel i P32R (en motor, 7 sæder)
på EKRK. Kr. 105.000.
Ring 40 72 24 15

UBRUGT GPS TIL SALG (2006)
Tlf. 98988153

TIL LEJE

Til snarlig overtagelse
udlejes hangarpladser i
Københavns Lufthavn, Roskilde.

**Månedlig leje excl. moms
kr. 1.700,-**

Henvendelse dagligt til
Henrik Stagetorn tlf. 3312 4611
E-mail: hs@stagetorn.dk

Hangar udlejes – Roskilde

I nyere hangar med plads til 2 fly,
med elektriske aflåselige porte er
én plads ledig.

Henvendelse til Allan på

2625 1389

Tilmeld dig nyhedsbrevet på www.kda.dk

tilmeld nyhedsbrev

Al Flyvning begynder her!

Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275



DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE

Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705

www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING • SALG & REPARATION



RD EQUIPMENT

Skovvej 40 4622 Havdrup
Telefax 46 18 68 46

46 18 69 09

We bring you up front



FØRST MED MPL

Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

Center Air Pilot Academy

Lufthavnsvej 44 • Roskilde Lufthavn
DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
centralair@centralr.dk • www.centralr.dk

ANNONCERING

Ring til Allan Christensen

Tlf. 2172 5939

Lær at FLYVE

Professionel pilotuddannelse



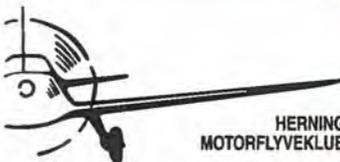
Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FHP1 II, DA42 med Garmin 1000
- ATP (A) Teori - Distance i barning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat



DANISH AVIATION COLLEGE

**H
M
K**



HERNING
MOTORFLYVEKLUB

PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
Proficiency check, Træningsflyvning
Flyveskolen kan tilbyde overnatning



**Scandinavian Flight
Training Center**

e-mail: info@sftc.dk • www.sftc.dk

Sindal Lufthavn
Tågholtvej 170
DK-9870 Sindal
Tlf. +45 99965633

Karup Lufthavn
NO Hansensvej 4
DK-7470 Karup J.
Tlf. +45 97524037

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=Privatflyver-certifikat. B=Trafikflyvercertifikat af III klasse. I=Instrumentbevis. 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=Flyveinstruktøruddannelse. OMSKOLING=Typeomskoling. PPL=Private Pilot License. CPL=Commercial Pilot License. ATPL=Airline Transport License. IR=Instrument rating. Night Qualification=Retighed til VFR-nat. Class Rating=Klasseretighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk prøve for forlængelse af retighed.

benair

BENAIR A/S

Staining 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.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

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

MPL i samarbejde med Sterling Airlines A/S
Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

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

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 ATP/L 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
- TRI Instructor course
- 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), CR(A)SPA
- ATP(L) integreret, IRI(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

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. 6167 7722 - 2250 3838
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

Afsender

Schultz Portoservice
Postboks 9490
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

Mdl. 094427 BIRTE KORSGAARD
FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
Johstrupvej 240
2750 Ballerup 2750 o 0701/0017

aviation

GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Instruktørbevis

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000282966

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, ATP/L, 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.

FLY

August 2007 8

80

F-WWJB

BREITLING SUPER CONSTELLATION

DB

HB-RS CH



Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927

northiern | Keyman Certifikatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
mægler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



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

Skal du bruge

Headset



GPS

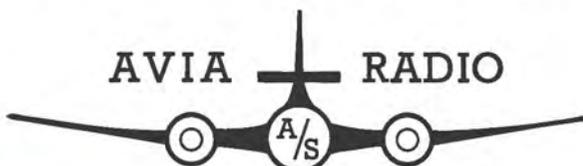


Håndradio

Så prøv Avia Radio

Firmaet med mere end 50 år indenfor Avionics

AVIA RADIO



Avia Radio A/S · Hangar 141
Københavns Lufthavn Syd · 2791 Dragør
Tlf. 3245 0800 · Fax: 3245 7375
Mail: sales@avia-radio.dk · Website: www.avia-radio.dk

QBE Nordic Aviation en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis
– det kan være dyrt at lade være.

QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45 03 00
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com





FLYV

Udgang nr. 8 · august 2007

Redaktion og administration:
Kongens Lyngbyvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1506, Telefax: 4619 1316
E-mail: be@kda.dk

Reklamation:
Kongens Lyngbyvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
E-mail: flyv@kda.dk

Ansvarshavende:
Knud Larsen (ansvarshavende)

Redaktionen:
Erik Kofoed

Reklamation:
O ZONE
Erik Christensen
Kongens Lyngbyvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 86280350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

Reklamation:
Erik Christensen Marketing ApS,
Kongens Lyngbyvej 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementpris:
100 kr. pr. år plus evt. udlandspost.

Indlæg optaget under navn står for de
indlæg, som forfatteren egen regning og kan
regnes som udtryk for redaktionens og
udgiverorganisationens mening.

Indlæg af KDA Service ApS, Kongelig
Danmarks Aeroklub servicevirksomhed
men flyvning.

Indlæg af artikler og billeder er kun
gældende efter forudgående aftale!

Telefon: 0015-492X

Indlæg
Indlægget er trykt i Fagpressens
Elevationskontrol i perioden 1.7.05 til
1.7.06: 3.912 eksemplarer.

Indlæg:
Air Show
Indlægget om det nye selskab Air France havde
indflyvning til sidst i 60-erne Lockheed
indflyvning til beflyvning af de
nye ruter. Flyvningerne startede
i Bourget, hvor Paris Air Show
vikles. Fra næste år beflyver Air
France atlant ruterne med Airbus A380
i den nærliggende Charles de Gaulle
Lufthavn. Foto: Knud Larsen.

Artikler:

- 6 Birkholm Danmarks bedste pilot
- 8 Paris Air Show
- 16 Alfer er også flyvende
- 17 Ny sikkerhedskontrol i CPH
- 18 Succes – også i Indonesien
- 20 Danmarks Flyvehistoriske Museum – Værløse
- 24 I stiv arm over Afrika
- 27 DaFU
- 30 Finlands Flymuseum

Rubrikker:

- 4 Kort Sagt
- 34 For 70 års siden
- 35 Oscar Yankee
- 36 Historiske vingesus
- 39 Det sker
- 40 Organisationsnyt
- 41 Kalender
- 41 Navne
- 42 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

KORT SAGT



Embraer Phenom 100. Foto: Embraer.

Air Greenland til USA

I juli og august måneder beflyver Air Greenland en ny rute fra Kangerlussuaq til Baltimore på USA's østkyst. Man rejser ud mandage og tilbage torsdage i perioden 16. juli til 13. august. Man får fire dage og tre nætter i storbyen. Turen varer fem timer hver vej og flyves med en Boeing 757. Flybilletten koster alt inkl. 2.496 kr. Man sørger selv for hotelværelser, transport mm. (www.airgreenland.dk).

Farvel og goddag

Danske Flyvejournalisters Klub afholdt den 27. juni den årlige generalforsamling ved et møde i Københavns Lufthavnes hovedbygning. Medlemmerne sagde efter generalforsamlingen farvel til den afgående lufthavnsdirektør Niels Boserup og goddag til den nye direktør Brian Petersen.

Embraer Phenom 100

Endnu en Very Light Jet (VLJ) rullede ud af en flyfabrik. Denne gang var det hos Embraer i Sao José dos Campos i Brasilien den 16. juni. Flyet skal nu gen-

nemgå en række prøver på jorden, bl.a. kørsel med høj hastighed inden den går i luften for første gang – sandsynligvis

i august. Der fremstilles tre testfly. Embraers plan er at kunne levere det første fly om et år.



Den tidligere og den nuværende lufthavnsdirektør med Dansk Flyvejournalisters Klubs formand Ejvind Olesen i midten. Foto: Knud Larsen.

DK FLYMUS

Museumsinspektør Bo Bang Petersen, Danmarks Flyvemuseum/Danmarks Tekniske Museum i Helsingør har op-sagt sin stilling og forlader museet pr. den 15. august 2007 efter 12 år ansættelse. Bo Bang Petersen er netop indvalgt i Dansk Flyvehistorisk Forenings bestyrelse.

FLYV og KDA takker Bo Bang Petersen for et mangeårigt godt samarbejde.

Samsø

Mens det var dårligt vejr på Sjælland den sidste lørdag i juni var det godt på Samsø, hvor det 3. mesterskab i gummistøvlekast og fly-in fandt sted. 15-17 fly fandt frem til øen, af disse var der en Antonov An-2 og to DHC-1 Chipmunk. Mesterskabet for mænd, der kastede med størrelse 45, blev vundet af Verner Kirkegaard, mens Camilla Jeppesen vandt dameklassen, der kastede med str. 38.

Om aftenen blev der tændt op i grillen til en hyggelig aften. Trods vejret i

østdanmark var bestyreren af Samsø Flyveplads, Rune Balle, godt tilfreds med forløbet af arrangementet.

F-16 afløser

Den danske regering har bedt de tre virksomheder, der deltager i kampen om at blive leverandøren af F-16's afløser om yderligere oplysninger. Det drejer sig om Eurofighter, Gripen International (Saab) og Lockheed Martin, der bedes besvare 65 spørgsmål hovedsagelig om finansielle emner og udsigten for industriel deltagelse i projekterne. Der er givet tre måneder til at besvare henvendelsen.

Regeringen ønsker at være så vel forberedt som muligt og have det bedste sammenligningsgrundlag i forbindelse med udvælgelsen, der forventes at finde sted inden 2009.

Roskilde Air Show

Hvert andet år afholdes Air Show i Roskilde Lufthavn. I år finder det sted lørdag den 18. august og søndag den

19. august. Der er som altid sammensat et vidt favnende program med både faldskærmsspring, modellflyvning, militærflyvning, kunstflyvning og ikke mindst deltagelse af Eurofighter og Gripen, begge i luften og Gripen også på jorden.

Der forventes 3-4 Douglas DC-3 fra de skandinaviske lande, en svensk SAAB B-17, der vist overraskede tilskuerne for to år siden. Der er rundflyvning med Danish Air Transport, SAS og DC-3 Vennerne.

Fra England er der en virkelig sjældenhed på programmet – en Grumman F8F Bearcat (deltagelse dog ikke bekræftet i skrivende stund).

Se hele det omfangsrige program på www.airshow.dk.



2005 Piper Warrior III
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHK, USD 255,675



2006 Piper Saratoga II TC
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHP, USD 597,784



2006 Piper 6XT
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHT, USD 538,152



2006 Piper Warrior III
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHR, USD 260,335



2004 Piper 6XT
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. N30XT, USD 495,000



2006 Columbia 400
Reg.no. N12747, USD 590,000

 **AIR ALPHA**

Odense Lufthavn - Tlf.: 65 954 954 - sales@airalpha.com - www.airalpha.com

Se flere fly på vores hjemmeside





OY-AGI

Læs alle resultaterne på DMU Sports hjemmeside: www.dmu-sport.dk

2007

Birkholm Danmarks bedste pilot

Deltagerne i DM i præcisionsflyvning skal lave fire landinger, som alle bedømmes som led i konkurrencen. Her er det Hans Møller Hansen – bedre kendt som Flymøller – fra Haderslev, der passerer målfeltet.

Af Arne Panduro

Med 18 deltagere var der klar fremgang at spore ved kåringen af Danmarks bedste pilot af motorfly 2007. Største deltagende klub blev Haderslev, der således også løb med en pengepræmie på 5.000 kr. Men det var – igen, fristes man til at sige – Hans Birkholm, der denne gang repræsenterede Haderslev, der klarede sig bedst med flyveplanlægning, landinger og to navigationsture i løbet af de to dage.

Han var ellers udfordret af både et stærkt felt af 'gamle kendinge' og enkelte nye deltagere, ligesom ikke mindst vejret med ganske lave skyer drillede alle under navigationsturen på første-dagen. Alle kom dog sikkert hjem, og lige så sikkert er det, at alle var lidt mere sikre piloter, da de tog hjem efter en travl weekend i Skive.

Med i toppen var også Allan Hansen fra Viborg Flyveklub og den regerende nordiske mester fra Haderslev, Kurt Gabs. Der var dog en række andre, skrappe konkurrenter. Heriblandt deltagere fra Norge og England, som fløj i sin egen klasse uden at deltage i selve mesterskabet. Selve opgaverne var dog de samme, og den rutinerede konkurrencepilot Chris Barnes fra England havde faktisk sat sig på andenpladsen, hvis han havde været med i den direkte konkurrence.

For at være med i selve konkurrencen om DM-titlen, der afvikles af DMU under reglerne fra den internationale luftsportsorganisation FAI, skal man stille op i A-klassen, der dels adskiller

sig fra B-klassen ved at indeholde nogle forholdsvis detaljerede fotos fra turen, som deltagerne skal placere undervejs, dels må piloten gerne have en observatør med.

Det er således ikke en udpræget let opgave at deltage i B-klassen – og slet ikke at vinde den. Derfor var det også med en ekstra respekt, at Hjalmar Nielsen tog B-pokalen med hjem til Haderslev.

Skive Flyveklub var vært med en lang række praktiske opgaver, og med indtrykket af de nyindrettede rammer i lufthavnen vil 2007 fremstå som et af de allerbedste arrangementer med konkurrenceflyvning herhjemme. En helt perfekt reklame for den nye, private lufthavnsledelses ambitioner om skabe et jysk center for al slags fritidsflyvning. DM gav for første gang også en ekstra

chance for at spare mange penge, fordi deltagerne fik styrket mulighederne for at få en klækkelig rabat på en ny forsikringsordning, som DMU har lanceret i samarbejde med Inter Hannover. På den økonomiske side kunne DMU Sport endnu en gang glæde sig over sponsortet fra AirBP, der hermed har været dansk privatflyvnings faste støtte i 26 år.

Først og fremmest tog de deltagende piloter hjem fra Skive med skærpet opmærksomhed om de grundlæggende discipliner for alle piloter. De er kort sagt lidt dygtigere, end da de kom. Det kan de glæde sig over på 'standens' vegne. Så mangler kun de resterende godt 99 pct. af Danmarks PPL-piloter at få finpudset formen. For slet ikke at tale om de 4-500 danske UL-piloter, der også var inviteret til Skive.



Her ses nogle af vinderne fra de DM i Skive. Fra venstre er det Lago Laumark-Møller, Haderslev, der vandt landingskonkurrencen i sin over 60 år gamle KZ III, Hans Birkholm ligeledes fra Haderslev med trofæet for at vinde selve DM, Hjalmar Nielsen, Haderslev, der vandt B-klassen, Inger Guldborg fra AirBP samt konkurrencechefen Vagn Jensen, der uden for selve konkurrencen blev belønnet med pokalen for 'Best Sportmanship'.

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete Professional Pilot ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your career by attending the next admission test **7th of August 2007**, NEAR is your best and safest choice in Europe!



Next admission test 7th of August 2007



SU supported

www.nearas.no

Email: post@near-as.no

Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Included in the education...

- European and American Professional Pilot Certificates
- Up to 2000 flight hours
- Apartment in USA and lodging house in Norway
- Preparation course for your first job as pilot in Denmark and Europe



Hello!

Røros, May 2007

I started my integrated JAA-ATPL education in July 2004 at NAIA/NEAR. The first day at school we, my other classmates and I, made the short walk from campus to the almost brand new school building, which almost looks like a small airport terminal. And after a short tour around the school area we got our load of books, manuals, Flight Computers etc. And also homework for the next day. I started pretty much right away with reading for the next day. I was looking forward to reading and learning more about flying and aviation, so I had thus no problem with my motivation.

My classmates and I got together around 8 or 9 in the evening every night to do the quiz our very experienced and brilliant ground school Mr Monty Picket had prepared for us. Having a study group like we did was without doubt a great advantage, as our performance in the schools progression test was better than the students in our class who did not attend any study group.

So the key to achieve as many flight hours as possible is just to give full focus on reading your homework, practice procedures by sitting in the airplane after hours, and try to get through the flight training at NAIA as efficiently as you can. The more effort you put in to your education the sooner you will be able to start logging those hours.

I wish you all good luck!
Joachim Kromvoll
Former NEAR student

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager

BIENVENUE AU / WELCOME AT THE

47^e SALON INTERNATIONAL DE L'AERONAUTIQUE ET DE L'ESPACE INTERNATIONAL PARIS AIR SHOW PARIS LE BOURGET 2007

PARIS AIR SHOW

Tekst og foto: Knud Larsen

Endnu en gang lagde Le Bourget lufthavnen nord for Paris græs og asfalt og ikke mindst udstillingshaller til Paris Air Show – det største flyvearrangement af sin art i verden.

Udstillingen blev åbnet af den franske premierminister Francois Fillon, og senere var der besøg af den franske præsident Nicolas Sarkozy.

- Og det er stort. Man har rigtig brug for solide sko med kraftige såler, og al-

ligevel er vabler noget af det man får for entrebilletten.

Hallerne dækker 128.000 m², og det udendørs udstillingsområde er på 192.000 m². Der var 2.000 udstillere fra 42 lande.

Der var 140 udstillede fly, heraf deltog mere end 40 i den daglige flyveopvisning om eftermiddagen.

På de fire »trade days« var der 153.920 besøgende, hvilket var 12 % mere end i 2005. På udstillingens sidste tre dage,

hvor der var åbent for alle, kom 160.000 besøgende. På disse dage er en fem timer lang flyveopvisning det centrale program punkt. De, der vil købe nogle missiler, har været der tidligere på ugen.

Og det hele blev dækket af 3.500 journalister fra det meste af verden.

Konkurrencen

De fleste udstillere er producenter af dele til fly eller flyudstyr. Mange af dem er i



Det israelske firma Elbit Systems har en stor produktion af ubemandede luftfartøjer (UAV).

metalindustrien med støbning, slibning, fræsning, afbalancering mm. som speciale. Måske små dele men nødvendige dele der indgår i fremstillingen et helt fly. Her handler det om at blive valgt som underleverandør til en større fabrik.

Også elektronik er en stor branche. Nyt radio- og navigationsudstyr med fladskærme der kan vise geografiske kort, anflyvningskort til lufthavne og kort over en lufthavns banelayout med GPS-plotning af flyets position på jorden.

På den militære side går udviklingen endnu hurtigere. Førerløse fly styret over en satellitforbindelse eller førerløse angrebsfly forudprogrammeret til en bestemt opgave, fx bombning af et mål eller nedskydning af andre fly for afslutningsvis at vende tilbage til startstedet.

Flere israelske virksomheder er ledende inden for området, som det af og til vises på tv.

På årets udstilling var det tydeligt at konkurrencen om at tiltrække virksomheder var skiftet til et højere gear.

Flere stater i USA havde egne udstillinger, hvor man søgte at lokke virksomheder til at etablere sig.

Det var bl.a. Kansas, Florida og South Carolina, der med (næsten) gratis byggrunde, færdigetablerede motorveje

og evt. lufthavne var lokkemidlerne. Noget tilsvarende var tilfældet med de forskellige regioner i Frankrig, hvor især Paris-regionen viste sig frem.

I østen var det især Kina der gerne vil tiltrække virksomheder med løfte om billig arbejdskraft og masser af plads til ingen penge. Både Airbus og østrigske Diamond Aircraft har allerede fabrikker i Kina.

Og der blev flittigt rapporteret hjem. Ikke tidligere har der været så mange asiatiske TV-stationer i pressecentret.

Penge

Det gælder jo om at købe og sælge. Som en fast bestanddel konkurrerer luftfartsselskaberne og flyfabrikkerne om at offentliggøre de største ordrer. Selve forhandlingerne, der fører til en ordre, foregår jo i tiden forud for Paris Air Show, hvor parterne så underskriver kontrakterne evt. på et pressemøde for at få så megen omtale som muligt.

Nogle af de større ordrer var fx at GE Commercial Aviation Services (et leasingselskab) bestilte seks Boeing 777 fragtfly og 60 Airbus A320 fly. Lion Air (Indonesien) købte 40 Boeing 737-900ER. Aeroflot købte 22 af den kommende Airbus 350XWB og fem A321. Intrepid Aviation 20 Airbus A330-200F fragtfly. Emirates bestilte otte eksempla-

rer af den toetagede Airbus A380, og det indiske luftfartsselskab Kingfisher slog vist rekorden med 15 Airbus A350-800 XWB, 10 Airbus A330-200, fem Airbus A340-500 og 20 Airbus i A320-familien (318, 319, 320 eller 321).

Forventningerne til Boeings nye 787 Dreamliner er store. Der er allerede over 600 ordrer selv om flyet først rullede ud fra fabrikken i Seattle i juli i år.

Jo, der var virkelig gang i kasseapparatet – og flyveskolerne og evt. arbejdsløse piloter må glæde sig over udviklingen.

Spartan

En af de flyfabrikker hvor der var rigtig glæde var hos Alenia Aeronautica, der er datterselskab i den italienske kæmpekonzern Finmeccanica. Man kunne få dage før Paris Air Show offentliggøre at man havde vundet en kontrakt med US Army og Air Force om levering af foreløbig 78 »mini-Hercules« fly af type C-27J til en værdi af USD 2,04 milliarder. Fabrikken var i konkurrence med EADS-CASA, der tilbød deres CASA 295.

C-27J Spartan er baseret på Alenias (Fiat) G-222, der blev produceret i ca. 120 eksemplarer. Ud over de 78 fly til det amerikanske forsvar har fabrikken fået ordrer på 32 fly, der er fordelt således: 12 til det italienske flyvevåben,



Kinas egen flyindustri vil gerne eksportere deres produkter.

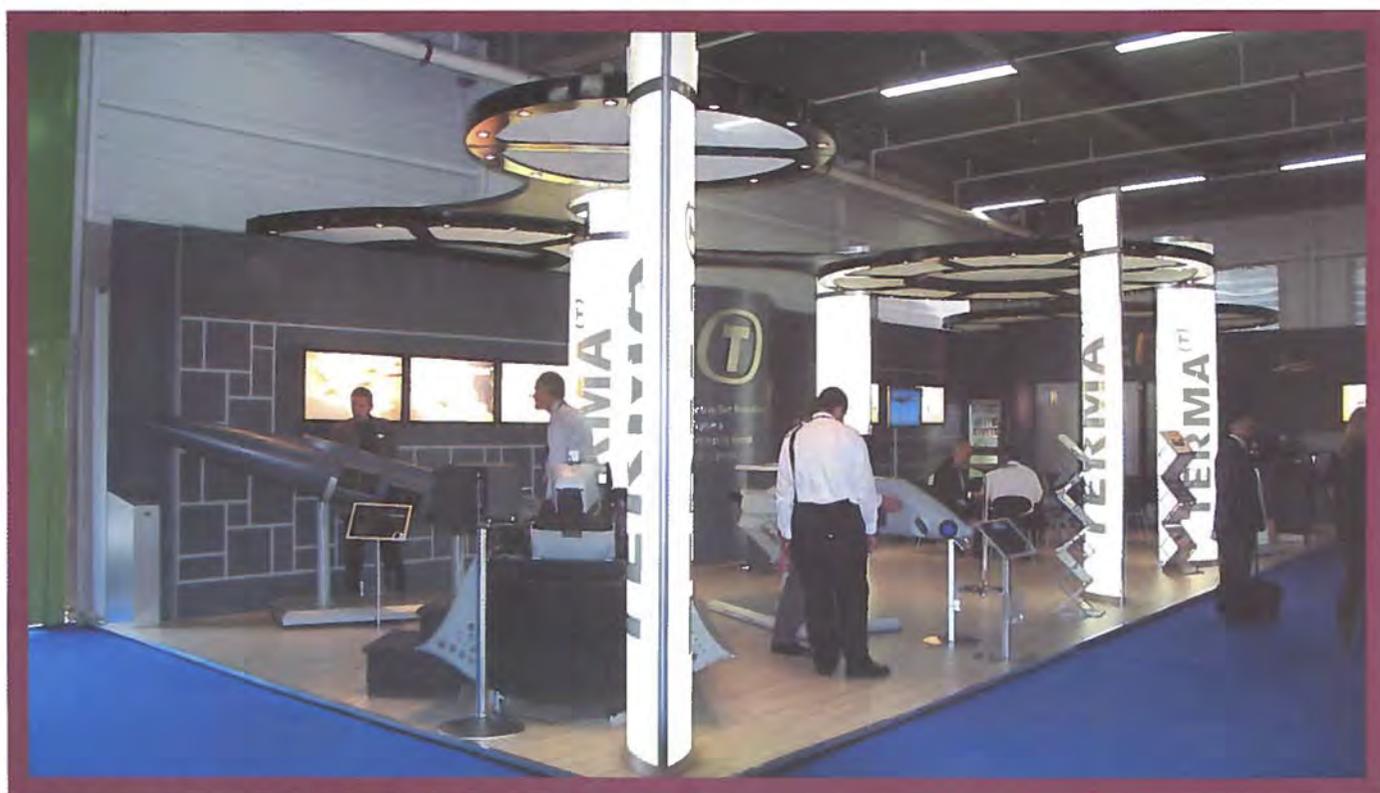


Alenia C-27J Spartan var udstillet i det litauiske flyvevåbens bemaling. Et andet fly fløj i den daglige flyveopvisning.

12 til det græske flyvevåben, fem til det bulgarske flyvevåben og tre til det litauiske flyvevåben. Herudover forventes det amerikanske forsvar at anskaffe yderligere 145 fly af typen i løbet af de næste 10 år.

Alenia C-27J Spartan er meget lig Lockheed C-130 Hercules, den er blot mindre og har kun to turbopropmotorer med seksbladede propeller. Motorerne er de samme som på Hercules, nemlig Rolls-Royce AE2100 på hver 4.630 shp.

Det giver en imponerende ydeevne. Ved max. startvægt på 31.800 kg kan den være i luften på kun 335 meter bane (!), på uforberedte grusbaner bruger den 580 meter. Rejsehastigheden er ca. 320 kts.



TERMA's flotte stand med nogle af deres mange produkter.

VI BYGGER MERE END ET FLY.



Vi bygger
partnerskaber.



F-35 Lightning II: Et nyt navn med en international tradition. Ni partnere fra hele verden er gået sammen for at bygge tre stealthy (radar usynlige) multirolle-flyvarianter. Med den højeste grad af interoperabilitet vil F-35 betyde hidtil usete fordele for USA og dets allieredes luftvåben og give dem mulighed for at møde de stadig større krav til moderne kampfly. Og for vore internationale partnere vil F-35 programmet betyde mulighed for en uvurderlig adgang til det amerikanske marked og avancerede flyteknologier. F-35 Lightning II. Opbygger tillid. Partnerskaber. Og national sikkerhed.

F-35 LIGHTNING II TEAM

NORTHROP GRUMMAN • BAE SYSTEMS • PRATT & WHITNEY

GE ROLLS-ROYCE FIGHTER ENGINE TEAM

LOCKHEED MARTIN



Carbon Bird 200 er en fiks lille sag.

Ny Gripen

På et pressemøde under udstillingen offentliggjorde SAAB at man i samarbejde med en række forsvarsvirksomheder vil påbegynde udviklingen af Gripen Demonstrator Programme. Det bliver

et demonstrationsfly, der i grunden ligner den nuværende Gripen, men på en række områder sker der store ændringer.

Gripen Demo vil få ny kraftigere motor, en AESA radar, længere rækkevidde

dvs. større brændstofbeholdning, nyt understel, hvor hovedhjulene flyttes ud under vingerne, forøget bæreevne af våben og forbedret avionics.

General Electric skal sammen med Volvo Aero stå for motoren (GE F414G).



Sveriges første NH90 helikopter er ved at blive klargjort til overdragelsesceremonien. Den har stadig den midlertidige franske registrering F-ZWTK.

Eurofighter

– det bedste valg for Danmark



Danmark skal have nye kampfly, og Eurofighter er en stærk kandidat. De første fly er allerede i aktiv tjeneste hos vores NATO-partnere Storbritannien, Tyskland, Italien og Spanien. Med Eurofighter får det danske flyvevåben det bedste våbensystem. Danmark er også inviteret med i det europæiske samarbejde om videreudviklingen af Eurofighter, hvor danske højteknologiske virksomheder vil få betydelige forsknings- og udviklingsopgaver.

www.eurofighter.com

 Eurofighter
Typhoon



Russiske Sukhoi præsenterede sidste år i Berlin deres forslag til regionalfly. Flyet hedder nu Sukhoi Super Jet 100 og vil komme til at konkurrere med bl.a. Embraer 190 og Canadair CRJ900. En mock-up af kabinen ses i baggrunden.

Herudover deltager Honeywell, Rockwell Collins, APPH, Martin-Baker og Terma i Århus. Terma skal stå for en lang række metal strukturdele til Gripen Demo.

Direktør for Gripen International Johan Lehander siger, at programmet vil sørge for at Gripen er på forkant med udviklingen – også i 2040.

Lille kanon

Selv om Paris Air Show hovedsageligt er for »de store kanoner« var der også

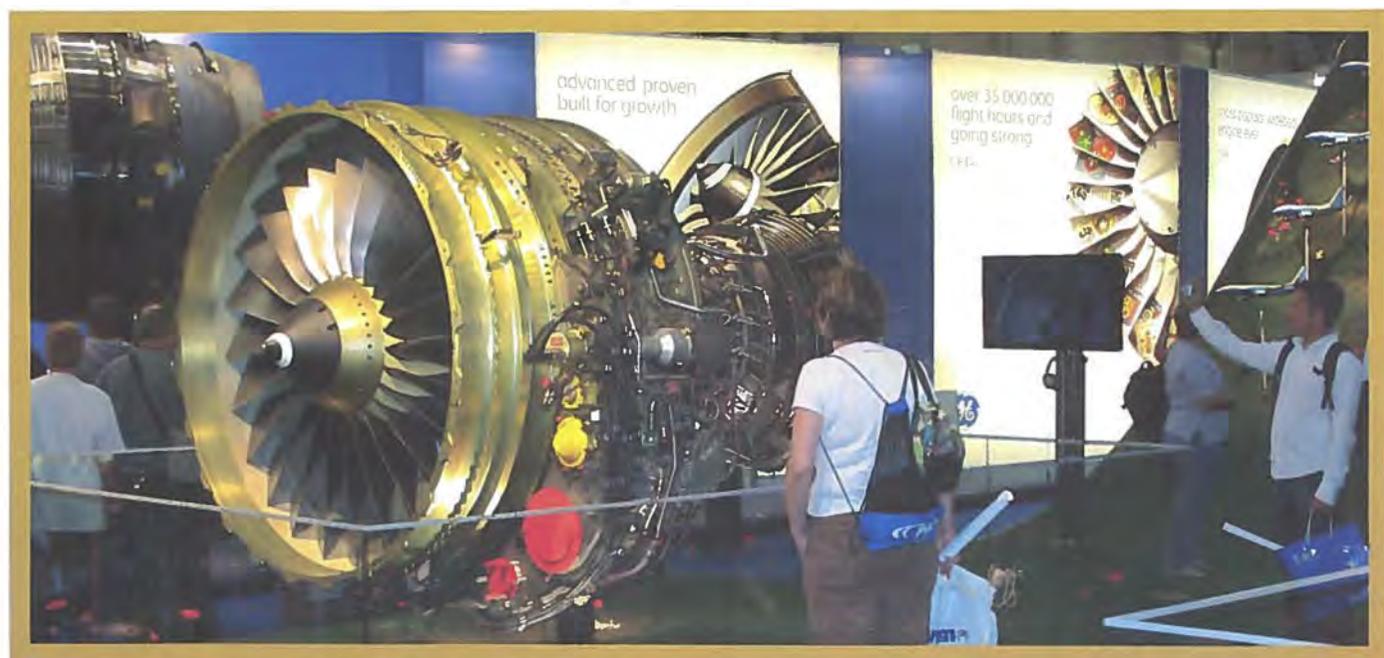
nogle få »små kanoner« der vovede pelsen. En af dem var det franske firma Universal Composite Aviation med deres Carbon Bird 200.

Flyet, der er lavvignet med V-hale, er i flg. sælgeren et 2+2 sædet fly helt bygget i kompositmaterialer. Hjulene kan trækkes op, og der er elektrisk opererede flaps. Motoren er monteret i halen med en skubbende tobladet propel. Som noget nyt er der tale om en turbo-propmotor på 100 hk der kun vejer 27 kg. Max. vægten er 680 kg.

NH90 til Sverige

Udstillingen gav også opmærksomhed på leveringen af den første NH90 helikopter til Sverige. Chefen for NH Industries Gala Concalves overdrog helikopteren til en repræsentant for Forsvarets Materielverk (FMV).

Sverige har bestilt 26 helikoptere, der skal anvendes til hhv. Search and Rescue og til taktisk troppetransport. Alle helikoptere leveres med den høje kabine, der er 24 cm højere end standard.



Den løbende snak om flymotores udslip af miljøskadelige stoffer bliver taget seriøst af motorfabrikkerne. På General Electrics stand har man mange kvadratmeter grønt græs med valmueblomster, der skal understrege det miljøvenlige grønne element.

Det naturlige valg.



Future Gripen er den næste version af Gripen, som Saab sammen med sine partnere udvikler frem til 2013. Gripen er designet til at være et ægte multi-role fly. Det kan lynhurtigt tilpasses alle de roller, som moderne kampfly skal opfylde: Rekognoscering, luft-til-luft og luft-til-jord.

Gripen opfylder alle de krav Danmark stiller til sit fremtidige fly. Og mere til.

Når du opdager Future Gripens fremragende fleksibilitet, sikkerhed og teknologi, der er klar til morgendagens trusselsbillede og operative krav, skal du bare spørge dig selv: Hvorfor ikke vælge Gripen?

Saab tilbyder Danmark fuld indsigt i alle teknologiniveauer. Danske virksomheder og forskningscentre kan være med til udviklingen – nu og i fremtiden. Teknologioverførslerne går begge veje.

Når Future Gripen også har langt lavere anskaffelsespris og driftsomkostninger, må man spørge sig selv: Er Future Gripen ikke det naturlige valg for Danmark?

www.gripen.com



SAAB

ALFER ER OGSÅ FLYVENDE

Tekst og foto: B. Aalbæk-Nielsen



Grev Michaels interesse for fly og flyvning er velkendt og fremgår tydeligt af udstillingerne på Egeskov.

Det har længe været velkendt, at KDA's præsident, Greve Michael Ahlefeldt-Laurvig-Bille, har et hjerte, der banker varmt for fly og flyvning – ikke mindst den del, der foregår med balloner. Det fremgår også tydeligt af udstillingerne på hans slot Egeskov på Fyn.

Og den 23. maj blev det åbenbart, at grevens hjerte også banker varmt for de små vingede væsner, der kaldes alfer. Den dag holdt han og hans hustru Caroline nemlig housewarming for alfedronningen Titanias Palads, som efter en lang årrække i Legoland nu er flyttet til Egeskov. Dermed er det fynske slot blevet endnu en helt fantastisk attraktion rigere.

Dronning Titanias Palads er med dets 18 værelser og stuer, sale og kapel og med tusindvis af miniature kunstgenstande ubestridt verdens smukkeste og mest imponerende dukkehus. Netop i år fylder det hundrede år, for det blev påbegyndt i 1907 af den engelske adelsmand Sir Neville Wilkinson. Hans lille datter Guendolen havde en dag set nogle små alfer ude i haven, og hun mente, at de levede i huler blandt rødderne til nogle af havens store træer. Det var for usselt for disse små fine væsener, mente hun; de burde have et fint hus at bo i. Og den gode far påtog sig at bygge paladset til alfedronningen Titania, prinsgemalen Oberon og deres syv børn. For det var dem, Guendolen havde set et glimt af derude mellem træerne.

Det tog femten år at bygge og udsmykke paladset og samle kunstsatte fra hele verden; men så var det også et stort og meget smukt palads, som alfe-



Familien Kirk Kristiansen flankeret af greveparret Caroline og Michael.

dronningen og hendes familie kunne flytte ind i – efter at den engelske dronning Mary havde åbnet det i 1922.

I 1976 blev paladset sat på auktion hos Christies i London, og det blev da købt af LEGO. Efter en gennemgribende restaurering blev det derefter fra 1980 stillet til skue for publikum i Legoland. Det er stadig LEGO-fonden, der ejer paladset, men det er nu udlånt til Egeskov – foreløbig for fem år, men med et tilsagn om, at låneperioden kan forlænges, hvis man på Egeskov passer godt på det. Og ved housewarming-arrangementet,

hvor også familien Kirk Kristiansen fra LEGO var til stede, afgav Grev Michael løfte om, at der på alle måder ville blive værnet om dette klenodie.

Nu kan Dronning Titanias Palads altså ses af alle i Jomfru Riborg Stuen på Egeskov Slot. Om nogen også er så heldige at de får alferne at se, er nok en smule tvivlsomt. En forudsætning for, at man kan se alfer, er nemlig, at man har været god og artig i en hel uge!



Dronning Titanias Palads.

NY SIKKERHEDSKONTROL I CPH

Finansminister Thor Pedersen åbnede den 1. juni Københavns Lufthavns nye centrale sikkerhedskontrol for passagererne. Derved fordobles kapaciteten i lufthavnen, der siden sidste sommer er ombygget og udvidet. Den nye centrale sikkerhedskontrol erstatter de to tidligere sikkerhedskontroller i Terminal 2 og 3. Den nye sikkerhedskontrol har 16 spor.

Finansminister Thor Pedersen, der selv oplevede de lange køer af rejsende sidste sommer, indviede sikkerhedskontrollen ved en »live« åbning for passagererne:

»Sammenlignet med andre lande har vi i Danmark langt flere internationale flyforbindelser, end befolkningsgrundlaget tilsiger. Det er vigtigt, at Københavns Lufthavn kan bevare og udbygge sin position som Skandinaviens og Østersøområdet's vigtigste trafikknudepunkt. Det kræver løbende og store

investeringer i bygninger, faciliteter og teknik, som sammen med dygtige medarbejdere skal sikre en velfungerende lufthavn med et højt sikkerheds- og serviceniveau. Det er den nye centrale sikkerhedskontrol, som vi indvier i dag, et godt eksempel på,« sagde han.

64 securitymedarbejdere bemandede de 16 spor, og finansministeren gik som den første gennem sikkerhedskontrollen efterfulgt af passagererne, der i dagens anledning blev trakteret med champagne, kager og chokolade.

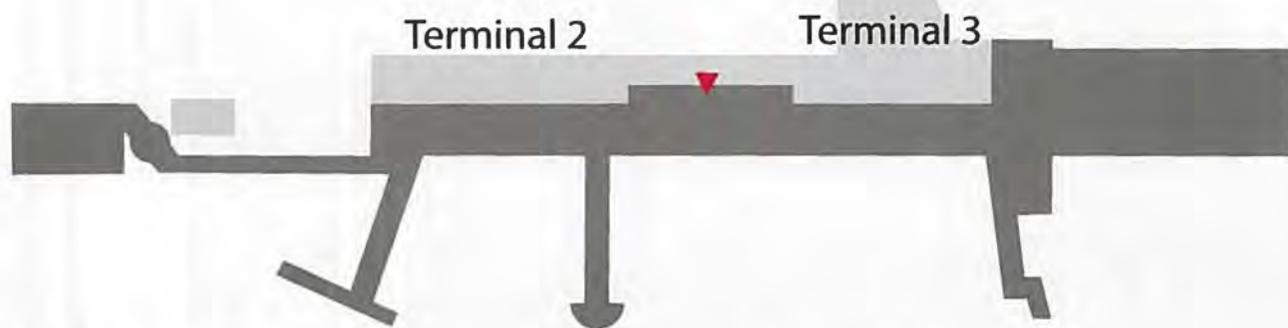
Fem minutter

Københavns Lufthavns administrerende direktør Niels Boserup glæder sig over forbedringen:

»De seneste års skærpede myndighedskrav har øget procestiden i Security, og det stiller nye krav til kapacitet, udstyr og indretning, hvis passagererne skal have en god oplevelse. Vi har et mål om at 95 procent af tiden skal vores passagerer igennem sikkerhedskontrollen på under fem minutter, og passagererne må maksimalt vente 20 minutter. Med den nye sikkerhedskontrol forventer vi at leve op til denne målsætning, selv i den travle sommerperiode.«



95 procent af tiden skal vores passagerer igennem sikkerhedskontrollen på under fem minutter, og passagererne må maksimalt vente 20 minutter.



Der er pr. 1. juni 2007 én central sikkerhedskontrol i lufthavnen. Den har åbent fra kl. 04.00 – 24.00



Den nye sikkerhedskontrol er placeret mellem Terminal 2 og Terminal 3. Alle foto: Knud Larsen.



Finansminister Thor Pedersen holder indvielsestalen.



Der er 16 nye sikkerhedskontrolspor. Har-spillere var et kunstnerisk indslag under åbningen.

SUCCEES – OGSÅ I INDONESIAEN

Af Knud Larsen

Med knap 30 års erfaring er DAO Aviation A/S, til daglig kaldet DAO, en af de tunge drenge når det drejer sig om vedligehold af fly og motorer. I dag er firmaet Europas største uafhængige motorværksteder for Honeywell TPE331 turboprop motorer. Kunderne er over hele verden, og 80% af omsætningen er eksport.

Hvis kunderne bor for langt væk til at flyve til DAO, ankommer motoren blot pr. luftfragt.

Firmaet er EASA Part-145 godkendt og beliggende i Københavns Lufthavn Roskilde.

CAM

Motorfabrikanten Honeywell har udviklet et CAM-program (Continuous Airworthy Maintenance) for TPE331 motorerne. Et program der minimerer vedligeholdelsesomkostningerne, hvis motorerne opererer mere end 800 timer årligt og overholder visse Service Bulletiner. Programmet er FAA og EASA godkendt.

CAM programmets succes afhænger af at der er styr på den løbende vedligeholdelse. På en TPE331 motor er der faste tids- og cycleterminer i driften og på en lang række komponenter.

Levetiden for en TPE331 motor, hvorefter den skal hovedrenoveres (overhaul), er normalt 3600 timer. Ved at bruge CAM programmet forlænges motorens liv så længe den overholder programmets specifikationer.

DAO har i ni år arbejdet i Indonesien med en række flyselskaber, der anvender fly med TPE331 motorer (fx Dornier 228, CASA, Short Skyvan etc.). DAO har stået for oplæringen af selskabernes ansatte ligesom introduktionen af CAM-programmet over for de indonesiske luftfartsvesen er udført af DAO. Den 18. april 2007 blev DAO som den første godkendt til at gennemføre TPE331 CAM programmet i Indonesien.

Se skema på næste side.

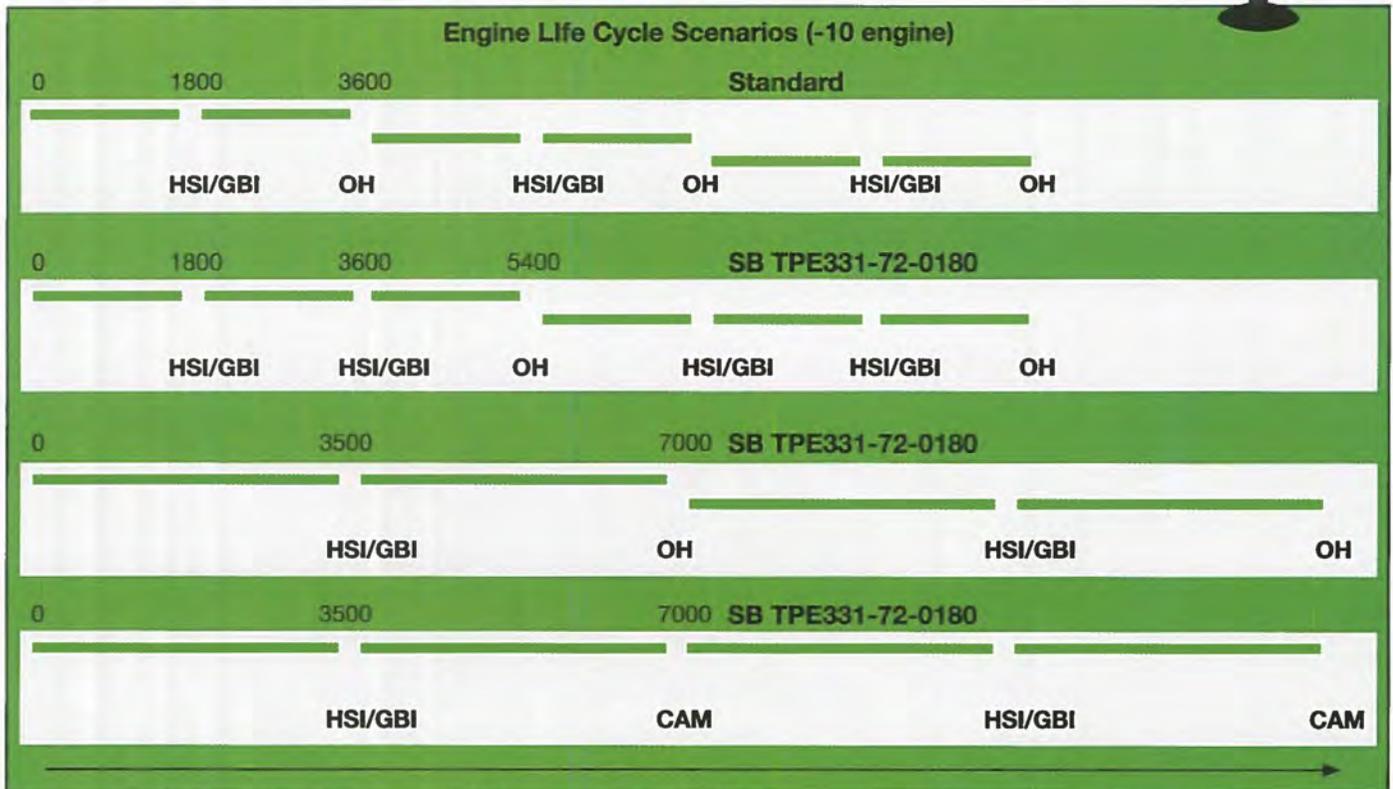


CAM aftale med indonesisk operatør underskrives af Adm. Direktør Purnomo Basuki, P.T. Dirgantara Air Service og Jimmy Binderup Andersen, Adm. Direktør DAO Aviation AS. Aftalen er tillige godkendt af de indonesiske luftfartsmyndigheder og DAO er p.t. den eneste CAM godkendte virksomhed på TPE331 i Indonesien.



Som led i aftalen har DAO undervist vedligeholdelsespersonale og leveret software for registrering og tidsstyring af motor-komponenter. Derudover blev der demonstreret »best practise« på motoren af DAO teknikeren, på vedligeholdelsescentret i Banjarmasin, sydlige Borneo.

Why considering CAM?



Skemaets øverste og nederste linje viser forskellen på vedligeholdelsestider (1800/3600/7000 m.m.). Den øverste er et standard eftersyns forløb, medens den nederste viser CAM programmets forløb.

Fabriks ny Cessna 172 til udlejning



Vi har nu 4 Cessna 172 til udlejning.
Yderligere har vi 5 stk TB 9, 3 stk TB 10 og 2 stk TB 20.

COPENHAGEN
airtaxi®

Lufthavnsvej 34-38, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 11 14 - www.aircat.dk - cat@aircat.dk

DANMARKS FLYVEHISTORISKE MUSEUM – VÆRLØSE



Af Knud Rasmussen, formand for Foreningen Danmarks Flyvehistoriske Museum – Værløse

Det var i 1907, at opfinderen J.C.H. Ellehammer foretog sin første 100 m »lige ud«

flyvning ved Kollekollegaard nær Farum. I hundrede året for denne historiske flyvning, er projektet om Danmarks Flyvehistoriske Museum i dag på plads og parat til endelig godkendelse i Furesø Kommune.

Når der i dag snakkes flyvehistorie i Furesø Kommune, tænkes der alene på Flyvestation Værløse. Men en, et hundrede år tidligere, flyvehistorisk begivenhed ved Kollekollegaard nær Farum bør i lige så høj grad placere området og dermed hele Furesø Kommune på det flyvehistoriske Danmarkskort. Efter Ellehammers første flyveforsøg på øen Lindholm nord for Lolland, blev de videre forsøg i vinteren 1906-1907 forlagt til Kollekollegaard, hvor der var betydeligere kortere afstand til værkstedet i København. De frosne marker ved Kollekollegaard egnede sig ikke

rigtig til flyveforsøg på det tidspunkt. Derfor foregik forsøgene på selve isen på Farum Sø. Det er i år 100 år siden, Ellehammer foretog sin indtil da længste flyvning i Danmark med en »lige ud« flyvning på en distance af 100 m i 1 meters højde. Denne historiske flyvning fandt sted 25. januar 1907.

Kulturstation Værløse

Den 1. oktober 2008 afsluttes en epoke i flyvningens historie når hele Flyvestation Værløse overdrages til Furesø Kommune. I forbindelse med kommunalreformen blev Farum og Værløse Kommune tilbudt at overtage hele Flyvestation Værløse vederlagsfrit. Det var derfor kun naturligt, at der, kort tid efter bekendtgørelsen af flyvestationens fremtidige status, blev indsendt en masse ideer og forslag om udnyttelsen af den fremtidige Kulturstation Værløse til det nedsatte Flyvestationsudvalg. Et af forslagene var indsendt af en projektgruppe af flyvehistorisk interesserede,

der ifølge sagens natur ikke kunne forestille sig, at der ikke også skulle kunne etableres et værdigt flyvemuseum af national karakter. Et flyvemuseum i et flyvehistorisk miljø, hvis historie går helt tilbage til 1934. Også de to Borgmestre Jesper Bach og Lars Carpens har i skrivelser anbefalet et flyvemuseum på flyvepladsen. Den 1. marts 2007 forelød der så en Masterplanskitse for Kulturstation Værløse. Denne skitse, udarbejdet på foranledning af Flyvestationsudvalget, skitserer alle de interessante muligheder, der vil kunne forekomme i området fremover, herunder et flyvemuseum i hangar 46, 72 og shelters på arealet, benævnt »udstillingsområdet«.

Hvorfor netop et Flyvemuseum?

Flyvningens historie og dermed også militærflyvningens, havde fra starten sine aktiviteter samlet i det østlige Danmark. I trediverne var det Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen, der udgjorde de flyvende enheder

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

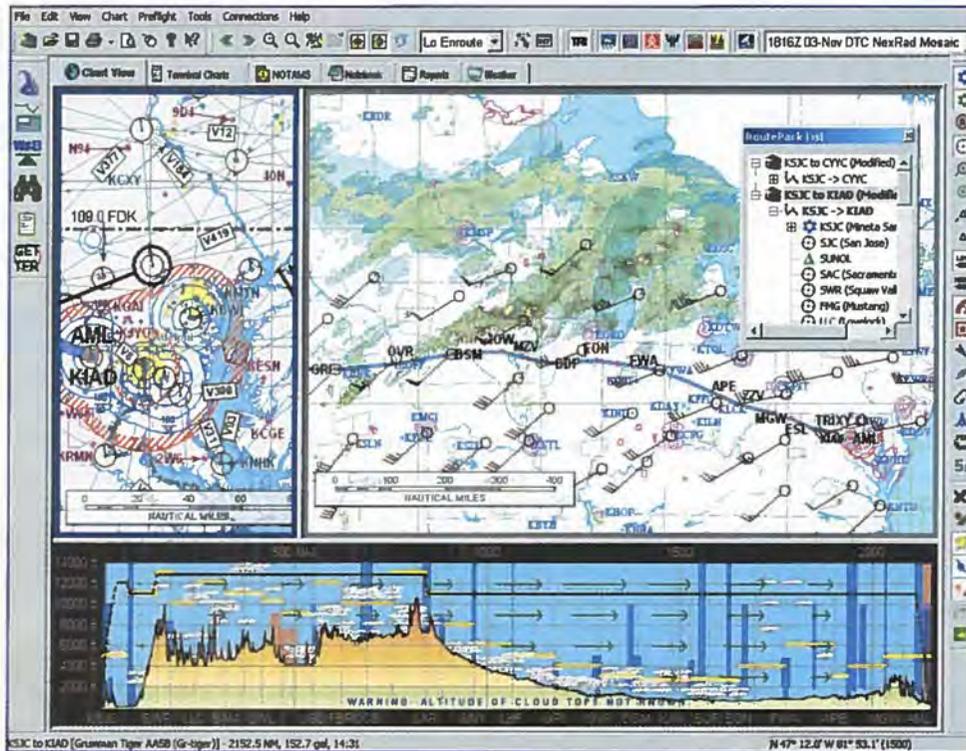
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData® trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

butik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN.
Making Every Mission Possible

i Forsvaret, som fra den spæde start i 1912 og årene fremover var placeret på følgende lokaliteter: Kløvermarken, Avedøre, Lundtofte, Ballonparken (Amager), Ringsted, Avnø, Kastrop, Margretheholm og fra 1934 den mest kendte og mest betydningsfulde af dem alle: flyvepladsen ved Værløse. Som en vigtig kulturhistorisk lokation og dermed også den mest betydningsfulde og bevaringsværdige flyveplads i Danmark for eftertiden, bør der etableres et Flyvemuseum på den snart nedlagte flyveplads, i lighed med andre forsvarshistoriske samlinger, som findes rundt omkring i Danmark: Oksbøl, Aalborg med et specielt Forsvarsmuseum, endvidere Langelandsfortet, Stevnsfortet med flere og endelig må ikke glemmes Flådens historiske skibe på Holmen og Tøjhusmuseet i København. Flyvestationens egen dramatiske historie, fra Luftwaffes angreb på flyvepladsen den 9. april 1940 til eftertidens opbygning af det kommende Flyvevåben som enhedsværn i 1950, over koldkrigsperioden og forsyningsflyvningerne for FN og Røde Kors med flere. Sidstnævnte, via medierne landskendte, operationer fra Flyvestation Værløse, blev foretaget af Eskadrille 721 med Hercules fly, der på flyvestationen havde bopælsadresse i dobbelthangaren også kaldet hangar 46. Samme hangar, hvis 4.500 m² i fremtiden bør være kærnen i et flyvemuseum. Eskadrille 722 har også i mange år haft hjemmebase på flyvestationen, og der er vist ikke ret mange danskere, der ikke på et eller andet tidspunkt har observeret en Sikorsky S-61 helikopter i luftrummet over Danmark, når de udførte eftersøgnings-, rednings-, overvågnings- og ambulanceflyvninger.

Hvor stor interesse har museumsbesøgende så for et flyvemuseum? Det tidligere »Museumscenter Mobilium« i Billund, der bestod af et Falck-, Bil- og Flyvemuseum under samme tag, spurgte engang om, hvilket af de tre museumstemaer, der interesserede dem mest og var årsag til deres museumsbesøg. Det viste sig at 85% var kommet på grund af flyvemuseet. Formentlig nok til stor lettelse for en del borgere i Værløse, var det sidste »Åbent Hus« flyvestævne på Flyvestationen blevet afholdt søndag den 9. juni 2002. Flyvevåbnets egne anslåede besøgstal på denne dag lå mellem 123.000 og 150.000. Et levende Fly-

vemuseum med et stort udbud af fly, visuelle interaktive oplevelser, vil som et andet fyrtårn i Kulturstation Værløse mange kommende fritidsaktiviteter for borgerne, sætte fokus på Furesø Kommune og med kun 25 minutters kørsel fra København vil flyvestationen i fremtiden ikke alene være kendt for sine mange fritidsoplevelser, men i lige så høj grad for de naturskønne omgivelser.

Fredning af området

Samtidig med offentliggørelsen af overdragelsen af flyvestationen til den kommende Furesø Kommune i 2005, fremsatte Danmarks Naturfredningsforening et fredningsforslag for hele flyvestationens område. Kort tid efter lykkedes det projektgruppen bag Foreningen Danmarks Flyvehistoriske Museum – Værløse, at få tilføjet en notits om: At en fredning ikke er til hinder for, at der kan etableres et flyvehistorisk museum i eksisterende bygninger i fredningsområdet. Danmarks Naturfredningsforening har da også efterfølgende, ved den nyligt omtalte fredning af flyvestationsområdet, givet udtryk for at de ikke har noget imod et flyvemuseum som en vigtig og naturlig del af formidlingen af hele områdets forhistorie.

Museumsfly til Flyvemuseet i Værløse

Kort tid efter at flyvemuseumsprojektet i Værløse blev igangsat, tog vi kontakt til Flyvevåbnets Museumskommission, hvorefter der blev indkaldt til møde i Flyvematerielkommandoen i Værløse den 30. november 2005. På dette møde blev vi orienteret om, at der her og nu var en række museumsfly og flymateriel til rådighed for flyvemuseet i Værløse. Senere har Flyvevåbnets Museumskommission overfor os præciseret følgende:

» – at hvis der skal ske nogen omfordeling, hvis museet i Værløse bliver en realitet (får bygningsmasse, driftskapital, samt millioner til opbygning af udstilling), må disse omfordelinger ske efter konstruktive aftaler mellem den nye part og dem, der i dag fremviser de omtalte genstande i et samarbejde med Flyvevåbnet, der jo i sidste ende ejer flyene og genstandene. Samtidig må de på Værløse også være villige til

at istandsætte og renovere nogle af de fly, som endnu mangler en kærlig hånd. På den måde må det tilstræbes, at flest muligt bliver tilgodeset.«

Foreningen Danmarks Flyvehistoriske Museum, Værløse kan ikke være mere enig med disse udtalelser fra Flyvevåbnet. Vi har fra starten af kun haft det ønske at blive betragtet som en lige-værdig forhandlingspartner, når flyvemuseet i Værløse blev en realitet. Vi kan mere end opfylde de krav som Flyvevåbnet betinger sig. Når det gælder museumsfly, har vi også fået tilsagn fra Tøjhusmuseet om, at de gamle biplaner inklusive Berg og Storm monoplanet og Spitfiren kan stilles til rådighed for det kommende Flyvemuseum i Værløse. Flyvevåbnets Museumskommission er i besiddelse af vores liste over museumsfly, som relaterer til hele historien fra militærflyvningens start i 1912 og til flyvestationens ophør som aktiv base i 2002.

Etablering af Flyvemuseet

Arbejdet med og udviklingen af det samlede flyvemuseumsprojekt har været tidskrævende og er stadigvæk en løbende proces. Som ved et hvert større eller mindre museumsprojekt, er det første spørgsmål, man bliver stillet overfor: Hvad koster det. Hertil er svaret, at der foreligger et samlet etableringsbudget på 48 mio. kr. Dette beløb dækker samtlige omkostninger indtil den første solgte entrebillet til flyvemuseet. Det vil sige nul gældsposter på åbningsdagen. Der foreligger også oversigt over de fremtidige driftsomkostninger. Men penge alene etablerer ikke noget flyvemuseum. Der er også et meget stort antal frivillige aktive hjælpere, både professionelle og andre flyvehistorisk interesserede, der vil gå ind i den daglige drift. Vi har fået ualmindeligt mange henvendelser om tilsagn for hjælp til museumsprojektet til stort set alle relaterede kategorier, både ved etableringen og den fremtidige drift af museet. Der er i planerne for museumsbygningerne afsat et større lokaleområde til frivillige medhjælpere i museet. Her tænkes først og fremmest på den mangeårige pensionistklub, men også lokaler til de mange andre frivillige til museets mange opgaver. Til fremtidige vedligeholdelsesopgaver, f.eks. flyrenovering, har vi også nuværende

og pensionerede civile flymekanikere og endelig har vi en foreløbig kontakt til mulige ungdomsskoler – samt faglige uddannelsessteder indenfor metalsektoren, som under professionel vejledning kan medvirke ved f.eks. restaurering af fly.

Men den logisk højeste prioritet er naturligvis området indenfor frembringelse af fondsmidler. Takket være tilsagn om professionel hjælp, har vi allerede nu kapacitet til igangsætningen. Udover de allerede nævnte tilsagn om hjælp, har vi også fået tilsagn om større dona-

tioner, ikke alene museumsgenstande, men også større økonomiske gaver. Vores kasserers seneste oplysning fortæller, at foreningen i dag har en samlet kapital på over 70.000 kr., hvoraf størstedelen er hensat i etableringsfonden. Vores foreløbige tidshorizont, regnet fra Furesø Kommunes overtagelse af flyvestationen 1. oktober 2008, er beregnet til et års etableringstid. Inden etableringens igangsætning vil Foreningen Danmarks Flyvehistoriske Museum, Værløse overgå til en venneforening, og hele museets ansvarsområde vil overgå til en selvejende institution. Det

vil sige med flyvemuseets åbningsceremoni i oktober måned 2009. Endnu inden overdragelsesdatoen, har flyvestationens største klenodie, DC-3'eren med deres trofaste venner, regelmæssigt kunne nydes af alle i luftrummet over Furesø Kommune. DC-3'eren og svævefly skulle efter de foreløbige tilkendegivelser fortsat, som en af de mange fritidsaktiviteter, kunne starte og lande på den fremtidige Kulturstation Værløse. Vi har lige fra starten af, projekteret hele museumsetableringen som 100% udgiftsneutral overfor Furesø Kommune.



Vil du være AFIS-operatør i Grønland? (Aerodrome Flight Information Service)

Hvis du har mod på at arbejde med luftfart i Grønland i 2½ år, så gi'r vi uddannelsen.

En AFIS-operatør:

- betjener tårnet i en lufthavn.
- yder koordination og information til luftfartøjer.
- samarbejder centralt i lufthavnens dagligdag og udarbejder vejrrapporter, udsender flyveplaner, samt udfører mindre administrative opgaver.

Uddannelsen til AFIS-operatør foregår på Grønlands Lufthavnsvæsenes Skole for Interne Uddannelser i Narsarsuaq og varer ca. 9 måneder, fordelt på 6 måneders intensiv luftfartsteori og 3 måneders lufthavnspraktik.

Undervisningen er opbygget i moduler:

- Basic ATS Training
- Vejrobservatør (med meteorologi)
- AFI

Mittarfeqarfiit betaler elevløn under uddannelsen og bagefter kan du blive ansat i Grønlands Lufthavnsvæsen (Mittarfeqarfiit) og aflønnet iht. gældende overenskomst med RAF1917 (<http://www.raf1917.dk>)

For at blive optaget skal du:

- Bestå en optagelsesprøve som afholdes af Grønlands Lufthavnsvæsen.
- Have en ren straffeattest.
- Opfylde en række helbredskrav.
- Være god til dansk, engelsk og matematik – eksempelvis fra Gymnasiet eller tilsvarende relevant erhvervserfaring.

Ansøgningsfristen er den 1. september 2007 og uddannelsen starter 22. oktober 2007.

Henvendelse om yderligere information og/eller fremsendelse af ansøgning kan ske på e-mail til: tbj@glv.gl. Du er også velkommen til at postsende din ansøgning til:

Grønlands Lufthavnsvæsen · Skolen for Interne Uddannelser
Postboks 30 · 3923 Narsarsuaq · Grønland · Fax: +299 665489 · Tlf: +299 665488



I STIV ARM OVER AFRIKA

Saltsøer er gode checkpoints.

Tekst og fotos: Dieter Betz

Efter 4 sæsoner med intensiv svæveflyvning i Omarama på New Zealands sydø, trængte jeg til en afveksling. Selv om »Southern Alps« er verdenskendt som piloternes Mekka, og jeg selv betragter det som et stort privilegium at have fløjet på stedet som instruktør i flere vintre, var det tid til luftforandring.

Jeg længtes efter et landskab, som ikke står på højkant, men ligger ned og er flad som en pandekage. Desuden havde jeg et ønske om at samle op på mine manglende diplomer og diamanter – jeg har kun sølvdiplomet fra 1960 og en højde-diamant fra Omarama (en ren formsag, fordi højdeflyvninger er en dagligdags rutine her).

Mit budget rækker ikke til at leje fly i Omarama, som nok er stedet med den mest eventyrlige flyvning og de højeste priser i verden.

Valget stod mellem Australien og Afrika, men jeg var for sent ude – Australien var allerede udsolgt. Agnete Olesen havde været en god ambassadør for Australien

i Danmark, da hun kom hjem med ikke mindre end 17 nye rekorder i lommen.

Så var der Afrika tilbage og efter en god snak med Anders Møller Andersen fra Unionen var der ingen tvivl. Målet var Afrika, nærmere den sydafrikanske savanne omkring Bloemfontein.

Dick Bradley, som står for »Soaring Safaris,« mailede, at han var very sorry, men han havde kun en Nimbus 3 tilbage, men til gengæld var den ledig i de sidste tre uger af sæsonen, til midten af februar. Det passede mig fint, eftersom jeg aldrig havde været i Sydafrika og heller aldrig havde fløjet Nimbus. Jeg elsker udfordringer. Og sådan en krabat på 25 meters spændevide og en vandballast på 360 liter måtte helt klart kunne leve op til mine forventninger om at race henover Afrikas himmel.

Bloemfontein ligger på en højslette, den såkaldte HIGHVELD, som har en gennemsnitshøjde på 1.500 meter og derfor et herligt tørt og solrigt klima

med temperaturer, der kan forkæle enhver solhungrende dansker.

Bloem, som byen bliver kaldt af de lokale, ligger midt i et landbrugsland med masser af plads til udelandinger. Der er langt imellem flyvepladserne, selvom nogle af vendepunkter kunne lyde som en mulig »airfield«. Da jeg ved den obligatoriske vejrbriefing spurgte om »Andersfield« var en flyveplads, grinede Dick og forklarede at stedet var opkaldt efter en dansk svæveflyver. Han var landet derude og blev ved med at påstå, at det måtte være en nedlagt flyveplads, sådan som det hele tog sig ud fra luften. Sådan blev Andersfield til.

»Der bliver i hvert fald ikke nogen »Dietersfield« denne gang!« vovede jeg at sige. Denne gang klappede alle, og Dick brød ud i latter. »Meget modigt, meget modigt sagt!«

Efter denne hovmodige bemærkning havde jeg lagt endnu større pres på mig selv, men jeg turde simpelthen ikke lande ude med det apparat. Jeg havde svært ved at forstille mig, at man kunne slippe godt fra at lande med 25 meter



Diamantminen ved Koffiefontein som er 15 km bred og 350 m dyb.

En ægte afrikansk boble.

vinger i en knoldet mark, især efter jeg har været ude at kigge på mulighederne. Græsmarker skulle man under alle omstændigheder holde sig fra. I græsset gemte der sig termitbo, som er hårde som beton og over én meter høje. Foruden de mange sten og især huller, som er umulige at se før man havner i dem. Der bor jordegern og andet godt under jorden og skulle man ramme hullet fra en aardvark, som er på størrelse med en gris, brækker man med sikkerhed ryggen, for slet ikke at tale om flyet.

»Hold jer fra de grønne marker!« sagde Dick. »Brug de røde marker. De er nypløjede og så ved man, hvad man har!« Men jeg havde besluttet mig til at flyve ekstremt konservativt og kom til at tænke på Anders (AMA) bemærkning: »Når man ligger i 17.500 fod under skyerne – hvem tænker på udelanding?«

Nimbus betyder »sky« på latin, men i mytologien er betydningen »Den sky, som guderne indhyllede sig i, når de

skulle nærme sig jorden«. Så der var noget at leve op til.

Mit første møde med monsteret var positiv. Mine 186 centimeter passede fint ind i det behagelige cockpit, hvilket er en forudsætning for at kunne tilbringe op til otte timer fastspændt i et rum, som ikke er meget større end en kiste. Dog med glaslag. Fra min halvliggende stilling kunne jeg se vingetipperne, som hænger i en stor bue skræmmende tæt nær jorden. Under starten rejser de sig elegant mod himlen og i urolig luft slår kæmpefuglen med vingerne som en stor svane med meget slanke vinger.

Den første flyvning ville jeg flyve uden vandballast, men det fik jeg ikke lov til. Dick sagde, at sådan en Nimbus uden vand ikke er meget bedre end en Ka6. »100 liter i hver vinge er minimum, hvis du skal have bare lidt fornøjelse!«

Ved den første flyvning blev jeg klar over, at jeg havde fået en modstander. I begyndelsen troede jeg, at jeg havde glemte, hvordan man flyver. Der skulle

arbejdes hårdt, før vi kunne blive venner. Fire flyvedage efter havde jeg fået vabler i hænderne, ekstrem ømme ben og en »Nimbus-arm« – nogenlunde det samme som en tennis-arm. Så gik det endelig op for mig, at sådan en »lang-øre« fortrinsvis er designet til at flyve ligeud! Og det passer fint til Afrika, hvor man i princippet kun har brug for en termikboble for hver 100 km.

Efter min kone havde købt et par handsker til mig og bearbejdet mine ømme ben med en gang hårdhændet massage, var jeg klar til at flyve efter guld og diamanter.

Vi lejede en campingvogn på flyvepladsen for at være tæt på det hele. Dagene blev hurtig til rutine: min kone Liselotte, som stadig har et arbejdsliv og er vant til at stå tidligt op, sørgede for Nimbussen. Når hun havde fyldt vandballasten på og tapet alle 16 huller til for transporten til startpladsen – sat batterier og logger i, vækkede hun mig, så vi kunne få morgenmad inden brie-



Kunstvanding på den sydafrikanske højslette.

fingen klokken 10. (Kun konger bliver behandlet på denne måde)

Vejrbriefingen foregik i et siderum af hangaren med projektor og en LS 8 vinge, som stak midt ud i rummet. En veloplagt Dick Bradley præsenterede vejret til en forventningsfuld flok modne drenge fra hele verden.

»Same procedure as yesterday!« smilede han og viste kortet for signifikant vejr, der var rødbrunt over hele Sydafrika, og indikerede muligheden for torden. Vejret er meget stabilt på denne årstid med udsigt til kraftigt tordenvejr hver eneste dag. Men vi kendte rumlen: termikudløsning ved 12-tiden, de første CB'er klokken 15, enkelte tordenbyger klokken 17 og derefter 80% chance for heavy, heavy Thunderstorms. For øvrigt et enestående lysshow, som bør nydes på jorden med en kold drink i hånden og udsigt over savannen. Det er bedre end TV.

Efter briefing tog Liselotte af sted. Nu skulle hun på eventyr i Afrika. Hun var blevet gode venner men en flok løveunger, som holdt til på en farm i nærheden. Hun savnede sine katte derhjemme og hun er god til at snakke med katte – i alle størrelser.

Vi fløj minimum 300 km hver dag og efter en halv snes stykker af dem følte jeg, at jeg var klar til min 500 km trekant. Den skulle flyves hurtig, og de forudgående flyvninger havde været rene hastighedsprøver. Først da min gennemsnit var kommet over 120 km/h var det forsvarligt at forsøge en 500 km. Jeg havde kun max. 5 timer til at gøre det i.

I dag skal det være. Flyslæb til 3.000 ft over pladsen og derfra direkte over startlinien og så håbe på det bedste.

Når man slæber rundt med en balastvægt som svarer til fire ekstra, store mænd siddende på vingerne, kan det i begyndelsen være svært at blive hængende. Og når man taber højde begynder man at tænke: at droppe vandet bliver nødvendigt før eller senere. Tænk: alt det vand, som Liselotte har fyldt på ved at stå ekstra tidligt op. Nej! Over mit lig! Hvor er termikken henne? Alt er blåt igen. Der var små vatskyer lige før!

Jeg taber min kostbare højde, snart skal jeg vende om. Men naturen kommer til hjælp. Den har sendt en flok storke, 15 af dem, til undsætning. Deres sort-hvide vinger glinser i solen mens de flyver tæt sammen i en snæver boble. Måske er det en gammel bekendt fra Ribe og hans tyske venner, der er på vej opad! Sekunder efter er jeg under dem – ud med flaps og om på øret, tæt ved stall. Det hjælper – også på humøret, selv om jeg er pjaskvåd af sved. Men jeg har tabt en halv time på det pjat. Mit gennemsnit er røget. Nu skal der flyves stærkt. Og nu viser boblerne sig. Men skybasen ligger stadig kun i 5.000 ft over terrænet. Men kort efter er den i 8.000 og så er de afrikanske bobler ved at udvikle sig!

Her tæller man ikke til tre på vej ind i en boble. Her tæller man til 10 mens man fortsætter ligeud og trækker op med flaps til minimum fart, og accelerer igen lige inden man ryger ud på den anden side – en højdevinding på 2.000 fod. Slut med at dreje. Det er nu

»Nimbus-armen« kommer ind i billedet: for at kunne race af sted lige under VNE (270 km/t), skal jeg bruge armkræfter. Trimmet er helt fremme, men alligevel skal jeg til tider bruge begge arme for at holde farten oppe i nærheden af den røde streg.

I strakt arm med Formel 1 hastigheder henover den afrikanske savanne. En jublende oplevelse. Tænk at kunne flyve over 200 km til næste vendepunkt uden et eneste drej med 170 km/h i gennemsnit. Skybasen er nu over 16.000 fod – 11.000 over jorden. Længe leve Afrika!

Det sidste drej før Final Glide ligger over Diamantminen ved Koffiefontein. Et hul med en diameter på 1,5 km og 350 meter dybt. Der bliver brudt 100 tons klipper om dagen for at udvinde 7 karat. Hvor er jeg privilegeret at sidde heroppe og flyve diamanter hjem!

Nu kan jeg nå hjemmebasen over radioen, giver dem positionen og en velmenende Dick Bradley spørger, om jeg har en raket i røven.

Det blev da også til et brugbart resultat: 522 km på 4 timer og 20 minutter, selv om det kunne have været betydelig hurtigere, hvis jeg var startet en halv time senere.

På 14 flyvedage blev det til godt 5.000 km stræk og rundt regnet 70 timer i luften. Uden motor og udlandning – rent held.





Oprettelsen af DaFU

Der er i Danmark mange organisationer, foreninger eller enkeltpersoner, som arbejder med flyvningens historie. Flere af disse organisationer har på den ene eller anden måde været involveret i museumsplaner, som eksempel i et forslag til etablering af et dansk aeronautisk museum, en tanke som blev fremsat allerede i 1928. Men allerede i 1922 havde Marinen overdraget to flyvemaskiner til Danmarks Tekniske Museum.

Betegnelsen Danmarks Flyvemuseum opstod i 1973 og blev en realitet i 1990, da Danmarks Flyvemuseum åbnede i Billund. I 1997 lukkede museet, og samlingerne indgik i Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

Senest er Dansk Veteranflysamling i Stauning blevet udvidet med støtte fra Statens Forsvarshistoriske Samling. Museet ændrede i 2007 navn til Danmarks Flymuseum. Udstillingerne omfatter flere end 50 luftfartøjer og en nyopført udstillingsbygning rummer fly fra Flyvevåbnets Historiske Samling, som indgår i Danmarks Flyvevåbenmuseum.

I 2005 blev Foreningen Danmarks Flyvehistoriske Museum, Værløse oprettet med det formål at etablere et museum i den såkaldte Hercules dobbelthangar på den historisk kendte Værløse Flyvestation. Herudover findes flere mindre eller større private samlinger, bl.a. på Egeskov Slot. Ud over museer er der flere foreninger og enkeltpersoner, som mødes og arbejder med flyvningens historie eller udgiver bøger og tidsskrifter. Andre foreninger eller organisationer arbejder med at restaurere luftfartøjer eller arrangerer flyvestævner, hvor der flyves med historiske fly.

I fravær af en fælles flyvehistorisk, national organisation er der ikke altid enighed om de forskellige private eller offentlige initiativer inden for området. Uenighed kan opstå om principielle spørgsmål, fx om der kun skal være et overordnet museum i Danmark, eller om man skal støtte mange private initiativer i en situation, hvor der er begrænsede midler til at realisere de forskellige planer. Uenigheden kan også dreje sig om udstillingspolitik, skal flyene udstilles i 'splendid isolation', eller skal de udstilles sammen med biler og anden teknik i tidstypiske samlinger? Der kan derfor være behov for en organisation, der på vegne af de mange grupper, foreninger eller organisationer kan tale disses interesser over for fx Kulturarvstyrelsen, forsvarset, politikere mv.

Initiativ

Sådanne tanker blev i 2004 diskuteret af en gruppe personer med flyvehistorisk tilknytning, der var utilfredse med formidlingen af dansk flyvningens historie og kulturarv. De tog initiativ til en oversigt over de mange grupperinger og indkaldte derefter til et møde med det formål at skabe en organisation, der kunne være koordinerende og støttende for danske flyvehistoriske initiativer. Mødet fandt sted i juni 2004 og førte til tanker om stiftelse af et nationalt flyvehistorisk selskab, i første omgang ved at et udvalg skulle udarbejde vedtægter for en flyvehistorisk 'paraplyorganisation'. Der var fra begyndelsen enighed om, at en sådan organisation ikke skulle have egentlige beføjelser fx i forholdet til forhandlinger med offentlige instanser, men på den anden side skulle organisationen også have en sådan vægt, at den naturligt ville blive hørt i den offentlige debat. Udvalgets arbejde førte til et stiftende møde den 13. november 2004 for Danmarks Flyvehistoriske Union (DaFU), hvis overordnede formål er at udbrede og formidle kendskabet til dansk flyvehistorie og være behjælpelig over for de interessenter, der arbejder med flyvehistorie i Danmark. Der var nogen betænkelighed ved at benytte udtrykket 'union', da det potentielt kunne komme i konflikt med KDA's unionsbegreb, men det blev besluttet at fastholde betegnelsen. Der blev også nedsat en interim bestyrelse frem til det første ordinære repræsentantskabsmøde i maj 2005.

Der har siden stiftelsen været såvel tilgang til som afgang fra DaFU's repræsentantskab, men der er på nuværende tidspunkt registreret 23 repræsentantskabsgrupper. Det er på grund af forskelle i medlemsstruktur vanskeligt at vurdere det samlede medlemsantal, men hvis støttemedlemmer medregnes, er det i størrelsesorden 7.500 medlemmer.

KDA har ydet en stor støtte til DaFU, men det er værd at bemærke, at DaFU ikke er en union under KDA. Der er beklageligvis også offentlige institutioner, som har besluttet, at de på grund af deres tilhørsforhold og vedtægter ikke kan være medlem af DaFU. Derimod kan enkeltpersoner med betydelig kompetence inden for og interesse for det flyvehistoriske område indgå i repræsentantskabet, dog uden stemmeret.

De årlige repræsentantskabsmøder er hidtil afholdt i KDA's hus i Roskilde. Møderne er åbne for alle medlemmer fra repræsentantskabsgrupperne, men det er naturligvis kun de udpegede repræsentanter, som kan deltage i afstemninger. I forbindelse med møderne afholdes et arrangement af fælles interesse for repræsentantskabsgrupperne. I 2007 havde DaFU inviteret Jan Dellheden, viceordfører i det nye svenske flymuseum Aerozeum, til at holde foredrag om museets opbygning. Året før blev der givet en orientering om Dansk Veteranflysamlingens planer for museet i Stauning og om planerne for et museum i den tidligere flyvestation Værløse.



Det har fra begyndelsen været udgangspunktet at have lave administrative omkostninger med vægt på elektronisk kommunikation. DaFU's hjemmeside er derfor af central betydning for DaFU og det sted, hvor man kan holde sig orienteret om de forskellige aktiviteter både i DaFU og i repræsentantskabsgrupperne. Den kan findes på www.dafu.dk.

Men herudover har DaFU taget en række initiativer, hvoraf enkelte er beskrevet i det følgende.

Kommentarer til BL 1-12

Statens Luftfartsvæsen (SLV) har i 2007 indledt en offentlig høring af BL 1-12 (Bestemmelser om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelser samt luftdygtighedsbevis generelt). Blandt de foreslåede ændringer er der to, som især vedrører flyvning med historiske fly i Danmark. DaFU har derfor på vegne af repræsentantskabsgrupperne kommenteret de foreslåede ændringer i et brev til SLV. Den første ændring (pkt. 6.2.2) vedrører flyvning med tidligere militære luftfartøjer med særlig tilknytning til Danmark, hvor der kun undtagelsesvis og efter SLVs vurdering i hvert enkelt tilfælde gives flyvetilladelse. Denne bestemmelse finder DaFU bør ændres, så der ikke stilles krav om en særlig historisk tilknytning til Danmark, da der kan findes flere tilfælde af tidligere militære luftfartøjer, som rent historisk har en vigtig plads i flyvningens udvikling, men som ikke har haft umiddelbar tilknytning til Danmark. I samme paragraf er det anført, at "Civil flyvning med tidligere militære jetdrevne luftfartøjer vil ikke blive tilladt". Dette forslag har givet anledning til en vis undring i DaFU, som på vegne af repræsentantskabsgrupperne ikke mener, at der er nogen saglig begrundelse herfor, idet der allerede flyver tidligere militære jetdrevne luftfartøjer i dansk luftrum, selvom de dog endnu ikke har opnået endelig SLV-godkendelse. Det er DaFU's opfattelse, at de to forslag også vil være en begrænsning for stævner med historiske fly. Det kan også medføre, at sådanne luftfartøjer blot overgår til andre landes registre og dermed vil være udenfor SLV's kontrol. Der kan desuden henvises til, at andre europæiske lande ikke har sådanne begrænsninger. Sverige har adskillige tidligere militære jetdrevne luftfartøjer på det svenske nationalitetsregister, og det er ligeledes særdeles udbredt i England.

Udflugt til Sverige

DaFU arrangerer i samarbejde med Danmarks Flyvehistoriske Selskab i weekenden den 29. – 30. september en udflugt til Sverige. Turen begynder i København og om lørdagen besøges Svedinos Bil- og Flymuseum i Ugglarp ved Falkenberg. Museet er med 140 veteranbiler og flere end 30 flyvemaskiner en af Europas største kombinerede samlinger af veteranbiler og flyvemaskiner. Det blev indviet i 1961. Flysamlingen viser en væsentlig del af den svenske flyhistorie. Det ældste fly er en Thulin A (Bleriot XI) fra 1918, og det yngste er en Saab Viggen fra 1980, og der er mange af de tidligere svenske jagerfly i samlingen, naturligvis domineret af Saab-flyene, men samlingen rummer også kendte fly som Tiger Moth og en Junkers JU 52. Museets leder, Bjørn Svedfelt, vil stå for rundvisningen.

Søndag besøges det nye og meget spændende Aerozeum i Gøteborg, som er en del af et svensk forsvarskompleks, der rummer to hangarer på henholdsvis 22.000 og 8.000 m², bygget ind i bjergmassivet 30 meter under jorden. Byggeriet blev indledt i 1955, og den 1. januar 2003 blev det forladt af det svenske flyvevåben. Det er nu under opbygning som museum med flyudstillinger, arbejdende værksteder og meget mere. Det kan indtil videre kun besøges af grupper i guidede ture, så udflugten er en anledning til at opleve museet under opbygningen, hvor man allerede nu kan se de kendte Tønden, Larsen, Draken og Viggen samt flere andre af de kendte fly og helikoptere, som indgik i det svenske flyvevåben. Såfremt tiden tillader det, vil der på tilbagevejen være mulighed for at besøge den tidligere F 10 flyvestation kendt som den sidste flyvestation med Draken fly i aktiv tjeneste i Sverige. Tilmelding til turen kan foretages direkte til DaFU.

KDAs jubilæum

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) fylder 100 år i 2009. I denne forbindelse har DaFU foreslået, at der afholdes en konference, som for første gang samler flyvehistorisk interesserede personer og organisationer i Danmark. Formålet vil være at skabe en oversigt over disse aktiviteter og samtidig dokumentere det arbejde, der gøres for at dokumentere, restaurere, bevare og flyve med bevaringsværdige luftfartøjer. KDA har modtaget dette forslag positivt, og arbejdet med at planlægge konferencen vil blive indledt snarest.

Good Aviation Practices

GAP



ER DU HELT SIKKER...?

BLIV MERE FLYVESIKKER

KOM TIL GAP FLY-IN I VAMDRUP LUFTHAVN

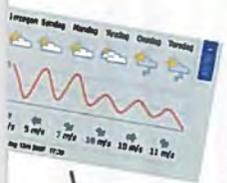
Danmark 2007

LØRDAG D. 25. AUGUST KL. 10

VÆR MED I LANDINGSKONKURRENCEN, VIND PRÆMIER OG DELTAG I RELEVANTE WORKSHOPS.

OG SOM ÅRETS TRÆKPLASTER:

SE DIN EGEN LANDING PÅ VIDEO!



INGEN TILMELDING NØDVENDIG, TROP BLOT OP.
 AFHOLDELSEN AF ARRANGEMENTET AFHÆNGER AF VEJRET.
 DRILLER VEJRET OM LØRDAGEN FØRSØGES ARRANGEMENTET RYKKET TIL SØNDAGEN.
 ER VEJRET DÅRLIGT BEGGE DAGE RYKKER VI ARRANGEMENTET TIL EN ANDEN WEEKEND. TJEK
 OPDATERINGER PÅ HJEMMESIDEN SLV.DK UNDER AFSNITTET PRIVATFLYVNING. ELLER
 RING TIL HENRIK SANDUM PÅ MOBIL TLF: 25390159 FOR SENESTE NYT.





FINLANDS FLYMUSEUM

Sådan skriver man Finlands Flymuseum på finsk.

Tekst og fotos: Søren Dalsgaard

I FLYV skrev vi tidligere i år om Midtfinlands Luftfarts- og luftvåbensmuseum. Nu er turen kommet til Finlands Flymuseum, på finsk Suomen Ilmailumuseo. Museet ligger ganske nær Helsinkis Vantaa-lufthavn i et granbevokset skovområde, så man kan spadserere dertil på ca. tyve minutter fra lufthavnens ankomsthal.

Udenfor museet står et par MiG-jagere, som virkede i finsk tjeneste i årene hvor forholdet til USSR var vigtigt. Ved indgangen til den første af to store haller mødes man af et kendt fly fra en anden nation der spillede en stor rolle i finsk historie, nemlig en Messerschmitt Bf-109, som tydeligvis har kendt bedre dage. Faktisk er kun en gennemrustet fuselage tilbage, 50 år på havets bund har sat sig sine spor! – Heldigvis er resten af flyene i de omfattende samlinger i bedre stand.

Flymuseumsforeningen blev grundlagt i 1969, med det formål at skabe et flymuseum. I 1981 opførtes museet på den nuværende beliggenhed: det er siden blevet udvidet i flere omgange og har

nu over 70 fly udstillet på i alt 6.500 kvm, så der er nok at se på. Endda måske lidt for meget, for flyene står en del tættere end de burde, så det generelle indtryk er noget overfyldt og lidt dunkelt. En ny udvidelse ville ikke gøre skade.

Militærfly-hallen

Udstillingshal 1 er tilegnet militærfly, fra de tidligste typer frem til Saab Draken. Det finske luftvåben havde en omfattende og forskelligartet samling fly i de tidlige år, af bl.a. fransk, tysk, britisk og hjemmegjort oprindelse. Blandt de gamle dobbeltdækkere fra mellemkrigstiden finder man en Caudron C 60, en Letov S.218 A Smolik, en VL Tuisku, og andre flytyper, der må siges at være totalt ukendte. Men det er interessant at se, hvorledes flyvningens historie ikke blot udgøres af de mest kendte fly. Den franske Caudron fandt tjeneste i Frankrig, Finland, Letland og Venezuela, og den tjekkoslovakiske Smolik i, ja, mestendels Tjekkoslaviet og Finland, så disse modeller var ikke ligefrem eksportsuccesser!

For de fleste flys vedkommende gjaldt det, at finnerne købte nogle få eksemplarer for siden at producere dem selv. Dermed tilegnede man sig en viden og en industri der skulle vise sig værdifuld i 2. verdenskrig.

Salen domineres af et stort søfly, et lavvinget monoplan der underligt synes at have halen sat omvendt på, med højderoret øverst og et sideror der stikker ned under fuselagen. Det drejer sig om det ældste bevarede fly i Finland – produceret i 1922 – en hjemmelavet kopi af den tyske Hansa-Brandenburg W.33. Flyet blev oprindeligt designet af en ung Ernst Heinkel (som model W.29) i slutningen af første verdenskrig, hvor det gjorde livet besværligt for britiske flyvebåde. Efter krigen blev det moderne søfly licensbygget i flere lande, deriblandt Finland. I Danmark blev 15 Hansa-Brandenburg W.29 bygget af Orlogsværftet for Marinens Flyvevæsen og tjente som rekognosceringsfly frem til 1930. En imponerende maskine og endnu et af de sjældne fly man kan se i flymuseet.



Militærfly-hallen med Hansa-Brandenburg W.33-søflyet til højre.



Forrest en Grunau Baby IIb, bagerst en prototype fra Helsinkis Polytekniske Flyveklub.



Finnair fløj med Convair CV-440 Metropolitan-fly i årene 1953-80.

Rundt om i militærfly-hallen er der mange fotos, plancher og effekter fra Vinterkrigen 1939-40 og Fortsættelseskrigen 1941-44, bl.a. motorer, bomber og bøjede propeller fra nedstyrede fly. Militærflysamlingen er dog ikke så stor som i luftvåbensmuseet i Midtfinland.

Alligevel er der flere interessante maskiner, blandt andet en sovjetisk Polikarpov UTI-4, et topersoners træningsfly baseret på jagerflyet I-16. Sovjetiske flydesignere var vældigt langt fremme i starten af trediverne, så I-16 var faktisk verdens første jagerfly i konfigurationen lavvinget monoplan med optrækkeligt understel. Derfor var en trænerudgave højst tiltrængt for piloter, der pludselig trådte ind i den fagre nye verden, hvor man selv skulle huske at sænke understellet før man landede, og et jagerfly ikke kom med indbygget luftmodstand fra stivere og støttewirer! I vinterkrigen erobrede finnerne træningsflyet, som siden indgik i finsk tjeneste sammen med næsten 100 andre krigsbyttefly. UTI-4'eren i Vantaa er det eneste bevarede eksemplar af denne type i verden.

Civilfly-hallen

I hal 2 med civile fly og helikoptere er maskinerne om muligt endnu mere tæt parkeret end i militærfly-hallen. Derudover er der også proppet privatfly ind under vingerne på de større passagerfly. Der er nok at se på, men opstillingen er nok ikke så hensigtsmæssig, hvis man primært er kommet for at tage fotos.

For nogle vil det være en nostalgisk oplevelse at kigge indenfor i den store

Convair CV-440 Metropolitan der fløj for Finnair i næsten tredive år, fra 1953-80. Samme type fløj i SAS frem til 1970. I passagerkabinen er der store firkantede vinduer, masser af benplads og askebægre i armlænet; jo dengang fløj man standsmæssigt. Nede på jorden igen, kan man kigge nærmere på en af de imponerende Pratt & Whitney R-2800 »Double Wasp« 18-cylindrede stjernemotorer, der engang dundrede gennem luften, men nu blot står og drypper olie på gulvet.

De to andre største fly i hallen er en DC-3 – sådan een har man dog set før! – og en Lockheed L-18-53 Lodestar, begge i Kar-Air-bemaling. Dette hedengangne finske luftfartsselskab brugte Lodestar-flyet til geologiske undersøgelser, hvorfor det rundt om fuselagen er udstyret med en antenne, som nærmest ligner et overdimensioneret tørrestativ. Bizart og lidet aerodynamisk.

Af andre interessante fly kan nævnes en rigtig bush-søfly, en canadisk De Havilland DHC-2 Beaver, som selvfølgelig var perfekt til de Tusind Søers land, samt en Fieseler Storch, der tjente i det finske luftvåben 1938-60 og derefter blev solgt på auktion til en privat køber, før flymuseet kunne overtage den i 1973. Under loftet er en stor samling gamle svævefly ophængt, som for eksempel Grunau Baby IIb, DFS 108 Olympia og L-13n-10 Blanik. Der er også et flere svævefly lavet i Finland af Polyteknisk Flyveklub, foreningen af studerende ved Helsingfors Tekniske Universitet.



Praktiske oplysninger

Finlands Flymuseum ligger som sagt tæt på Helsinkis Vantaa-lufthavn. I lufthavnen kan man få et gratis bykort, hvis man vil navigere til flymuseet til fods, gåturen tager lidt over tyve minutter, og adressen er Tietotie 3, 01530 Vantaa.

Hvis vejret ikke er til at spadserere, kan man også komme til museet med en af busserne der går fra lufthavnen ind til Helsinkis centrum (yderligere information fås på museets hjemmeside www.suomenilmailumuseo.fi). Åbningstiderne er 11-18 alle ugens dage, og adgangsbilletten koster seks Euro. Der er et cafeteria hvor man kan få kaffe og kage, samt et stort bibliotek og en velassorteret bogbutik med flere bøger på engelsk om finsk flyvnings historie. Interessen skulle nok være vækket efter et besøg på museet, der klart kan anbefales til de, der måtte komme forbi Helsinki!





Militærfly-hallen med Hansa-Brandenburg W.33-søflyet til højre.



Et sovjetisk krigsbyttefly, Polikarpov UTI-4.

70

For 70 år siden

af Ingrid Niens

Den 18. juli 1937 indviedes Esbjerg Lufthavn med et flyvestævne af dimensioner, som afføder respekt, når man tænker på at flyvningen i Danmark på det tidspunkt var ca. 25 år gammel. Der var præsentation af maskiner, formationsflyvning, kunstflyvning, dog-fight, ja selv kunstflyvning med svævefly af den tyske svæveflyverske, Fräulein Eva Schmidt, »der blev slæbt til Vejrs af den tyske Flyver Bannsführer Dickfeldt. I ca. 1000 Meters Højde slap hun Forbindelsen med Flyvemaskinen, og under de smukkeste Manøvrer, der omfattede Spin og Looping, førte hun sit Winnie Moa Svæveplan til Landing foran de indbudtes Kreds og hilstes med Jubel af Publikum«. Den dag i dag synes jeg også, at kunstflyvning med svævefly er noget af det mest elegante og betagende at beskue inden for flyvning. Forresten, dengang kunne man købe jord til en flyveplads for ca. 1000 kr. pr. tønde ...

Mere økonomi ... man arbejder på at udvikle dieselmotorer til flyvemaskiner. I 1937 skriver FLYV: »Det er snart 20 Aar siden Junkers Fabrikerne begyndte at eksperimentere med Fremstilling af Dieselmotorer til Flyvemaskiner«. Tyve år, dvs. i 1917, i flyvningens aller spædste begyndelse havde man øje for, at dieselbrændstoffet havde eller ville få en plads. Mon det var opfindelsen af jetmotoren, der satte dieseludviklingen i stå i så mange år? Men nu er den jo aktuel igen, også inden for småflybranchen. I 1937 var det overvejende de store fly og de lange distancer, der var interessante i den forbindelse, formodentlig fordi dieselmotorerne var store og tunge. Men hvad man brugte af vægt på motoren sparede man tilsyneladende i brændstovvægt, så bundlinien blev

alligevel at det var billigere at bruge diesellojen: »I Forbindelse med Indvielsen af Lufthavnen ved Stavanger for et Par Maaneder siden kan nævnes et andet Eksempel paa Dieselmotorenes Prisbillighed. En Junkers Ju-86, udstyret med Junkers-Jumo 205 Dieselmotorer, fløj direkte fra Dessau til Stavanger, og Udgifterne til Brændstof paa hele Strækningen beløb sig til 70 RM (...) Hvilket andet Befordringsmiddel – Jernbane, Skib eller Motorkøretøj – kan foretage en lignende Rejse saa hurtigt og med saa ringe Udgifter til Brændstof? Intet.« – Nej, vel?

Vores ven z fra Hærens Flyveskole er endelig blevet sluppet løs på den første solo, selv om han syntes det holdt urimeligt hårdt i forhold til hans kunnen som pilot: »Naar jeg selv skal sige det, saa er jeg efterhaanden blevet meget dygtig til at flyve, og selv min Flyvelærer udtaler fra Tid til anden efter en Flyvetime en svag Anerkendelse (som ganske vist ofte bliver slaaet til Jorden igen ved en skaanselsløs Kritik af noget af det, jeg lige har lavet). Jeg har med andre Ord længe været klar til at flyve alene; jeg flyver glimrende ligeud og rundt, til højre og til venstre, op og ned, i Spinn og Loop m.m., uden nogen som helst Betænkning; jeg lander Maskinen saa blødt som var den fyldt med raadne Æg og baaret oppe af en passende stor Ballon, og jeg sætter den altid paa den samme Plet af Flyvepladsen, ca. 100 Meter fra den læ Begrænsning, paa et Sted, hvor der lige er Plads til at flyve lavt over Hegnet mellem to store Buske; kort sagt jeg kan flyve«. Og endelig »efter et passende Antal Flyvetimer uden generende Kritik« lykkes det ham da at få overbevist sin strenge flyvelærer, selv om han efter z's mening havde den opfattelse, at

”
Den 18. juli 1937
indviedes Esbjerg
Lufthavn

»min Opgave paa Flyveskolen udelukkende er at holde ham (Flyvelæreren) flyvende«. Så, af sted det går, og som vi alle kan nikke genkendende til, så »siger Motoren slet ikke som den plejer, og efter Starten stiger Apparaten meget bedre end det plejer at gøre – hurtigt vænner jeg mig til at undvære ham – jeg savner slet ikke hans smaa Bemærkninger i Talerøret (...) Jeg forstaaer nu alle Flyveres Udtalelser om, at den Dag de fløj alene første Gang er den største i deres Liv, og jeg fyldes selv med Glæde over at have naaet dette betydningsfulde Skridt frem mod Maalet. Da Landingen er vel overstaaet hilses jeg af mine Kammerater med Hurra-Raab«.

Så vidt jeg husker nøjedes »kammeraterne« ikke med det, der fulgte både en buket blomster og en spand vand med – eller var det champagne?? Slips der kunne klippes af var ligesom ikke aktuelt, jo.

Og ude i modelflyveklubberne besjæles flyene i beskrivelserne af deres adfærd: »Modellen tog straks god Højde og foer for fuldt Firspring løs paa en Hæk ca. 50 Meter fra Startstedet, men da der var Opvind over Hækken, satte Ørnen over den med et elegant Spring og jog videre frem over en Kornmark. Flere af Medlemmerne, der troede at Modellen ville lande i Marken, gav allerede deres Ærgelse højlydt til kende, men Ørnen havde sat sig større Maal – den vilde frem, og efter at have overfløjet nok en Mark og med Nød og Næppe undgaaet en truende Højspændingsledning landende den midt paa en grusbeltet Gaardsplads«. Jeg indrømmer, vi har også altid klappet flyveren og sagt »Tak for turen«, når den var trukket i hangar.



Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-HKA	Sikorsky S-92A	2006	920046	29.06.2007	CHC Denmark ApS, Esbjerg	N8052Z
OY-HMN	Eurocopter AS 350B3	2004	3850	09.05.2007	Jama 2000 ApS, Skibby	HB-ZFV
OY-HRG	Robinson R44 II	2007	11709	24.05.2007	JJO Invest ApS, Give	-

Slettet

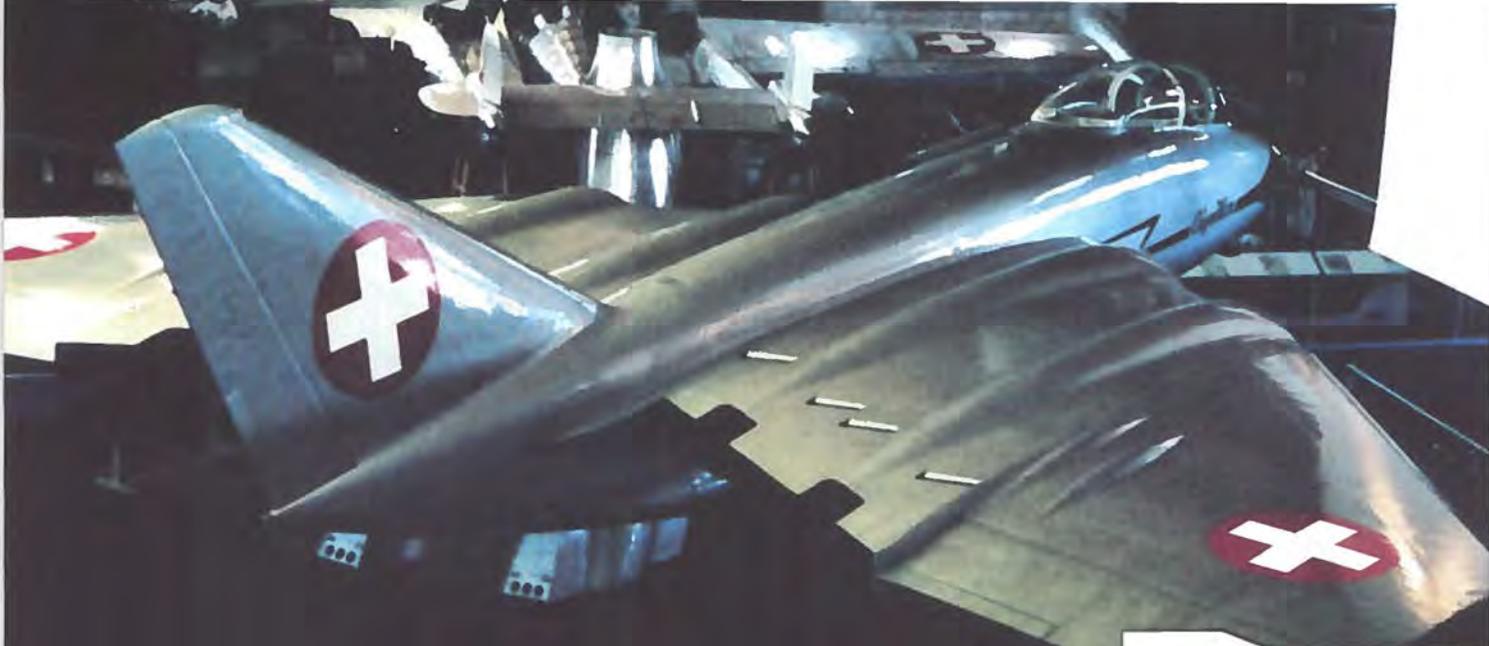
OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-PLC	Pilatus PC-6/B2-H4	20.06.2007	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt til Sydafrika
OY-RUC	ATR72-701	08.06.2007	Danish Air Transport A/S, Vamdrup	Udlejet til Luxemburg

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BKK	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	13.06.2007	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Ole Mosgaard Jacobsen
OY-BUF	Cessna F 172 M	22.06.2007	Kenneth Arly Larsen, Brønshøj	Dansk Filmjournal ApS
OY-CSV	Piper PA-28R-201 Arrow III	22.06.2007	Skyfly ApS, Vojens	Vojens Airtransport, Vojens
OY-DGP	Cessna F-172G	-	Baltic Air Service ApS, Rønne	-
OY-EFB	Cessna 140	12.06.2007	Knud Jørgen Kristensen, Nørre Asmindrup	Finn Pedersen
OY-ECI	Piper PA-32-260 Cherokee Six 260	-	Baltic Air Service ApS, Rønne	-
OY-GAT	Grumman GA-7 Cougar	18.06.2007	Vojens Airtransport Aps, Vojens	Arne Lund Pedersen
OY-IBM	Cessna 172RG Skyhawk RG	11.06.2007	Jens Christian Jensen, Sørvagur +	Hans Hansen
OY-JAI	Cessna 500 Citation	11.06.2007	L'EASY A/S, Odense	Jørgen Andersen Invest
OY-LAI	Piper 28-181 Archer III	13.06.2007	Connie og Ole Moesgaard Jakobsen, Roskilde	Air Alpha Aircraft Sales A/S
OY-SBU	Beech C90 King Air	13.06.2007	OY-SBU I/S, Hornslyd	Flexa Group A/S



OY-HKA er den første Sikorsky S-92 på dansk register. Foto: Ole Bækgaard.



Den flyvende vingeform N-20 præsenterer sin flotte vingeform inden døre i Dübendorf-flymuseet.

Data

N-20 Aiguillon

Motor: Fire Mamba SM-01 på hve
3.300 lb/st (9,4 kN)

Spændvidde:..... 12,6 m

Længde:..... 12,5 m

Højde:..... 3,13 m

Landingshastighed:..... 150 km/

Max.hastighed:..... 1.000 km/

HISTORISKE VINGESUS

NEUTRALE KRIGERE

AF WILHELM WILLERSTED

Flyveinteresserede har i de seneste årtier fået bedre og bedre muligheder for at studere de historiske »vingesusere« tæt på – in natura.

Studieobjekterne befinder sig nemlig i mere eller mindre velbevaret stand i de mange flymuseer, der er dukket op over det meste af verden. Ydermere har visse af de gamle etablerede museer fået moderne publikumsappellerende ansigtsløftninger. Desuden er der nu også for flere og flere af de berømte

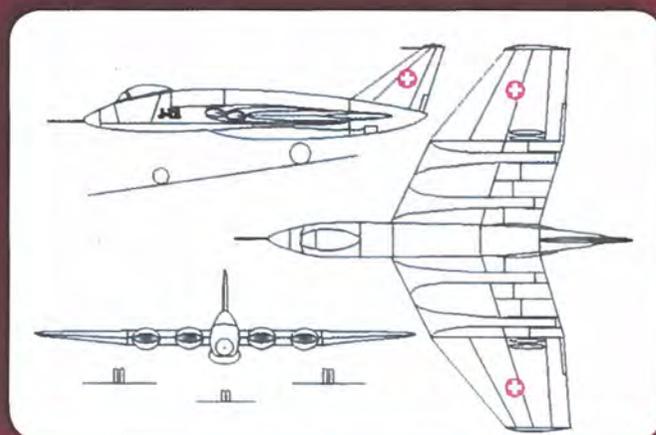
flytyper (hovedsageligt overlevende kampfly fra Anden Verdenskrig) en chance for at se dem i luften.

Det er herligt at nyde disse såkaldte warbirds – som i hvert fald amerikanerne ynder at kalde dem, – optræde ved diverse flyveopvisninger i USA og Europa – ja, endog også i Danmark.

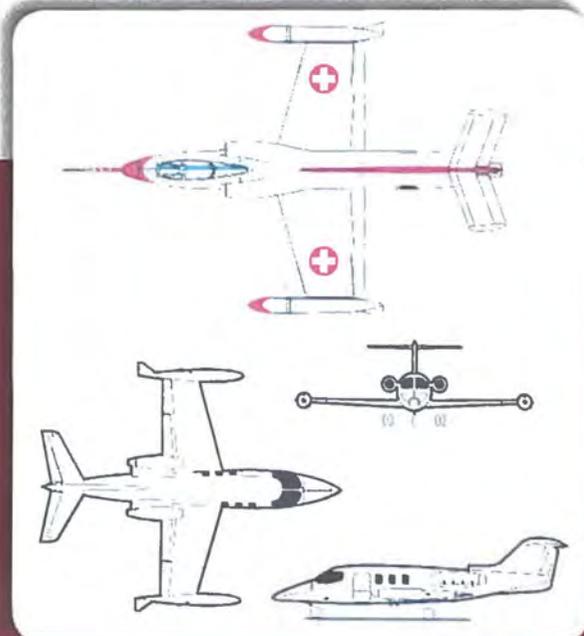
Et kærkomment interessant glimt af flyvningens udvikling kan man opleve i

det lille kompakte schweiziske flymuseum i Dübendorf en snes kilometer uden for Zürich.

Der er ingen udendørs udstillede fly, hvis man undlader at medregne en lille håndfuld tremotorede Junkers Ju-52 fra »JU-AIR«, der foretager rundflyvninger



Oversigts-tegning af FFA-20 Aiguillon



Overst P-16 set oppefra så man kan sammenligne vingeformen med den, der er anvendt i Learjet – nederst.

flere gange i løbet af dagen fra flyvepladsen ved museet.

Inde i de fire udstillingsbygninger kan man nyde nogle virkelige rariteter, som man ikke kan se andre steder.

Problem

Under Verdenskrigen kom det neutrale Schweiz ud for svære problemer i forbindelse med anskaffelse af nyt materiel til flyvevåbnet til afløsning af f.eks. de Bf109, som man havde erhvervet fra Tyskland før krigen plus de Morane Saulnier MS 403 og MS 406, som man havde købt licensrettighederne til fra den franske fabrik. Det var ikke til at skaffe mere moderne materiel. Og hvad gør man så? Man bygger naturligvis selv sine kampfly!

N-20

Federal Aircraft Factory – Flug und Fahrzeugwerke AG (FFA) var i gang med en avanceret konstruktion, en firemotoret



Hawker Hunters venter i kø på autobahn på at komme i luften under en militærmøve i Schweiz i firserne.



Take-off af en schweizisk Hunter fra autobahn ved Zürich.



Her ses indsugningen til de fire Mamba-jetmotorer i vingeforkanten på N-20.

flyvende vinge, som skulle kunne flyve 1.000 km/t.

De schweiziske flyingeniører byggede først en motorløs svæveversion af konstruktionen, derpå fulgte en model i 3/5 skala og til sidst kom den virkelige «full-size»-maskine N-20 med tilnavnet Aiguillon (Armbrøsten).

De fire motorer var udviklet fra de britiske Armstrong Siddeley Mamba, og de ydede hver 3.300 lbs st. Lidt, men godt – nok især lidt!

Prototypen til Armbrøsten fløj en halv snes gange i 1951, men det var ikke muligt for Federal Aircraft Company at skaffe kapital til videreudvikling af det avancerede fly, der på et par af sine testflyvninger opnåede en hastighed på 875 km/t til trods for at motorerne faktisk var for svage til konstruktionen. Projektet blev opgivet sidst i 1951.

Nu kan man studere alle tre udgaver af de flyvende vinger udstillet på museet i Dübendorf.

P.16

Fabrikens næste konstruktion var knap så avanceret som den flyvende vinge. Det var P.16, der var et ensædet kanonbevæbnet jordangrebsfly, der skulle kunne anvende de snævre schweiziske bjergflyvepladser.

Vingerne var specielle, udstyret med avancerede flaps i både for- og bagkant.

Prototypen fløj i april 1955. Tredje prototype, der fløj i 1957 var udstyret med en britisk Sapphire 7 motor. Den

schweiziske regering bestilte faktisk 100 eksemplarer af P-16, men hele ordren blev annulleret da den tredje prototype i 1958 styrtede ned i Lake Constanze (Bodensee).

Selv om P-16 projektet mildt sagt fik en lidt mat karriere, så har i hvert fald vingerne kunnet overleve tidens tand.

Lear

Den amerikanske flyingeniør og fabriksejer William P. Lear Sr. blev nemlig gjort opmærksom på den schweiziske P-16 flykonstruktion og især vingerne, der med deres lette ukomplicerede opbygning var ideel til den nye business-jet konstruktion, som Lear var ivrig fortaler for i USA.

Han aftalte med Hans Studer, som var FFA's chefkonstruktør, at Lear kunne bygge en business-jet med »hans«

P-16-vinger. Resultatet blev Learjet 24, som i en årrække i halvfjerdsere og firserne i konkurrence med Cessna dominerede det amerikanske business-jet flymarked.

En P-16 i fuld krigsmaling er udstillet i Dübendorf. Learjets en masse lander og starter dagligt i Zürich lufthavn.

P-16's rolle blev i Swiss Air Force overtaget af Hawker Hunter, som naturligvis også er med på museet, hvor den står side om side med P-16.

Jeg kan slet ikke stå for billederne af schweiziske Hunters, som starter fra en autobahn under en manøvre i firserne. Billederne var udstillet på museet, så jeg har dem med her til minde om en anden vingesuser, som nu nyder sit otium blandt de schweiziske kolleger og koryfæer i Dübendorf.



FFA P-16 som skulle være leveret til det schweiziske flyevåben som jordangrebsfly, men ordren blev annulleret til fordel for Hawker Hunter.

DET SKER I 2007 & 2008

AUGUST

- 10.-12. Int'l Old Timer Fly-In, Schaffen Diest, Belgien(www.dac.be)
17-19. Int'l Moth Rally, Woburn Abbey(www.dhmothclub.co.uk)
18.-19. Flyvningens Dage, Roskilde Lufthavn(www.airshow.dk)
21.-26. MAKS 2007, Zhukovski lufthavn, Moskva(www.aviasalon.com)
25.-26. Rygge Air Show, Rygge (nær Oslo), Norge
31/8-2/9 Elverum Open Air Rally, Starmoen, Norge (info: bobbo@hjulstad.org)

SEPTEMBER

- 3.-6. Asian Aerospace Expo and Congress, Hong Kong, Kina
7.-9. Oldtimer Fliegertreffen Hahnweide, Kirchheim/Teck(www.oldtimer.wolf-hirth.de)
8.-9. Duxford Airshow, Duxford, England(www.iwm.org.uk)
12.-16. 44th Reno Air Races & Air Show, Reno, Nevada(www.airrace.org)
15.-16. Airport Days, Hamburg, Tyskland(www.airport-days.de)
19.-22. Beijing Aviation Expo, Beijing, Kina(www.cpexhibition.com/aviation)
22.-23. Commemorative Air Force Air Show, Midland, Texas(www.airsho.org)
25.-27. NBAA Exhibition and Convention, Atlanta, Georgia, USA(www.nbaa.org)
27-30. Gathering of Mustangs & legends, Columbus, Ohio(www.gml2007.com)

OKTOBER

- 2.-4. Helitech helicopter show, Duxford, England(www.helitech.co.uk)
14. Duxford Autumn Airshow, Duxford(www.iwm.org.uk)

NOVEMBER

- 7.-11. U.S. Air Force 60 år Air Show, Nellis AFB – Las Vegas(www.aviationnation.org)
11.-15. Dubai Air Show, Dubai, UAE(www.dubaiairshow.org)

OG I 2008

- 24-26/2 Heli-Expo, Houston, Texas(www.heliexpo.com)
21-23/3 Warbirds over Wanaka, Queenstown, New Zealand(www.warbirdsoverwanaka.co.nz)
18-19/4 IMAS Gebrauchtflugzeuge, Friedrichshafen(www.imas-friedrichshafen.de)
27/5-1/6 ILA Berlin, Tyskland(www.ila-berlin.de)
14-20/7 Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England(www.farnborough.com)

* Shuttleworth:

Den første søndag i månederne april – oktober er der arrangement på Old Warden Aerodrome, England (www.shuttleworth.org).

* Old Rhinebeck:

Air show hver lørdag og søndag fra 16. juni til 14. oktober på Old Rhinebeck, New York (www.ldrhonebeck.org).

Se også www.airshows.org, der omfatter mange sider med air shows i USA og Canada, og www.european-airshow.com med oversigt over air shows i Europa og uden for Europa.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



More info at
www.aircraft4sale.dk
by Dower bay, Sweden

Partinavia P68C Vr now with retractable gear and Glass cockpit, Garmin 1000

vulcanair

Sales Agent in Denmark, Letland and Lithuania – Poul-Erik Kjaergaard – Mobile +45 2465 2137 – E-mail: vulcanair@mail.dk

**Protektor**

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

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

Anders Madsen, generalsekretær

Knud Larsen, redaktør af Flyv

Birgit Eldov, bogholder

Internet adr.:

Telefax

Telefon

4614 1503

4614 1502

4614 1506

4619 1316

E-mail

am@kda.dk

flyv@kda.dk

be@kda.dk

www.kda.dk

KDA Pilotshop

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde

SE-nr. 63 66 28 28

Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

Svend L. Jensen, butiksleder

Telefax

Telefon

4614 1507

4619 1316

E-mail

butik@kda.dk

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)

Jens Feldborg (næstfmd.)

Hans Havsager

Vagn Jensen

Niels Jensen

Søren Pedersen

Niels-Christian Levin Hansen

Telefon

9829 3636

3250 7898

4648 0608

8644 1133

2943 2967

4828 9196

4581 0094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen

Kronhøjrtvej 4, 8270 Højbjerg

Telefon 8627 6663

Internet adr.: www.ballonunion.dk

E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union

KDA-huset

Lufthavnsvej 28

4000 Roskilde

Telefon 4614 1509

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

Hvidørevej 45

2930 Klampenborg

tlf. 2624 8888

www.kunstflyvning.com

e-mail: dolriis@syntase.dk

Dansk Motorflyver Union

www.flyvdmu.dk

Fmd.: Knud Nielsen

Tlf. 86 23 16 52

E-mail: knni@post2.tele.dk

Sekretariat: Merete Strandberg

Limfjordsgade 121, Gjøel, 9440 Åbybro

Tlf. 7878 2190

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 Grønnet

Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd

Telefon 4444 8876

Internet adr.: www.fffu.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 Ultralet Flyverunion

Sekretariat: Dagmar Skov

Gl. Kirkevej 1, Tiset

6510 Gram

Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00

Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00

tlf. 7482 2021, fax 7482 2400

e-mail: dagmar@dbmail.dk

www.dulfu.dk

Korrigendum

FLYV juli 2007 bragte referatet KDA's Repræsentantskabsmøde 2007.

Efterfølgende har Val Eggers gjort opmærksom på, at referatet af hans indlæg om SESAR projektet ikke var ganske korrekt gengivet. Han har derfor bedt om korrigerende ved optagelse af følgende, der samtidig har givet mulighed for opdatering af den information, som hans indlæg indeholdt, i FLYV:

»Den europæiske kommission har igangsat et projekt, hvis formål er at modernisere det europæiske lufttrafikkontrolsystem således, at det kan imødekomme behovet for en service, der kan opfylde kravene fra en trafikmængde, der i 2020 forventes at være tre gange den nuværende, samtidig med, at omkostninger for brugerne formindskes til 50% af de eksisterende og flyvesikkerhed og miljøhensyn forbedres.

Projektet er startet med et studie, SESAR, som skal tilvejebringe en ma-

sterplan for det nye trafikkontrolsystem. Kommissionen og EUROCONTROL, som er den egentlige kunde, betaler studiet – ca. 60 millioner €. Studiet, der forventes afsluttet i maj 2008, efterfølges af Research & Development (R&D) og produktion af det udviklede udstyr til fly og anvendelse på jorden.

Den operationelle koncept, som er det foreløbige resultat af SESAR, hviler på, at det i højere grad er brugerne af luftrummet, der får indflydelse på trafikafviklingen samt på, at brugerne, trafikkontrolsystemerne og lufthavnene indgår i et tæt netværk, som understøttes af et hidtil uset stærkt informationsmiljø.

General Aviation (GA) er repræsenteret i studiet – på lige fod med andre brugere – gennem IAOPA (EUR), som arbejder sammen med andre organisationer, der står for GA. Herunder har KDA også været konsulteret og givet nyttige informationer.

Gennemføres den forventede udvikling, skal GA fly udrustes med nyt kommunikationsudstyr, både for VFR og IFR flyvning, som vil blive meget kostbart med mindre R&D kan føre til en ny generation af udstyr, der er meget billigere end nuværende udstyr.

Cost Benefit Analyser udført indenfor SESAR viser foreløbigt, at der trafikafviklingsmæssigt er meget lidt at hente for GA, men store omkostninger. Om dette kan ændres ved f.eks. fælles finansiering af udstyr vides ikke.

I SESAR arbejdet har man hæftet sig ved de meget store omkostninger, der er forbundet med certificering af nyt udstyr og af flyinstallationerne. Forhåbentlig vil EASA, som er med i SESAR billedet, gøre sig anstrengelser for at forenkle og billiggøre certificering.

IAOPA (EUR), der er meget betænkelig ved situationen, vil konsultere GA verdenen i den nærmeste fremtid.✈

KALENDER

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

- 18-25/8 15. FAI Europamesterskaber i varmluftballon, Magdeburg
 28/8-2/9 DM, Egeskov Slot
 13-22/9 51st Coupe Aéronautique Gordon Bennett, Waasmunster, Belgien

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

- 31/8-2/9 SM, 2. afdeling og BØF-rally, Øst-Sjællands Flyveklub, Kongsted
 23/7-2/8 Sun-Air Cup, Arnborg
 28/7-11/8 5. FAI Junior World Gliding Championship, Rieti, Italien
 28/7-12/8 14. FAI European Gliding Championship, Pociunai, Kaunas, Litauen
 3-16/8 EM 15m, 18m og Åben klasse, Issoudun, Frankrig
 6-10/8 Strækflyvningskursus, Arnborg
 16-25/8 12th World Aerobatic Championships, Niederöblarn, Østrig
 18/8 Aalborg Aero Sport 25 år Åben Hus, Ferslev (www.aero-sport.dk)
 18-25/8 Instruktørkursus, Arnborg
 19/8 Nordic Gliding Day

DMU Sport (www.dmu-sport.dk)

- 8/9 Rally

Kunstflyvning

- 24-26/8 25th FAI World Grand Prix (Rusland)

Modelflyvning

- 19-26/8 6th FAI EM RC F3J Championship (Slovakiet)
 27/8-1/9 10th FAI VM FF F1E (Rumænien)

Hanggliding

- 7-19/8 16th FAI World Hanggliding Championships (USA)

Ultralet

- 18-25/8 11th FAI World Classic Classes Championships (Tjekkiet)

Faldskærm

- 4-12/8 2007 FAI EM og World Cup i formationspring mm. (Rusland)

Navne



Døde

Bogholder Grethe Schultz

I 1951 opstod der et akut behov for regnskabsmæssig assistance i Kongelig Dansk Aeroklub. Generalsekretæren var nemlig stukket af med kassebeholdningen på et for den tid betragteligt beløb.

Heldigvis fik man fat på Grethe Schultz, en hjemmegående dame i sin bedste alder og med en alsidig erfaring i kontorarbejde. Hun påtog sig at få bogholderiet »op at stå«. Det gik fint, og da hun var veluddannet, flittig og omgængelig, blev hun ansat som bogholder i KDA. Hun virkede desuden som sagsbehandler i fx flyvelotterisager og som generalsekretærens personlige assistent.

KDA havde dengang hjemsted i det centrale København, men i starten af 1975 flyttede man til Roskilde. Fru Schultz fandt sig dog aldrig tilpas i den nyåbnede lufthavn. Der var problemer med transporten, for hun kørte ikke bil (ville ikke), så hun sagde op med udgangen af august samme år, kort før sit 25-års jubilæum.

Det varede dog ikke længe før hun atter var i arbejde som regnskabsfører for Danmarks Flyvemuseums støtteforening Flyvemuseets Venner.

Hun var af den gamle skole, betegnede sig som bogholder og benyttede sig ikke af edb, trods bestyrelsens gentagne opfordringer. Det vil bl.a. sige at udskrivning af kuverter, indbetalingskort m.v. foregik i hånden. Og der var efterhånden små 1.000 medlemmer at servicere. Dette arbejde ophørte hun først med kort før julen 2005. Hun var da fyldt 92 år!

Selv om fru Schultz tilbragte en stor del af sit liv i et flyvermiljø, var hun ikke flyveinteresseret. Hun havde fx aldrig været oppe med et let fly – og slet ikke et svævefly – det havde hun lovet sin mand.

Gennem årene kom Grethe Schultz i kontakt med flyfolk fra hele landet og hun havde venner i alle kredse. Hun var meget hjælpsom over for kunderne, også flyvetossedede skoledrenge.

Vi er mange der vil huske hendes markante og trofaste personlighed.

Hans Kofoed



Rubrikannoncer

Aircraft painting Husum EDXJ

We are painting aircrafts up to 5,4T for fixed price.

Phone: 0049/4841/935588 · www.aircraftpainting-husum.de
or call Airservice Int. Padborg 0045/74676766

AFIS-OPERATØR SØGES

Til en fuldtidsstilling på Stauning Lufthavn, søges en alsidig og fleksibel AFIS-Operatør.

Kontakt
Tlf.: 97 36 90 44
Email: stauning-lufthavn@mail.tele.dk

SÆLGES

Andel i P32R (en motor, 7 sæder)
på EKRK. Kr. 105.000.
Ring 40 72 24 15

Hangar udlejes – Roskilde

I nyere hangar med plads til 2 fly, med elektriske aflåselige porte er én plads ledig.

Henvendelse til Allan på
2625 1389

**REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION**



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

**SALG OY-ASJ Twin
Beechcraft D95A Travelair 1963**

TT 8700 Motorer: 2250/1650, Prop: 0/0
fuld IFR/afising, altid hangar, komm.
LDB, Garmin 430, pæn og velholdt

Pris 475.000

Henvendelse på telefon 40578702

SÆLGES

PA 28-151 Warrior
Tlf. 22492122



**Tilmeld dig
nyhedsbrevet på**

www.kda.dk



KDA PilotShop

Åben mandag – fredag kl. 10.00 – 15.00

Køb også online på www.kda.dk

Hver torsdag helt til kl. 18.00



KDA PilotShop
Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

Vælg en solid samarbejdspartner!
 - når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275

dfе **DANSK FLY ELEKTRONIK APS**
 KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
 Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
 www.avionics.dk • dfe@avionics.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. 3547 3410

We bring you up front



air
 pilot academy

FØRST MED MPL
 Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

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

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
 centralair@centralair.dk • www.centralair.dk

ANNONCERING
 Ring til Allan Christensen
 Tlf. 2172 5939

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
 4000 Roskilde
 tele: 7020 6390
 fax: 7020 6395
 www.dacpilot.dk

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II, DA42 med Garmin 1000
- ATP1 (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat



DANISH AVIATION COLLEGE

H M K



HERNING MOTORFLYVEKLUB

PPL(H) Teori og praktisk skoling
 BEG og N-Beg radio
 97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
 www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
 Proficiency check, Træningsflyvning
 Flyveskolen kan tilbyde overnatning



Scandinavian Flight Training Center
 e-mail: info@sftc.dk - www.sftc.dk

Sindal Lufthavn Tågholmvej 170 DK-9870 Sindal Tlf. +45 98965633	Karup Lufthavn NO Hansensvej 4 DK-7470 Karup J. Tlf. +45 97524037	Skive Lufthavn Lufthavnsvej 1 DK-7840 Hojslev Tlf. +45 97524037
---------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=Privatflyver-certifikat. B=Trafikflyvercertifikat af III klasse. I=Instrumentbevis. 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=Flyveinstruktøruddannelse. OMSKOLING=Typeomskoling. PPL=Private Pilot License. CPL=Commercial Pilot License. ATPL=Airline Transport License. IR=Instrument rating. Night Qualification=Retighed til VFR-nat. Class Rating=Klasseretighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk prøve for forlængelse af retighed.

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



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

MPL i samarbejde med Sterling Airlines A/S
Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.


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.

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


SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup,
Tlf.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

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

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



- Modulære pilot uddannelser
- TRI Instructor course
- Type Rating på B737 NG/CL inkl. MCC
- Line Training på B737 og A320
- PC/Diff. Training på B737 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) integreret, IRI(A) samt PPL(A) teori på distance learning.

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


Teoriundervisning og skoleflyvning | Roskilde

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

Tlf 6167 7722 - 2250 3838
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

2750 MAL. 094427 SIRTE KORSBARD
 INSTRUKTØR 240
 2750 MAL. 094427 SIRTE KORSBARD

Afsender

Schultz Portoservice
Postboks 9490
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

aviation
GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Instruktørbevis

Flyvevåbnets
Bibliotek



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 and 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.

FLY

September 2007 9



Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927

northern1 Keyman Certificatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
maegler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



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



KDA PilotShop

Åben mandag - fredag kl. 10.00 - 15.00

Køb også online på www.kda.dk

Hver torsdag helt til kl. 18.00



KDA PilotShop
Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 2B
4000 Roskilde

QBE Nordic Aviation en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis
– det kan være dyrt at lade være.



QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45 03 00
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com





FLYV

Årgang nr. 9 · september 2007

Redaktion og administration:
Havnsvej 28, 4000 Roskilde
fon: 4614 1506, Telefax: 4619 1316
ail: be@kda.dk

Udgivelsesaktion:
Havnsvej 28, 4000 Roskilde
fon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
ail: flyv@kda.dk

Ansvarshavende:
Larsen (ansvarshavende)

Redaktionen:
Søren Kofoed

Forretning:
Stibozone
Takt: Allan Christensen
Horsensvej 65, 8700 Horsens
fon: 2172 5939, Telefax: 86280350
ail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

Udgivelsesaktion:
Marketing ApS,
Enggade 7C, 4200 Slagelse
fon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementpris:
kr. pr. år plus evt. udlandsporto.

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

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig dansk Aeroklubs servicevirksomhed inden for flyvning.

Indholdet af artikler og billeder er kun gældende efter forudgående aftale!

10015-492X



Udgivet i samarbejde med Fagpressens Licenskontrol i perioden 1.7.05 til 31.12.06: 3.912 ekspl.

Indholdet af artikler og billeder er kun gældende efter forudgående aftale!

Artikler:

- 6 1001 FLY
- 14 Flyvemaskiner fortæller historie
- 22 Sansernes Mekka
- Damaskus oplevet fra ballon
- 26 Motorflyveklub køber svævefly
- 27 Brag af et katalog
- 28 Cessna 162 SkyCatcher
- 30 Flyvende sikkerhed fra Gävle til Pøl
- 38 DULFU's instruktørkursus

Rubrikker:

- 4 Kort Sagt
- 32 For 70 års siden
- 33 Oscar Yankee
- 34 Historiske vingesus
- 37 Navne
- 40 Organisationsnyt
- 42 Flymarkedet




FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

KORT SAGT



Den nye dieselmotor monteret i en DA40.

Hercules til Norge

Den norske og den amerikanske regering har indgået en aftale om at Norge anskaffer fire Lockheed Martin C-130J Hercules transportfly (samme type som anvendes i Danmark).

Flyene skal bruges i forbindelse med operationer i Afghanistan. For at få dem leveret så hurtigt som muligt har den amerikanske regering accepteret at de fire fly bliver taget fra rækken, der ellers skulle tilgå US Air Force.

Det første C-130J leveres i 2008, et i 2009 og de to sidste i 2010. Prisen for de fire fly bliver ca. 3 mia. kr.

Det norske Luftforsvaret har i mange år haft seks Hercules af typen C-130H, der pt. gennemgår diverse opdateringsmodifikationer.

Passagerrekord i Aalborg

Passagertallet i Aalborg Lufthavn steg i første halvår med 107.120 eller ca. 30 procent. Der er kommet to nye Sterling-ruter til hhv. London og Malaga og større konkurrence på ruten til København. Her flyver SAS, Cimber Air og Sterling med op til 18 afgang

pr. dag. I alt gik der 461.378 passagerer gennem lufthavnen i første halvår 2007.

Ny dieselmotor

Austro Engine GmbH, Diamond Aircraft Industries og MBtechnology GmbH har prøvelfløj en ny turboladet dieselmotor i en DA40 Diamond Star. Motoren yder 170 hk og giver et max. drejningsmoment på 570Nm. Ved anvendelse af en ny forbrændingsteknologi udviklet af MBtech

er det lykkedes at sænke brændstofforbruget 20% i forhold til lignende motorer.

Embraers største fly certificeret

I 1999 påbegyndte den brasilianske flyfabrik Embraer udvikling af en serie på fire passagerfly, der ville blive fabrikkens største. Modellerne hedder Embraer 170/175/190/195, de to sidste cifre i modelnummeret angiver det omtrentlige passagersæder. Model 195 kan dog tage op til 122 passagerer.



Embraer 195, der er fabrikkens største fly, er netop blev godkendt af FAA og EASA.

Flyene er alle udstyret med to General Electric CF34E motorer.

Flyene har en rejsehastighed på M0.82, en tophøjde på 41.000 fod og en max. rækkevidde på 2.400 NM.

Fabrikken har 655 faste ordrer og 719 optioner fra 38 selskaber i 26 lande, bl.a. anvender Finnair og polske LOT Embraer.

Imber Air ny rute

Imber Air har udvidet sit rutenet med en daglig forbindelse mellem Billund og Berlin Tegel.

Ruten, der blev indviet den 1. august, beflyves med en Bombardier CRJ200 med 50 sæder. Turen tager 65 minutter.

AERO Friedrichshafen

Messe Friedrichshafen, der udover at arrangere flyveudstillingen AERO hvert andet år, arrangerer også en lang række andre messer, bl.a. fritid, cykler osv.

Messen har nu fastlagt datoer for de tre næste AERO-udstillinger. For 2009 bliver det 2.-5. april, for 2011 er udstillingen den 14.-17. april og for 2013 den

18.-21. april. Placeringen er valgt under hensyntagen til påskeugens fridage, andre udstillinger mv.

Messe Friedrichshafen er netop gået i gang med at udvide udstillingsområdet. Mød øst opføres der to nye messehaller, konferencefaciliteter, parkeringspladser mm. Udvidelsen forventes at være færdig næste år.

LCY udvider

London City Airport (LCY) blev etable-

ret i 1987 på havnearealer ved Themsen midt i London.

Banen er pt. 1199 m, og LCY vil gerne udvide antal operationer fra nuværende 80.000 til 120.000.

Det forventes at det vil give yderligere 1.000 jobs mere end de 2.000 nuværende. London skal være vært for Olympiske Lege i 2012, og LCY ligger kun 20 minutter fra den kommende olympiske landsby.

LCY kan kun beflyves med fly der er godkendt til en 5,5 grader glidevinkel.



Avro RJ er en af de flytyper der benyttes mest på London City Airport.

Foto via BAE Systems.



2006 Columbia 400
Reg.no. N12747, USD 590,000



2006 Piper 6XT
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHT, USD 538,152



2004 Piper 6XT
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. N30XT, USD 495,000



2006 Piper Saratoga II TC
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHP, USD 597,784



2006 Piper Warrior III
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PHR, USD 260,335



2007 Piper Seneca V
Med Avidyne glass cockpit
Reg.no. OY-PKA, USD 889,800

 **AIR ALPHA**

Odense Lufthavn - Tlf.: 65 954 954 - sales@airalpha.com - www.airalpha.com




1001 FLY



OY-BSS – »BESSIE« – ENESTE DANSKE FLY I TANNKOSH

Biplaner på række.

Tekst: Dieter Betz

Fotos: Maria Petri og Dieter Betz

Det er som at flyve ind i et vindue med karse i vindueskarmen. Under en mørk CB, som breder sig truende over landskabet med lysegrønne marker og grøn, grøn skov, indrammet af skræmmende regnbyger på begge sider. Et vindue af klar, men turbulent luft, der kaster vores lille Piper Cub omkring, som en myg i en hesteprut.

Sikken sommer! Egentlig skulle vi befinde os meget længere sydpå. Vi drømte om Schweiz og Matterhorn, Østrig og Italien, men vejret omkring Skandinavien har været den rene heksekedel. Lavtrykkene har danset kædedans omkring Danmark, og turen er blevet udsat igen og igen.

Nu er tålmodigheden sluppet op. Vi skal mod syd! Og derfor zigzagger vi os vej mellem regnbygerne mod Tønder, for at tanke de sidste billige dråber, før vi når til Tyskland.

Vi er sent på den, men mens jeg tænker flyet, står en gammel ven pludselig ved siden af mig – og kan man skynde

sig videre, når man lige skal fortælle om lyspunkterne i hinandens liv fra de forgangne 20 år?

Og når min co-pilot Maria er faldet i snak med en flok trike-piloter, som har parkeret deres ni kludefly på græsset, og fortæller om deres eventyrlige tur fra Kiruna til Tønder. De skal videre mod Frankrig – og vi skal til Tannkosh.

Wyk auf Föhr

Vi benytter os af den lille grænsetrafik for at komme den letteste vej til Tyskland. Det er en oplevelse hver gang at lande på Wyk auf Föhr, en lille ø i vadehavet, 10 minutters flyvning fra Tønder. Flyvelederen synger nærmest sine venlige informationer over radioen, og fraseologien er mildest talt usædvanligt. Frit oversat lyder landingstilladelsen noget som »smør den bare ned på 20« og selv om man så laver en smørlanding er der vildt oprør på banen. Det sprøjter til alle sider med skræmte kaniner og hundredevis af skræppende strand-

skader, som elegant undgår propellens flænsede knive.

Ved at lande i Wyk er man inde i systemet, og så er der frit slag i hele Tyskland, ingen flyveplaner og andre besværligheder. Vores mål er Weser-Wümme ved Bremen. Vi tjekker med flyvelederen i Wyk, og det går op for mig at mange pladser i Tyskland lukker allerede klokken 19, og siden der skal være en flyveleder på pladsen, er det vigtigt at være der til tiden. »Man lander ikke bare på en flyveplads uden flyveleder, som i Danmark!« siger han eftertrykkeligt.

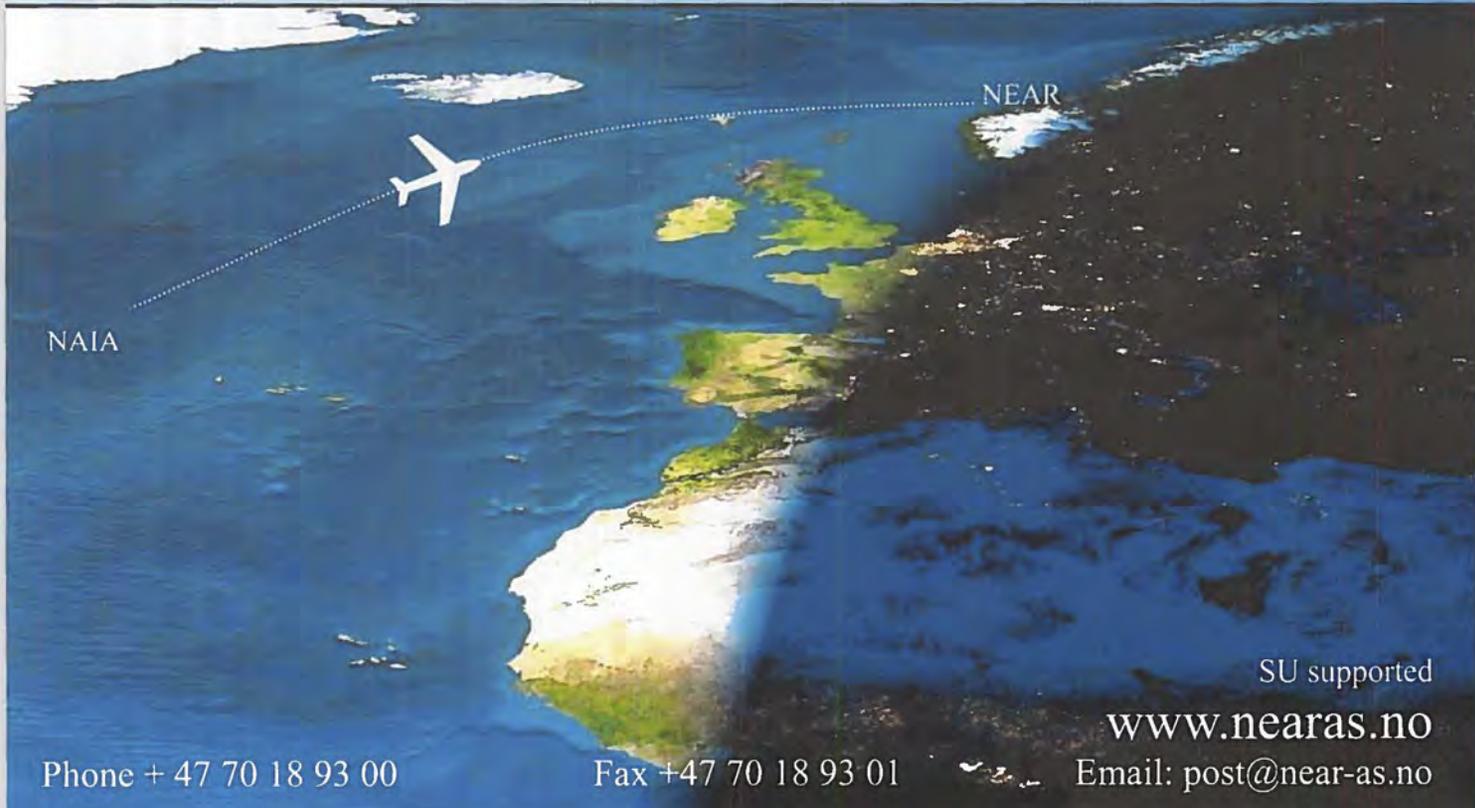
»De sidste, der har prøvet det, fik en bøde på 1.000 Euro og mistede certifikatet.« Med dette i tankerne, rullede vi til banen og meldte klar til start, hvor det kom syngende fra tårnet: »Så slip hestene løs!«

Weser-Wümme

Tårnet i Weser-Wümme lukker klokken 19. Vi var der 5 minutter før, men havde kaldt på radioen mange gange inden.

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete Professional Pilot ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your career by attending the next admission test 6th of November 2007, NEAR is your best choice in Europe!



Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Email: post@near-as.no

www.nearas.no

Included in the education...

- European and American Professional Pilot Certificates
- Up to 2000 flight hours
- Apartment in USA and lodging house in Norway
- Preparation course for your first job as pilot in Denmark and Europe



THE DREAM OF FLYING

Every year NEAR is completing 36 - 48 Professional Pilots through the well known ATPL Integrated model. This is the pilot program you should start with if you have no or only minor experience from flying. We have students from Denmark at different phases in the program. Our goal is to serve and provide the students from day one of enrollment, and until the students get their certificates, and important experience as Flight Instructors. One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR and NAIA, and continued in his first Professional Pilot job in SkyEurope only short time after graduation. He says:

"The dream of flying has always been there. NEAR and NAIA made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

The first step towards your career as a Professional Pilot starts with the admission test at NEAR. The next admission tests are held on the 6th of November and in January 2008, and will take place in our facilities at Ålesund Airport Vigra outside the town of Ålesund on the west coast of Norway. The test itself will take one day. Since we have noticed that Danish candidates take an interest in our ATPL Integrated Professional Pilot program, we will for the admission tests during 2007 invite interested candidates without costs to Norway, provided enrolment in the first class after the admission tests. Dates for testing are always announced on our website at www.nearas.no. Apply now to participate at the admission test events in Norway!

Join our next class and be a part of the best flight training in Europe!

Ole Pedersen, Accountable Manager



Tandem UL-fly i long range versionen.

Uden held. Jeg forklarede »Bremen Information« vores situation og den venlige mand på jorden svarede kort: »Jeg ringer til dem og får dem vækket!«

30 sekunder senere var der en anden stemme i headsettet, som inviterede os til at lande i Weser-Wümme.

Da vi parkerede foran tårnet kom Peter Frank os i møde med et stort smil. »I kommer 14 dage for sent!« Peter var organisator for det internationale Piper Fly-in, som jeg havde meldt mig til.

Selv om vi kom to uger for sent, fik vi en kongelig modtagelse med gratis hangarplads, et værelse med bad, bjerge af mad med lokale specialiteter, skyllet ned med bremerisk øl. Alt i et hjertevarmt selskab med flyvende venner, som vi aldrig havde mødt før.

»Næste gang i kommer: Husk at ringe inden, så kan I komme, når I har lyst. Vi holder altid åbent.«

Med tordenvejret i hælene nåede vi til Tannheim (EDMT) torsdag eftermiddag. Selvom der allerede holdt over 300 fly, fik vi en af de bedste pladser: lige ved touch down til bane 28 og lige ved siden af den eneste Stinson, som flyver i Tyskland.

Peter er den perfekte nabo. Ikke bare er han total Stinson freak, han lever sig også overbevisende ind i tiden, hvor hans fly var aktivt indblandet i Stillehavskrigen. Der var et ægte militærtelt til 8 personer med stole og bord, en jeep med trailer og et camouflagenet til at dække over det hele mod den brændende sol. Camouflagefarverne stod i skarp kontrast til flagene: Et flosset japansk flag, halvvejs gemt i flyets vindue, et lystigt blafrende tysk flag i overstørrelse, pyntet med et afghansk flag på toppen. Hans Army camp stod som en ø i et hav af flyvemaskiner, og selv om Tannkosh er flyvenørdernes samlingsplads, vakte han megen opsigt og tiltrak et utal af besøgende.

Men det var ikke kun ham, folk kom for at se.

»Bessie« er en ener

Bessie fik mange anerkendende blikke af fagfolk, som kom forbi, og det gik op for os, at hun er lidt af en ener. Vi vidste godt, at hun er den eneste Piper PA-11 i Danmark, men var ikke klar over at der slet ikke flyver nogen i hele det store Tyskland.

En englænder kom hen til vores lille

telt, som vi havde slået op under Bessies venstre vinge.

»What a beauty she is!« råbte han. Han var journalist for et engelsk flymagasin og påstod, at han aldrig havde set en smukkere PA-11.

Jeg sendte en kærlig tanke til min ven Peter Zier i Ebeltoft, som har genskabt hende. Han er lidt af et geni hvad angår restaurering af gamle fly.

Europas Oshkosh

Tannheim (EDMT) ca. 60 NM vest for München er det europæiske modstykke til det amerikanske Oshkosh, hvor der hvert år mødes over titusinde fly. I 1993 fandt det første UL-træf sted i Tannheim med en håndfuld fly, og i nogle år var det bare en lille flok entusiaster, som mødtes omkring bålet med guitar-spil og dåseøl.

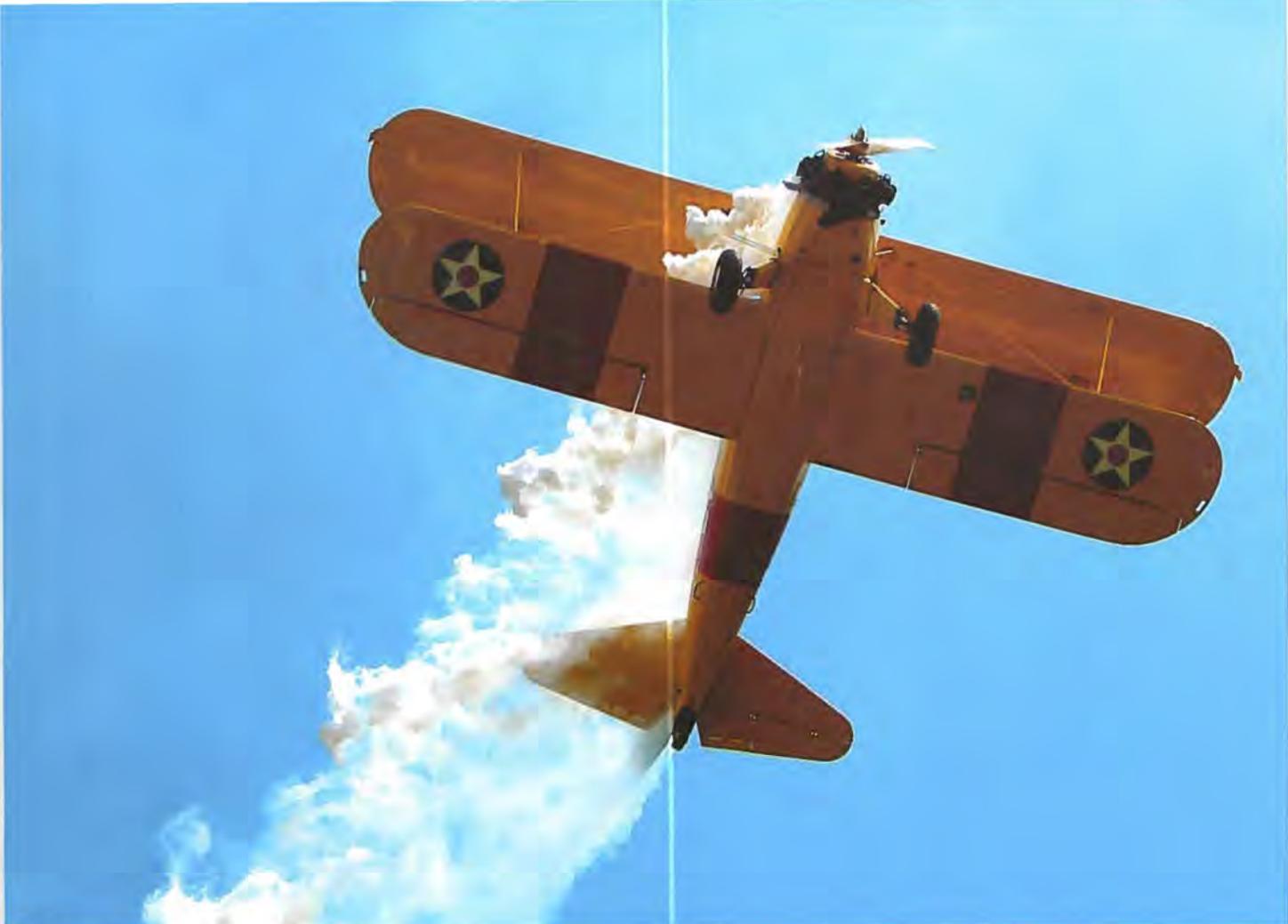
Men i 1998 steg antallet af besøgende fly pludselig til 100 og siden har man set en fordobling for hvert år. Det kulminerede i 2006 med over 1.300 fly, som retfærdiggør kælenavnet »Tannkosh«, der fik arrangørerne fra Oshkosh/USA til at invitere sig selv til 2008 for at se, hvordan man anbringer over 1.000 fly på en lille græsplads. (Tannheim EDMT)



UL fly fylder det halve Tannkosh.



Lillesøster Cri Cri foran storsøsteren Beech 18.



BOEING STEARMAN i sideslip.

ligger på N48 00 E010 06 med græsbane 09/27, længde 1.022 m, bredde 30 m, forskudt tærskel).

Verena og Matthias Dolderer, der arrangerer Tannkosh hvert år, er begge erfarne piloter og instruktører i deres egen flyveskole. Han flyver også for Red Bull, som har sat modtagelsesteltet op, hvor man skriver sig ind på computer og får det første indtryk af en perfekt organisation.

Ti knaldgule splinternye biler fungerer som »linetaxi«, som kører uafbrudt rundt om hele pladsen og tager folk til og fra deres fly, helt gratis naturligvis. Flyvepladsens restaurant og flere store madtelte sørger for de sultne flyvere og masser af transportable lokummer over hele området sikrer at vejen aldrig bliver for lang. Det eneste Tannkosh ikke havde styr på, var vejret. Det så ud til at et kæmpe tordennejr over Frankrig spærrede vejen for hundreder af fly, som skulle komme fra vest.

I det nordlige Europa så det ikke bedre ud. Vores »Bessie« var det eneste fly, som havde fundet vej fra Danmark.

Danske Lasse og Frank ankom i Beech 18, som de havde lånt af dens nye ejer og hentet lige om hjørnet i Schweiz. Med sædvanlig charme inviterede Lasse Rungholm til »Beechparty«, hvor han lovede øl til hele banden. Og selv om det regnede »cats and dogs«, blev der drukket øl til sidste dråbe.

Natsværmer

Hver aften bryggede en kæmpe CB-sky et tordennejr sammen, som blev nydt til kolde øller og bayersk weisswurst. Og hver aften blev piloterne advaret over højtalerne om at tøjre deres fly ekstra omhyggeligt, og være forberedt på hagl og andet godt. Bessie blev pakket ind i tykke håndklæder over forruden, og naboen havde en ekstra presenning til at kaste over vingerne, hvis det skulle gå løs.

De sidste fly var landet i næsten mørke, så blev himlen kulsort, men der kom ingen hagl.

En time før midnat skete der noget helt andet. Samtlige gule linetaxier blev kørt ud på banen, og linet op på

hver side, med det lange lys tændt. Det hele virkede som en teaterforestilling. Friluftsteater i silende regn. Vi stod en flok piloter under en vinge og lyttede til en håndradio.

»Der er et par natsværmere på vej,« forklarede en af piloterne. Det var Verena selv, som var i tårnet. Hun er en meget afholdt instruktør og kendt for at tage sig af de vanskelige situationer. Hun er også kendt for at være piloternes hønemor, men en med is i maven. Hendes stemme var rolig. Hun talte til en formation af to fly, som var faret vild i det vilde vejr. Hun talte til fire mennesker, som sad i total mørke i åbent cockpit i piskende regn.

»Kan i se pladsen?«

»Negativ!«

»Har I lys?«, spurgte Verena.

»Jeg har en lommelygte« var svaret.

»Kan i se pladsen? Vi har ti biler på banen, som lyser i banens retning.«

»Nej, vi kan ikke se noget som helst!«

Nogle uendelig lange minutters tavshed. Regnen holder en kort pause.



We're the same, only different



One prefers the hot stuff while the other enjoys the cold, so that makes AeroShell W 100 Plus and New W 80 Plus the perfect pair for year-round flying.

Built upon the same solid foundation and proven performance of AeroShell Oil W 100 Plus, our new W 80 Plus provides the same great levels of protection during colder months that you've come to rely on in warmer times with W 100 Plus.

AeroShell has earned its wings with many of the leading piston engine manufacturers around the world thanks to its history of proven performance, and our top tier twins continue that tradition. Fly with confidence and trust in the 'Plus' - you can now benefit from a single-grade ashless dispersant, corrosion inhibiting, anti-wear oil that delivers exceptional service in four-cycle aircraft piston engines regardless of the season.

Visit our website or contact your local AeroShell distributor or representative today to find out more.



»Vi har pladsen!«

Kort jubel på jorden. Lyden fra to motorer. To sorte skygger, tæt sammen, trækker lavt henover nattehimmelen, helt sort, ikke et eneste lys af nogen art.

»Husk bjerget under indflyvningen. Minimumshøjde 1200 fod AGL.«

Verenas stemme er kold og bestemt, man kan næsten høre hvad hun tænker: ingen fejltagelser nu! Alt er under kontrol!

Vi hører Vereneas stemme engang til, denne gang kalder hun flightline. Hun vil have bekræftet, at alle chauffører har forladt deres biler.

Da flyene er i landingsrunden, begynder det at regne igen. For at gøre det endnu mere spændende? Vi står alle på tåspidser og glør mod indflyvningen.

En skygge suser forbi den første bil – og en mere! To ultralette dobbeltdækere!

En tilskuer udbryder: »De lander f... i formation midt om natten i regnvejrl!« Der bliver klappet hele vejen rundt. Forestillingen blev overværet af flere hundrede mennesker. Natten var reddet, festen kunne fortsætte.

Og festet blev der. På trods af det vanskelige vejr fandt omkring 1.000 fly og deres besætninger vej til Tannkosh og lørdagens hangarparty, som er blevet berømt og berygtet i hele Europa.

Der var også fest og farver i dagtimerne med opvisninger og masser af røg og testosteronholdige brøl fra stjernemotorer i alle størrelser. Det var en lise at opleve det italienske kunstflyvningshold flyve elegant i deres fire næsten lydløse Pioneer 300 i meget tæt formation og male deres figurer på himlen.

Et af de mere stille højdepunkter var en Curtiss Robin fra 1929, det ældste fly på pladsen. Flyets Wright stjernemotor skulle startes med svinghjul, som krævede en god kondition ved det tilhørende håndsving. Flyet blev i sin tid berømt for at have fløjet over Atlanten og gennemført en nonstop flyvning på 27 timer.

Skulle man dele de 1.000 fly i grupper, optager UL-flyene halvdelen og omkring 40% bliver belagt af »standard blik« og »plastic fantastisk«. De resterende 10%



Typisk Tannkosh Camping.



Havestuen er en Curtiss Robin fra 1929.



Fotoflyet T6 i aktion.

består af Oldtimer, Warbirds og eksotiske specialiteter og klenodier.

En farverig forsamling af fly og ikke

mindst af deres piloter. En herlig legeplads for verdens dejligste hobby.



Det naturlige
valg.



Future Gripen er den næste generation af Gripen, som Saab sammen med sine partnere udvikler frem til 2013. Gripen er designet til at være et ægte multi-role fly. Det kan lynhurtigt tilpasses alle de roller, som moderne kampfly skal opfylde: Rekognoscering, luft-til-luft og luft-til-jord.

Gripen opfylder alle de krav Danmark stiller til sit fremtidige fly. Og mere til.

Når du opdager Future Gripens fremragende fleksibilitet, sikkerhed og teknologi, der er klar til morgendagens trusselsbillede og operative krav, skal du bare spørge dig selv: Hvorfor ikke vælge Gripen?

Saab tilbyder Danmark fuld indsigt i alle teknologiniveauer. Danske virksomheder og forskningscentre kan være med til udviklingen – nu og i fremtiden. Teknologioverførslerne går begge veje.

Når Future Gripen også har langt lavere anskaffelsespris og driftsomkostninger, må man spørge sig selv: Er Future Gripen ikke det naturlige valg for Danmark?

www.gripen.com



SAAB

FLYVEMASKINER FORTÆLLER HISTORIE

Et besøg på Deutsches Technikmuseums nye flyveafdeling i Berlin



Jeannin Stahltaube fra 1914. Det eneste originale fly fra Berlins oprindelige flyvemuseum fra trediverne.

Tekst og fotos: Carsten Jørgensen

I april 2005 åbnede en stor nybygget afdeling hos Deutsches Technikmuseum, Berlin, som skulle rumme et helt nyt flyvemuseum. Udvidelsen, der næsten fordoblede museets hidtidige udstillingsareal, er på 6.000 m², og var et yderst ambitiøst projekt. Målsætningen ved planlægningen var, at det nye museumsafsnit skulle kunne vise 200 års udvikling af tysk luftfartshistorie fra de første ballonopstigninger i slutningen af det 18. århundrede til tiden efter 2. Verdenskrig.

Den nye permanente udstilling har derfor meget passende fået navnet **Vom Ballon zur Luftbrücke**, (fra balloner til luftbroen).

Berlin har tidligere huset et spektakulært flyvemuseum, nemlig Deutsches Luftfahrt Sammlung, som blev åbnet i 1936, hvor det blev betegnet som verdens største flyvemuseum. Det rummede næsten 100 fly og lige så mange flymotorer.

Det blev imidlertid bombet af Royal Air Force i 1943, og kun meget få fly overlevede. Disse blev flyttet til Øst Pommern (Polen), hvor de indgik i det polske flyvemuseum i Krakow.

Det eneste originale fly fra dengang, som nu kan ses i Berlin samlingen, er Jeannin Stahltaube fra 1914.

Flyvningens start

Udstillingen er arrangeret i kronologisk orden begyndende med balloner og et Lilienthal tema, hvor man kan se fire replikas af hans flyveapparater, samt billeder fra »Fliegeberg« i Berlin, hvor han udførte en del af sine flyveforsøg. Man har også genskabt en lille del af Johannisthal flyvepladsen i Berlin, hvor man gennem »huller i plankeværket« kan iagttage pionerernes flyvninger, – en morsom idé.

Udstillede projekter fra tiden omkring 1. Verdenskrig viser, hvor avanceret flykonstruktion allerede var i Tyskland på



det tidspunkt. Man kan se en Halberstadt CLS.3 krop i træ (original), en Fokker D.VII replika, (blandet konstruktion, stål/træ), og en helmetal konstruktion i form af verdens første serieproducerede helmetal krigsfly, et Junkers J 4 (I.I) pansret fly fra 1917. Hugo Junkers var som bekendt pionér med strukturelle elementer af duralumin, og disse fly er eksempler på tyskernes kunnen på et meget tidligt tidspunkt.

Mellemkrigsårene og civilluftfarten repræsenteres af en pragtfuld Junkers Ju 52/3 m »Tante Ju«, i Lufthansa bemaling. Dette fly er en ægte Ju 52 bygget hos Junkers, Bernburg, oprindeligt registreret D-AZAW i 1941. Flyet blev videreleveret til Iberia, og det fløj også i det spanske flyvevåben. Den lette flyvning (flyvesporten) repræsenteres af verdens eneste tilbageværende Arado 79, en Raab Katzenstein RK-9 Grasmücke, en Klemm L 25B og en Klemm Kl 35D,

bemalet som den kendte pilot Liesel Bachs personlige fly. Her har man taget temaet kvindelige flyvere op: »Fra Melli Beese til Beate Uhse.«

Brødrene Horten må ikke glemmes. De er her repræsenteret med en af deres flyvende vinger, svæveflyet Horten Ho II L Habicht fra 1937. Dette fly er overdraget til museet fra NASM i Washington DC.

2. Verdenskrig perioden repræsenteres af kendte typer med hver deres spændende historie, bl.a. af en Messerschmitt Me 109 E-3, (JG77), som er bjerget fra en sø ved Murmansk og restaureret til en meget høj standard. To Messerschmitt Bf 110, ligeledes bjerget i samme område, hvoraf det ene eksemplar er restaureret flot og udstillet i museet. (Det nødlandede på en frossen sø og sank). En Junkers Ju 87R, (også fra Murmansk området), er udstillet næsten som fundet. De enkelte flys historier er nøje be-

skrevet, men pladsen her, tillader ikke at gå i detaljer. Fra den samme periode kan ses en fantastisk restaureret Arado AR 96B (med replikadele), og flere af tyskernes avancerede missiler bl.a. Henschel Hs 293, Rheintochter luft-til-jord missil og en Fieseler 103, V-1. Man har også vist dele af en AVRO Lancaster III, som blev skudt ned over Berlin i 1943 og faldt i Wunsdorfer See. Her blev dele af den bjerget i 1997 og senere udstillet.

Efterkrigstiden repræsenteres af en North American F-86K Sabre, og en polsk bygget MiG 15bis (Lim-2). Begivenhederne omkring Luftbroen til Berlin repræsenteres af en Douglas C-47 Skytrain, (tidligere udstillet på lufthavnen Tempelhof), som er udstillet på museets tag, hvor der er en udsigtsplatform. På Tempelhof står stadig en Douglas C-54 til minde om begivenhederne dengang i 1948-49.



Junkers Ju 52/3m D-AZAW, »Hans Kirschstein« fra 1941. Har fløjet i Spanien, men er nu ført tilbage i sin oprindelige bemaling. Det er en ægte Ju-52 og ikke en spanskbygget.

Projekt

En særlig genstand, som fortjener separat omtale, er et meget ambitiøst projekt med at opbygge/genskabe en Focke Wulf Fw 200 C-3 Condor.

Condoren F8 + BR nødlandede i havet ud for Trondheim efter en rekognosceringsflyvning i 1942. I maj 1999 blev resterne hævet fra 60 meters dybde og bragt til Tyskland. Deutsches Technikmuseum, Berlin havde ansøgt den norske regering om en bjergningstilladelse. Den besluttede at overdrage vraget til museet som en gave. Allerede inden bjergningen var det principielt besluttet at restaurere/genopbygge flyet, og vraget blev midlertidigt bragt til Lufthansa Technik AG, Hamburg. Mange parter var begejstrede for projektet og der blev indgået aftaler med Lufthansa Technik AG, Airbus Industrie, Bremen og BMW, (nu Rolls-Royce Deutschland Ltd.) og Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung om at udføre restaureringsarbejdet. Deutsches Technikmuseum er ejer af flyet, og de står for hele koordinationen af projektet. Allerede nu udstiller man

færdige komponenter for publikum, ligesom man søger donationer fra mange sider for at kunne færdiggøre dette fantastiske langtidspjekt.

Denne beretning om DTMBs flysektion, med de udvalgte eksempler, kan kun give en forsmag på de mangfoldige ting, man kan se på museet. I alt råder museet over mere end 50 fly, hvoraf en del er på depot eller under restaurering, (bl.a. en Junkers Ju 88 G-1), samt en meget flot motorsamling og talrige andre fly relaterede effekter, herunder en mængde modeller.

Se flere billeder på de efterfølgende fire sider.

Besøget, som danner basis for denne beretning, var en ekskursion arrangeret af foreningen Flyvemuseets Venner, hvor man havde fået arrangeret en grundig guidet rundtur ved en af museets videnskabelige medarbejdere, som i øvrigt var ansvarlig for Condor projektet. Ved samme lejlighed besøgte man også lufthavnen Tempelhof.

Et besøg kan varmt anbefales. Det er en samling på meget højt teknisk og pædagogisk niveau.

Museets adresse er:

Deutsches Technikmuseum, Berlin
Trebbiner Strasse 9, 10963 Berlin
Tlf. 030/90254-0.
Åbent alle dage undtagen mandag.

Se også museets omfattende hjemmeside: www.dtm.de.

Castrol® Aviator –
et komplet program af
højkvalitative nye monograde
stempelmotorolier med
askefrie dispergeringsmidler.

Afbalanceret sammensætning for at give optimale præstationer og beskyttelse af din motor under alle flyveforhold. Med additivsystemer mod slitage/skrabning, som er nødvendig til visse Lycoming-motorer. En fiks emballering med udtrækkeligt rør for enkel og ren påfyldning eller udskiftning af olie.

E-mail til os på
airbpdenmark@bp.com

Ring til os på +46 8 772 23 24
eller +45 72 11 10 20

Besøg os på
www.airbp.com

Vi præsenterer en
ny banebrydende
serie af stempelmotorolier til flymotorer

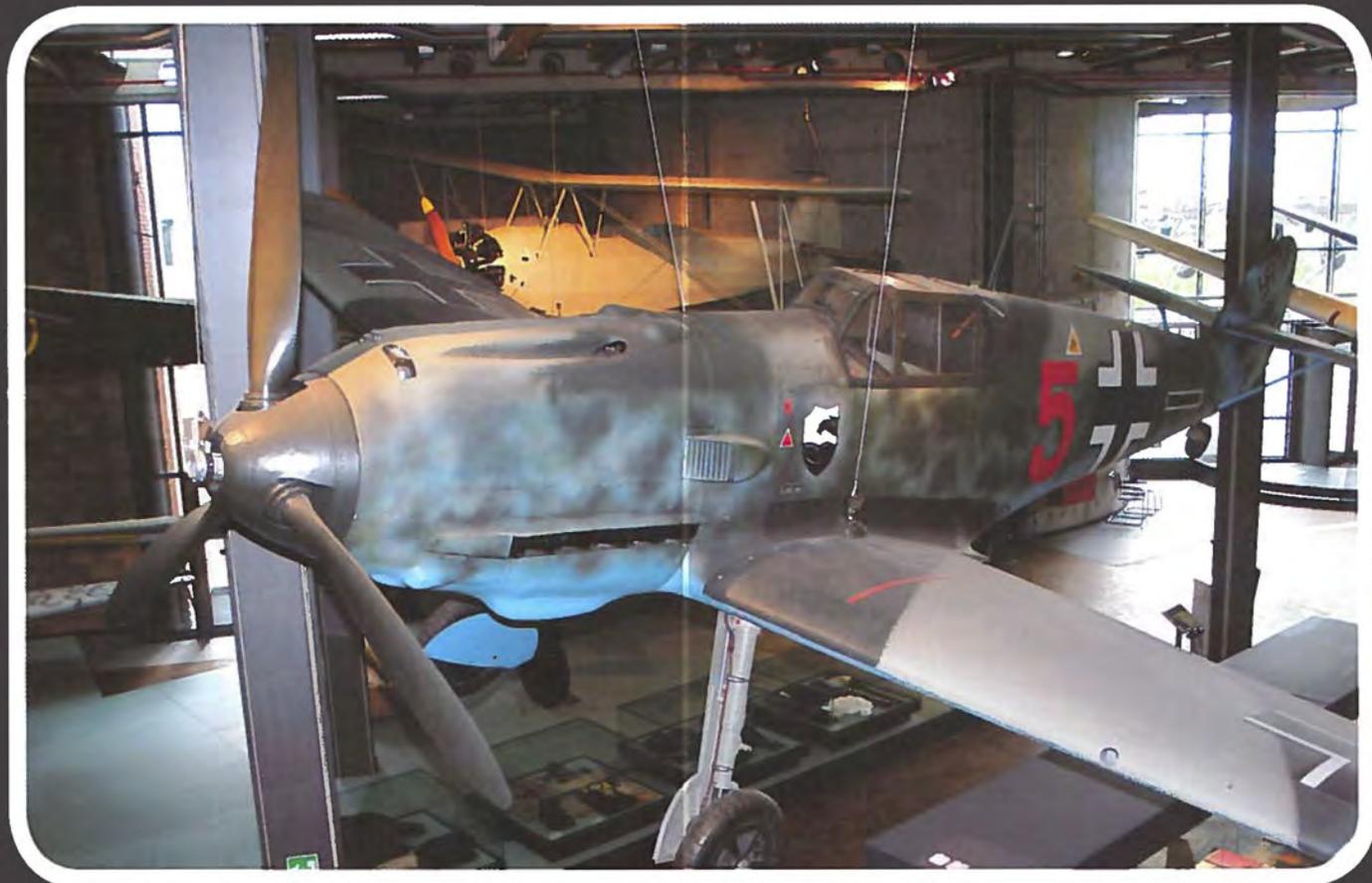

Aviator
Liquid Engineering for Aircraft



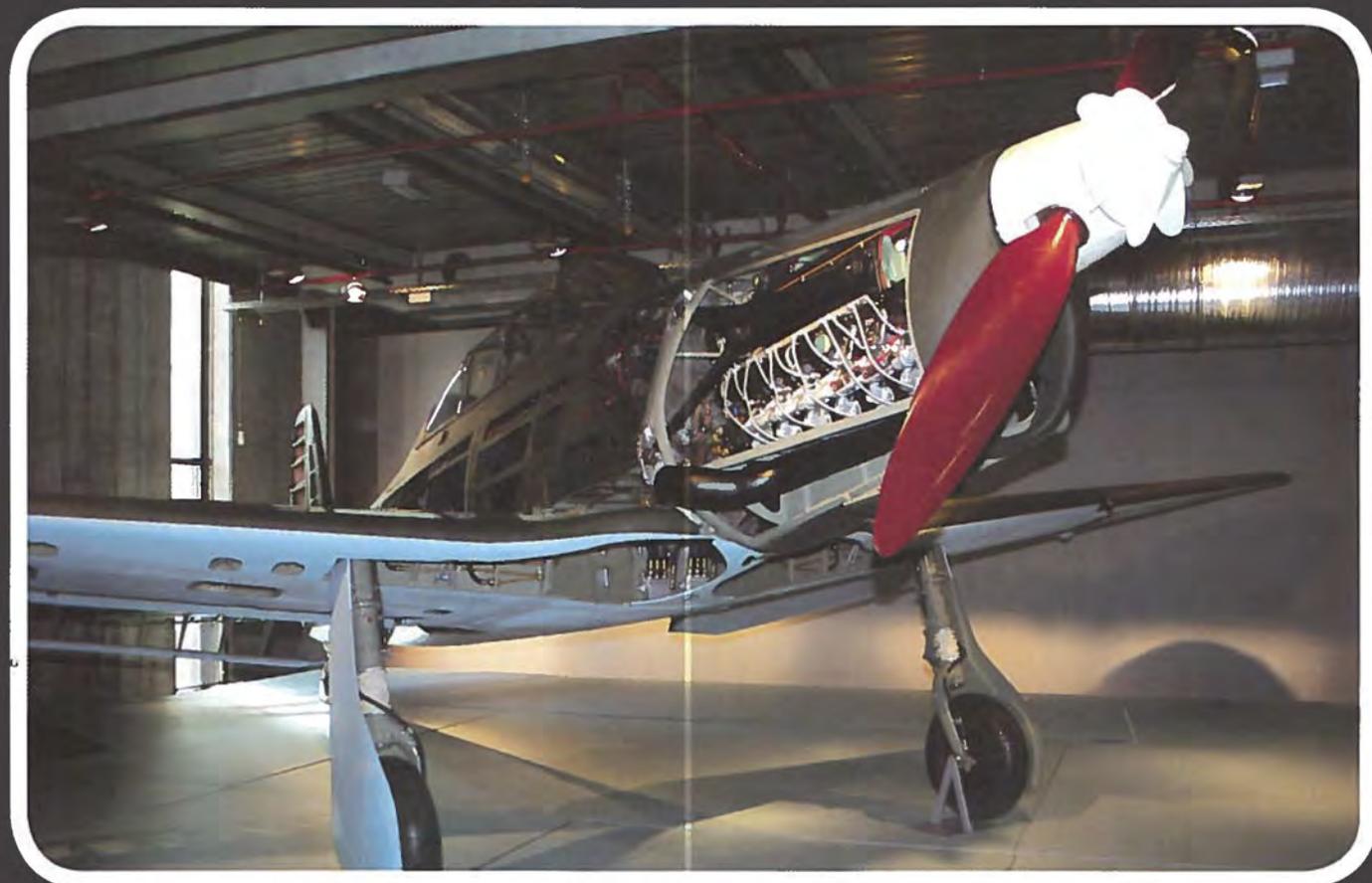
Klemm Kl 35D som bærer den kendte kvindelige pilot Liesel Bachs navn. Flyet har fløjet som skolefly i Sverige.



Brodrene Reimar, Walter og Wolfram Horten var ca. 1930 banebrydende med udvikling af flyvende vinger. De udviklede en lang række »vinger« bade som svævefly og motoriserede. Dette eksemplar er doneret til museet af National Air and Space Museum i U.S.A., som råder over flere varianter.



Messerschmitt Me 109 E-3 er trukket op af en so ved Murmansk. Det kan man ikke se efter restaureringen.



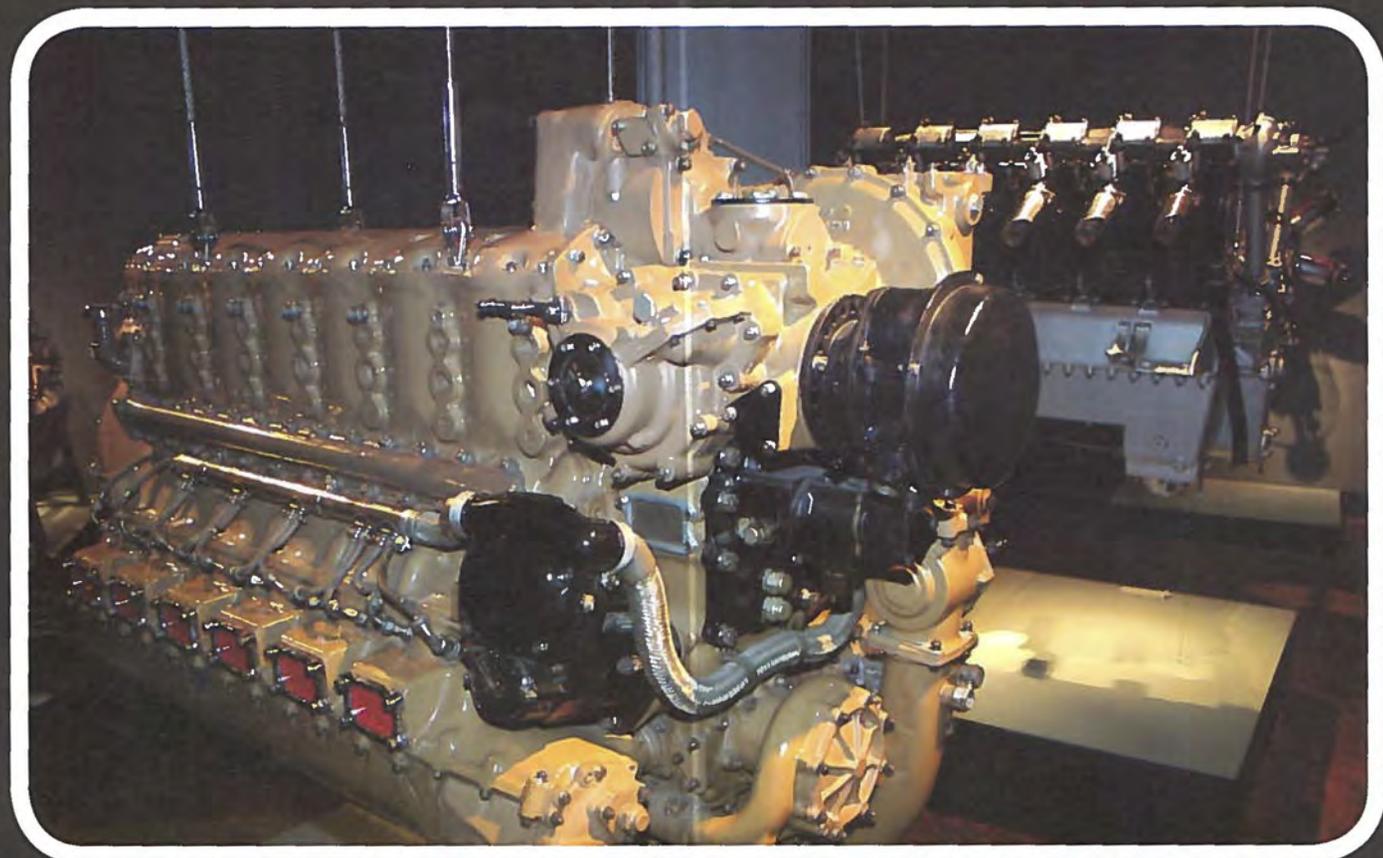
Arado AR-96 B-1 viser kvaliteten af museets restaureringer (delvis replika).



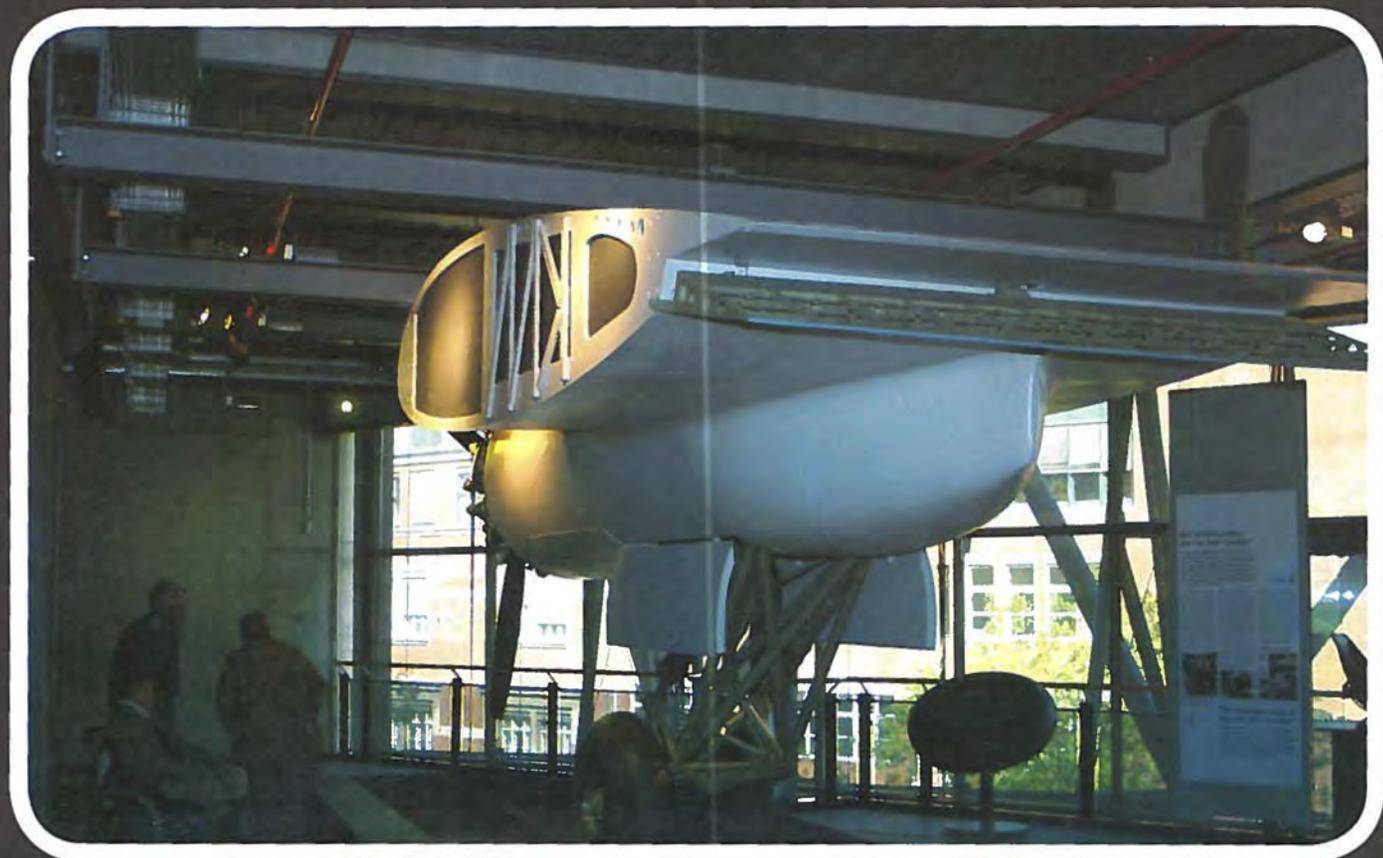
En repræsentant for efterkrigstidens fly, en North American F-86K Sabre.



«Rosinbombere», en C-47B Skytrain, ophængt som vartegn på taget af museumsbygningen, synlig fra stor afstand.



Et par af de restaurerede flymotorer, (en Junkers Jumo og en BMW), som repræsentanter for den store samling af fine flymotorer, alle elegant ophængt til publikums beskuelse, i rustfri stålwire.



Udstilling af færdige komponenter til Focke Wulf Fw 200 Condor, motor, understel og flap. Projektet er beskrevet på plancher, så publikum kan følge processen.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

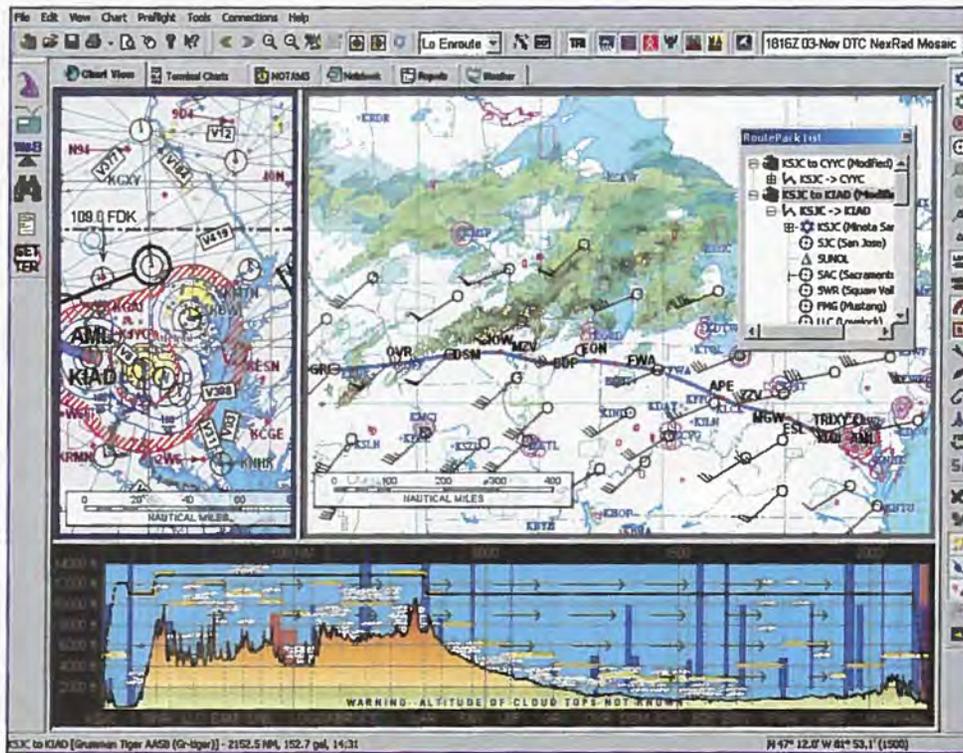
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData®, trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

butik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN.
Making Every Mission Possible



SANSERNES MEKKA - DAMASKUS OPLEVET FRA BALLON

Tedmur oasen. Foto: Toni Paamand

Af Toni Paamand

34 varmluftballoner står parkeret på en sammenskrabet flåde af pickups, store og små lastbiler, nye og gamle – de gamle i en tilstand, som enhver dansk bilophugger ville nægte at røre ved. Søde og smilende (kun) arabisk-talende chauffører sidder i smågrupper forventningsfulde klar med den varme the på deres bedetæpper.

Scenen er Damaskus Fairgrounds midt i millionbyens centrum tæt ved den udtørrede Barradaflod og den gamle bydel. Motorgader løber alle vegne, fyldt med morgenmyldretrafik, hvis larm består af lige dele motor- og dækstøj og infernalsk skrigende bilhorn. Luften er fuld af bilos blandet med ørkenstøv, der knaser i tænderne. Glem enhver tanke

om grønne bløde startplæner, – med chaufførernes hjælp læsses balloner af mellem hinanden på et underlag af rødt grus. Fairgrounds, – jo tak, min arm, – OY-GOD »Danmark«s hvide kors bliver rødt ...

»Would you like to fly your balloon in Syria?«



Syriske følgebilchauffører på standby.
Foto: Jakob Andersen.



OY-GOD »Danmark« over Damaskus
Foto: Jakob Andersen.



Enhver ballonskipers drøm, – og mareridt. Foto: Toni Paamand.

Over ørkenen, enhver ballonskippers drøm.
Foto: Toni Paamand.



Optakten til dette eventyr foregik et par måneder forinden. Jeg gik og klippede forsythiagrener i haven, da telefonen ringede og Bill Brogan, en gammel ven fra Alpeflyvningerne i Østrig sagde: »Would you like to fly your balloon in Syria?« »Ja tak, jo før jo bedre og må jeg tage Kai med?

»Lever han endnu?«. Ja, jeg vil invitere ham på vores 20 års bryllupsrejse.

Efter en halv snes opringninger fra Bill og et dusin mails med løse facts men også lokkende billeder fra ørken- og oldtidsbyen Palmyra var nok.

Sammen med to venner fra eventyrernes klub, Lotte og Jakob Andersen, som skulle udforske Berling og grevinde Danners rejse til Damaskus, hoppede Kai og jeg den 1. maj på nattoget

til Frankfurt og mødte næste dag en gruppe forventningsfulde ballonfolk ved Syrianairs check-in for flight RB400 til Damaskus. Mine egne forventninger kom mest fra min yndlingsbog, Saint-Exupéry's »Den lille Prins«, drømmen om at flyve over uendelige ørkener, solen sandet og stjernerne og tanken om varme, bløde bjerge af rødt sand, – ikke det værste at blive »begravet« i, hvis alt skulle gå galt.

Basen i oasen

To timers forsinkelse i politikontrol-len ved ankomsten til Damaskus var et forvarsel om kommende vanskeligheder. Men da vi efter tre timers bustur gennem ørkenen var indkvarteret på det syvstjernede Palmyra Cham Palace – ikke det værste sted for vores honeymoon – kunne vi næste morgen vågne

op i et 1001 nats eventyrpalads til et utroligt smukt landskab overstrøet med Akropolis fra en udstrakt oldtidsby, en af de største og bedst bevarede i verden. Bag oasens palmer vuggede kameler af sted, og mellem knækkede søjler var arbejdet i gang med at rejse alléer af palmer belyst som vore juletræer i forberedelsen af den Palmyra Festival, som vi ballonfolk skulle være en del af.

Desværre tog det fem dage at få ballonerne frem fra den politikaserne i nabo-byen Homs, som de rygtevis var endt på for at blive undersøgt for spionudstyr o.lign. Og først på selve åbningsaftenen kom tankudstyret, så publikum i det mindste kunne overvære gastankningen. Det lykkedes kun, fordi et kroatisk olieboringsfirma på rekordtid fik fremstillet det nødvendige udstyr.



Grøn og blålilla vegetation mellem pudderfarvede huse. Foto: Toni Paamand.



Nærkontakt med de syriske kvinder. Foto: Kai Paamand.

Men så blev der alligevel startet fra kamelvæddeløbsbanen både morgener og aftener. Forårsvejret med 30 grader i skyggen var ikke med os hver gang; vind og sandstorm satte grænser, – det samme gjorde et sjældent regnvejr.

Palmyra var kun basen for timelange transporter til Damaskus. Fra »Bagdad Café«, som lå på halvvejen kunne vi betragte scenerier, der kunne være taget ud af den illustrerede børnebibel, vi brugte i min mors søndagsskole: Enlige beduiner med flokke af får og kameler som det har set ud igennem tusinder af år.

Fairgrounds, Damaskus

Larmen fra 34 koldluftblæsere falder ind i imamernes kalden fra de omgivende minareter og byens kakofoniske motorlarm og rejser en veritable sandstorm, der fylder ballonerne med en blanding af fint rødt sand og fugtig varm morgenluft. Efterhånden som ballonerne varmes op og kommer til at stå i tilfældig uorden, anes en svag luftstrøm, og en mulig flyveretning begynder at vise sig. Det bliver tydeligere, da de første letter og lidt tøvende af sig selv finder en nogenlunde fælles nordvestlig kurs ud mod det åbne landskab. Selv planlægger jeg at gå højere for at få en kurs, der giver et større overblik over den gamle bydel.

Forankret til Hameds rustne lastbil og med Ali Ibrahim lænet ind over kurvekanten kan min veninde Marija, pilot fra Kroatien sammen med Elena fra Ukraine og Martin fra Østrig plus Lotte og Kai rigge ballonen til, mens jeg gør klar til at lette så snart luften over os er fri. Og så lader vi champagneproppen springe:

Godt brølt brænder, hænderne væk, lad gå overalt (forskrukkede arabere får rap over fingrene for at lette forståelsen) og så deropad.

Mellem to hoteller, først forbi altanerne og så op over tagene, resten af byens lavere bebyggelse ligger udbredt så langt øjet rækker i den gryde mellem bjergene som siden oldtiden har været rammen om alle tiders historiske begivenheder. Og nu denne: Aldrig før har seks millioner syrere set balloner over Damaskus.

Alle sanser kommer på overarbejde. Trafiklarmen høres næsten mere intens her i tusind fod. Støvet knaser fortsat i tænderne; noget af det drysser ned og ud af ballonhylsteret, mere hvirvlers op fra gaderne som er fulde af det, iblandet smuld fra husene som i den gamle bydel mest er sand og ler, men som i det nyere byggeri er grå beton.

Og det støver ... Fri af hotellerne går vi lavere over den gamle by, over Souqen og fornemmer en blandet lugt fra olielamper og krydderier.

Over Uumayyademoskéen hvor vi gik i går og hvor jeg kom i nærkontakt med tre formummede syriske kvinder, der holdt frokosthvil udenfor Johannes Døberens sarkofag og ville dele deres madpakker med mig. Det internationale kvindesprog kommer ud ad øjnenes smilende og imødekommande udtryk: Kom og sid hos os, fortæl, hvor gammel er du, er du gift, hvor mange børn osv.

Fri af moskéens højeste minaret som er den, Jesus skal klatre ned af, når han

kommer på dommens dag. Tænk om det var i dette hellige øjeblik, og man kunne give ham et lift ...

Overalt er folk fremme, på altaner, i døråbninger – frygtsomt, for hvad er nu det? Farten er lav, hvad er det dog de siger? En skolegård fuld af børn (piger?) i blå skoleuniformer råber i kor noget som i Kais opfindsomme ører lyder som »Danmark-Danmark!« Kurven drejer rundt og nye lyde kommer op til os: Marchtrommer og militærmusik, – hov, hvad skal det marcherende regiment der, hvor jeg lige havde set, vi kunne lande: En indhegnet asfaltplads med tribune? Nå, pyt, så er der garagepladsen bagved eller endnu bedre: Militærmuseets udstillingspark: Palmer og tanks fra 6-dages krigen mod Israel, – mon de er venligt stemt?

Vi duver hid og did. Svage skiftende luftninger mærkes som vindkys på kinden. En tid langt tilbage over den gamle bydel, delvis i ruiner men vasketøj, tæpper og fuglebure på altanerne røber tæt beboelse. Så ud på langs ad en motorgade flankeret af højhuse. Tæt på altanerne får vi luft fra tæpperystende husmødre, som uden at vide det er med til at vifte ballonen over gaden. Ind over et industri kvarter med baggårde fulde af bilvrag efterfulgt af en rusten transformatorstation med illegale private ledninger hængt op mellem oliventræer.

Konstant på udkik, – endelig en tom baggård i sigte, tæt over omgivende skure, – »Kai søde, træk ventilen«. Jeg fyrer, så vi ikke synker for hurtigt, – og til de fyre i flagrende skørter, der flygter ind i porten: »Kom og hjælp, – au



I triumf tilbage på følgebilen.

Foto: Jakob Andersen.

Oplevelserne har jeg komprimeret sådan:

»Sansernes Mekka«

Hvis ørkenen skulle smage
må det være noget knasende sprødt,
– krydderier, gennemglødet, tørt som safran
strefjende vore ganer.
Zinnoberrød Henna som aftensolen, violet,
himlens klare turkise blå,
der får hjertet til at rejse på eventyr igen.

secours, dhjalla dhjalla« eller hvordan det nu er de siger, – en gammel mand vover sig først ud og får de unge fyre med til at holde kurven i ro, så vi kan redde hylstret ned af taget. Største held: Flokken af børn bliver gennet uden for porten. Børn har ellers været et problem pga. rapserier fra ballonerne. Marija fra Kroatien fik stjålet sine briller ud af ballonkurven, men oplevede til gengæld at få tilbudt et par andre af en syrisk kvinde. De lokale siger, at børn holder man bedst på afstand ved at kaste sten efter dem, – næsten lige som vi gjorde med slædehundene i Grønland.

Med lokale hjælpere er ballonen pakket ned på ti minutter og samtidig er Hameds rustvogn på uforklarlig vis nået frem. Efter lidt tolkning er vi alle inviteret på the i noget der viser sig at være en natklub, et kasino eller i virkeligheden: et syrisk horehus – uden for arbejdstiden. Flinke folk, gode lokaler til både bad og omklædning. Kai får et visitkort med et billede af en syrisk blondine.

I triumf tilbage gennem byens snævre gader på følgebilens lad, – nede midt i det mylder og i de lyde og lugte, vi lige har svævet hen over.

I tankerne ser jeg os i den lille prins støvede fodspor, som vi for et par timer har løftet os op fra.

Spillet om magten

Næste aften gik der panik i den syriske del af ledelsen. Ikke-opfyldte aftaler fik Bill Brogan til at opgive ævred. Han (og fru Celia) endte i husarrest i hotellets kælder. Efter sigende blev Bill indlagt på hospitalet med et hjertetilfælde. Under syrisk kontrol og flyvevåbnets proster ebbede flyvningen ud. Uklarhed

om hjemrejsen fik os – lidt i panik – til at pakke OY-GOD »Danmark« ned til afsendelse og vælge den først mulige afgang fra Damaskus.

At overlade hjemsendelsen af ballonerne til syrerne kom til at koste tid og penge. Og førte til kaotiske tilstande: To kroatiske og en belgisk ballon endte i England og »Danmark« i Frankrig, før den via Luxemburg nåede til Kastrup to måneder efter indleveringen i Damaskus. Fuld af støv og sand men budt velkommen af mange af fragtfirmaets personale, der havde været med til at efterlyse den over hele Europa.

Hjemme igen

At lette med flyet fra Damaskus føltes som en befrielse. Vi holdt vejret under en mellemlanding i den syriske havneby Aleppo, men derefter tog det kun få timer at ryste ørkenstøvet af os. Frankfurt føltes næste som hjemme. En helt anderledes verden lå bag os. Vor egen skønne, grønne verden ventede ...

Tilbage står de syriske billeder fastbrændt i erindringen.

De uendelige ørkener med fortids storhed strøet ud som ruiner af utrolig skønhed, palmelunde, tidløse næsten bibelhistoriske scenerier og i kontrast hertil moderne byer myldrende fulde af mennesker, – meget forskellige fra os og alligevel, på trods af et korrupt samfundssystem- smilende, gæstfri og hjertelige med en karakteristisk stolthed og værdighed.

Tilbage står endelig erindringen om en historisk førstegangsflyvning over Damaskus – hele turen værd.

Efterspil

Bill Brogans arrestation endte med frigivelse mod en løsesum på 10.000 dollars. 34 balloner blev holdt tilbage i seks uger, før hjemsendelsen kom i gang efter både diplomatisk og juridisk pres. På et tidspunkt så det ud som om forsinkelsen blot skyldtes en sproglig misforståelse (»fourteen days« blev til »forty days«) ...

Bill Brogan er gået under jorden, – ude af rækkevidde for det juridiske efterspil, som i øvrigt kun lige er begyndt, – mens det forlyder, at syrerne allerede er i gang med forberedelse af næste års Palmyra Ballon Festival. Der skal nok være eventyrere parate til at vove sig ud på den galej; iblandt dem tales der allerede om »Next Stop Bagdad«. Inshallah ...

Som deltagere mødte vi alene frem i tillid til aftaler, der kun delvist er blevet holdt. Det ser ud til, at forskellige sponsorer, Palmyra Festival, Syrianair, Cham Palace Hotels, alt under protektion af guvernøren i Homs har været tilbageholdende med de aftalte ydelser.

Der hersker fortsat et indforstået kammeratskab mellem ballonfolk overalt i verden. Selv hører vi nok til en uddøende race af private ballonflyvere og var derfor grounded i flere måneder på grund af betalings- og transportproblemerne. I skrivende stund står endnu to balloner tilbage i Damaskus.

Det varmede derfor, at der ingen ende var på den opmærksomhed, vi fik fra nær og fjern. Det kom i særlig grad til udtryk ved at danske ballonkammerater spontant stykkede et komplet ballonsystem sammen til os til brug mens vi ventede på OY-GOD »Danmark«.





En gruppe motorflyvere fra Roskilde Flyveklub vil op-hæve den skarpe grænse til svæveflyvning med denne nyanskaffede Dimona H36, OY-XYB. Tachoprisen bliver 350 kroner i timen. (Foto: Eigil Skovgaard).

MOTORFLYVEKLUB KØBER SVÆVEFLY

– Flyvetid tæller med i logbogen for privatpiloter

Af Niels Dreijer

Henrik Værø indvarslede en rigere fremtid for motorflyverne, da han i sidste måned satte hjulene på bane 29 i Roskilde Flyveklubs nye Dimona H 36. Med en timepris på kun 350 kroner er flyet billigere end noget andet fly i lufthavnen.

Til gengæld er det teknisk set et svævefly.

Historien begynder ved Roskilde Airshow i 2005, hvor den nyuddannede pilot Bo Håkonsen fra Roskilde Flyveklub møder et par svæveflyvere, som beretter om timepriser på 250-300 kroner i »Touring Motor Gliders« (TMG). Det får Bo Håkonsen til at undersøge, om man kan vedligeholde sit certifikat som motorflyver til samme pris. Og det kan man.

Bestemmelser for Civil Luftfart BL 6-04 giver nemlig mulighed for, at motorflyvere kan logge flyvetid i en TMG på samme vilkår som i et traditionelt motorfly. Det forudsætter, at flyet har ikke-indtrækkelig propel, og at det må starte ved egen kraft. Desuden tæller tiden ikke med til erhvervsflyvercertifikater.

15 deler flyet

Bo Håkonsen luftede sine tanker i Roskilde Flyveklubs blad, og allerede i maj 2006 var klubbens TMG-gruppe en realitet. Næsten.

Gruppen havde nemlig ikke noget at flyve i, bortset fra en kort demonstration i eftersommeren af Østsjællands Svæveflyveklubs Dimona H 36. Både initiativtagere og andelsejere gled ud af projektet, til kun Henrik Værø og Eigil Skovgaard fra den oprindelige bestyrelse holdt sammen på stumperne. En generalforsamling fik projektet på ret køl igen med ny kasserer og materielmester, og man besluttede om nødvendigt at supplere andelsejernes indskud med egne midler.

Da Lemvig Flyveklub for nylig satte sin Dimona H 36 til salg, kunne TMG-gruppen derfor slå til straks, og netop nu uddannes de første 11 andelsejere på det nye fly, som kan bookes online.

Økonomien er sikret med indskud på hver 15.000 kroner, et mindre banklån og tilskud fra Roskilde Flyveklub, så OY-XYB vil højst få fire ejere til. Vedligeholdelsen er lagt i hænderne på en

professionel flymekaniker, så standarden bliver den samme som på klubbens almindelige motorfly.

Sådan flyver den

En Dimona H 36 er vild med at flyve. Den lille boksermotor giver trods kun 80 hestekræfter en rejsefart på 100 knob og en rækkevidde på næsten 1.000 km.

Spændvidden på 16 m fanger selv den mindste termik, så næsen skal tit tvinges nedad for at holde flyvehøjden. Samtidig gør flyets glidetæl på 27 det utroligt fristende at stoppe motoren og kantsille propellen.

Det værste er faktisk at skulle ned igen. Det kræver næsten overmenneskelig selvdisciplin og hjælp fra de effektive luftbremser at tvinge fly og pilot tilbage på jorden, hvor hjulene tager banen med blot 38 knob.

Bo Håkonsen tog næppe fejl, da han i sin tid foreslog netop Dimona H 36 som flyet, der kunne forene både flyveglæde og flyvetræning til en pris, som var til at betale.



BRAG AF ET KATALOG

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Danmark har fået sit »Danmarks Flymuseum« på Stauning Lufthavn. Til ethvert ordentligt museum hører et katalog. Et sådant har Danmarks Flymuseum også fået. Det er nu nærmere en bog på 100 sider med et hav af billeder af de fly der er udstillet. Man bliver glad når man åbner bogen. Her er en tekst som både flykendere og »Maren i kærret« har glæde af at læse. Her er smukke klare billeder af de samme fly. Kun i ganske enkelte tilfælde er man henfaldet til et moderne layout, hvor man »smadrer« billeder ved at lække det ene ind over det andet eller absolut skal gøre teksten ulæselig ved at lægge et udfadet billede bag tekster.



Sammenfattet: – Det er overskueligt forståeligt og smukt. Til lykke til pensioneret seniorsergent Orla H. Gravesen som er »far« til det smukke barn. Invester bare de 50 kr. kataloget koster – god fornøjelse.



Vor elskede

Far, Mand, Stedfar, Bror,
Svigerfar, Morfar, Farfar

Kristian Oskar Bergman Jensen

Er pludselig taget fra os.

31-okt-1933 → 21-jun-2007

Blev stedt til hvile på Samsø
fra Besser Kirke

*I dyb sorg
Familien*

NY VEJRHANE PÅ CHRISTIANSHEDE?

Silkeborg Svæveflyveklub på Christianshede har haft besøg af Tønder Flyveklub med deres UL-fly.

Selv om det ser ud som om klubhuset har fået ny vejrhane på taget er det et optisk bedrag, som Ole Gellert Andersen, uddannelseschef hos DULFU og svæveflyver, var hurtig at forevige med sit kamera, da flyet var under landing.



CESSNA 162 SKYCATCHER



Der er stor lighed med de første Cessna 150 uden bagrude.

Af Knud Larsen

Cessna fabrikken har besluttet at gå ind i LSA (light sport aircraft)-markedet med et nyt fly med navnet Cessna 162 SkyCatcher.

Ved det årlige EAA AirVenture i Oshkosh, USA præsenterede Cessna et mock-up fly i fuld størrelse.

Cessna forventer at bygge op til 700 fly om året. Det primære marked vil være flyveskolerne der får et billigere fly til eleverne. Cessna siger, at prisen for de første 1.000 fly vil være 109.500 USD, derefter vil prisen stige 2.000 USD.

SkyCatcher bygges efter den amerikanske industristandard ASTM, hvor max. vægten er 600 kg, fast understel, fast propel, max. hastighed 120 kts og topersoners kabine.

162 bliver drevet af en Teledyne Continental O-200D, der yder 100 hk trækende en fast propel. Der forventes en rejsehastighed på 118 kts og en rækkevidde på 870 km.

Kabinen har to sæder med fast ryglænhældning. Sæderne vippe fremad for at give adgang til bagagerummet. Pedalerne kan justeres i stedet for sæderne. De to døre åbnes opad og udad.

Der er elektrisk trim og mekaniske flaps, tåbremser og ikke-styrbart næsehjul.

Continental O-200D motoren er en lettere udgave af den fra Cessna 150 kendte O-200A. Prototypen har det sidste år fløjet med Rotax motor, men O-200D motoren blev valgt til produk-

tionsudgaven, idet den er kendt af stort set hver eneste flymekaniker i USA og det meste af verden.

Instrumenteringen bliver Garmin G300 med to fladskærme, en VHF-radio, en transponder og selvfølgelig en GPS. Som option kan vælges et tredje skærm, autopilot og en 406 MHz ELT.

Cessna vurderer stadig på om man skal påbegynde udviklingen af 172'eres afløser, den såkaldte NGP. Beslutningen træffes i december i år.





Garmin har udviklet G300 systemet til Cessna SkyCatcher.



På AERO 2007 udstillede Cessna kun denne model.



FLYVENDE SIKKERHED FRA GÄVLE TIL PØL

En snes ul-fly besøgte sidst i juli Thorkild Frederiksen i Bjerre i nærheden af Overgård. Der var fyldt godt op på den private plads – desværre kom en hård vind på tværs af et planlagt minirally. (Foto: Bo Gaardsø)

Af Arne Panduro, DMU Sport

Rammerne er ydmyge, men ambitionerne ligger fortsat i de høje luftlag, når årets største rally for motorfly, DMU Sport Rally, rykker til Pøl den 8. september. Målet er, at samtlige deltagere skal blive lidt mere sikre piloter i dagens løb, mens de bedste også har mulighed for at tage hjem med ekstra ære og værdighed som vindere af en af dagens konkurrencer, selv om det kommer i anden række.

Rallyet afvikles for første gang i 25 år ikke i Air BP's navn, da den faste sponsor har ønsket at holde lidt lavere profil i forbindelse med konkurrenceflyvning. Brændstoffleverandøren støtter dog fortsat indsatsen for flyvesikkerhed via DMU Sports øvrige aktiviteter, men aktuelt er hovedsponsoratet til det årlige rally altså ledigt.

Hvis enkelte ikke skulle have Pøl plottet ind på GPS'en er tiden altså inde nu – og hvis det kniber med geografien, er det

altså den næststørste 'lufthavn' på Als. En udmærket lille flyveplads med græsbane på den nordlige del af øen, hvor Nordals Flyveklub har hjemme og står klar til at gøre en indsats for, at gæsterne også føler sig hjemme i forbindelse med rallyet.

Men ellers er brug af GPS bandyst under rallyflyvning, der i stedet er en tour-de-force gennem de grundlæggende kvaliteter, som enhver pilot bør beherske. Rallyet består som altid af planlægning og flyvning af en navigationstur, der går via en udlandning på en plads i det sønderjyske. Undervejs skal deltagerne følge den planlagte rute så nøje som muligt, og herunder finde udlagte mærker og fotos i terrænet og afmærke dem på flyvekortet. De to landinger bedømmes, og desuden indgår flykending i det samlede resultat.

Ultralet velkommen

Det lyder måske lidt indviklet for uøve-



Det danske hold mellemlandede på Anholt på vej til NM i Gävle – humøret og sikkerheden i form af redningsveste var i top. Fra venstre er det Dagmar Theilgaard, Allan Hansen, Kurt Gabs, Kjeld Hjorth og Hans Møller Hansen.



Kjeld Hjorths første glidelanding i OY-TVA ved NM i Gävle var ganske pæn – men dog tre meter efter strengen. (Foto: Dagmar Theilgaard).

de, men der er igen i år to klasser i konkurrencen, hvor kravene er lempet lidt i B-klassen i forhold til A-klassen, som afvikles efter de internationale regler. Også i år er ultralet-piloter meget velkomne til at deltage i begge klasser – eneste krav er, at flyet kan holde en groundspeed på 60 knob.

Det kan alle moderne ul-fly sagtens klare, og UL er både internationalt og i Danmark ved at gøre sig gældende i rally- og konkurrenceflyvning. I forbindelse med DULFUs optagelse i KDA har DMU Sport indledt et samarbejde med DULFU om sikkerhed i luften. Det indebærer, at DMU Sport ikke skelner mellem ul- og motorfly, idet alle er velkomne til arrangementer under samme vilkår.

Det seneste fremstød i denne forbindelse fandt sted under de ultralette Danmark Rundt i sommerferien. Turen gik bl.a. via Thorkild Frederiksen's udmærkede bane ved hans gård ikke langt fra Overgård ved Mariager Fjord. Et mini-rally i det østjyske landskab var planlagt, men blev desværre aflyst på grund af meget kraftig vind. I stedet blev tiden benyttet til en introduktion til sikkerhed og rallyflyvning med deltagelse af bl.a. Kjeld Hjorth, der selv har en gård lidt nord for fjorden og er en af Danmarks mest rutinerede konkurrence-piloter.

Dansk andenplads ved NM

Han havde deltagelsen i årets nord-

ske mesterskaber i præcisionsflyvning i frisk erindring. Det foregik i Gävle nord for Stockholm i Sverige, og her blev det til en individuel femteplads, idet Allan Hansen fra Viborg Flyveklub sluttede en anelse foran på fjerdepladsen. Selv om det danske hold stillede op med den regerende mester fra NM sidste år i Vamdrup, Kurt Gabs, måtte danskerne sande, at svenskerne er svære at bide skeer med på deres hjemmebane.

Allerede fra begyndelsen lagde svenskerne hårdt ud, da de danske deltagere blev modtaget af den tidligere verdensmester Friskman. En af de andre gamle kendinge fra de internationale konkurrencer, Lars-Inge Karlsson, driver en landingsskole fra pladsen hver søndag, hvor alle er velkomne. Det skulle senere vise sig at få en ikke uvæsentlig betydning, da Karlsson gennemførte de fire landinger i konkurrencen med sølle to strafpoints. Altså tre perfekte og en næsten perfekt landing.

Man skulle måske tro, at lokalkendskab også er en afgørende fordel i navigationskonkurrencen, men det gælder kun delvist. De danske piloter har ganske vist ofte problemer med de svenske skove eller de finske søer, men det er grundlæggende de samme vilkår for alle og et spørgsmål om at læse kortet rigtigt.

Når panikken lurer

– De svenske kort er deciderede flyvekort i 1:250.000 og er meget præcise, så

det er nemt at finde vej, fortæller Kjeld Hjorth. Men det er svært at se veje og elve for skov og træer, så selv en lille afvigelse kan hurtigt bringe virkelig panik i cockpittet. Den maksimale afvigelse fra track er 0,5 NM – ellers vanker der strafpoint. Derfor er kompasset i kortere og længere perioder den eneste mulighed for at finde vej, for man kan hverken se veje eller vandløb for træer.

Men bortset fra omtalte hr. Karlsson, der viste verdensklasse i alle discipliner og blev en suveræn nordisk mester, var de bedste danske deltagere ganske godt med og blev en sikker nummer to i holdkonkurrencen foran Norge og Finland. I den individuelle konkurrence beholdt svenskerne selv alt sølv-tøjet.

Det er stadig muligt at tilmelde sig det årlige rally i Pøl, men det skal gå hurtigt. Der er også meget mere info om det nordiske mesterskab i Gävle på: www.dmu-sport.dk.



DMU Sport RALLY **– for motor- og UL-piloter**

LØRDAG D. 8. SEPTEMBER 2007

Pøl Flyveplads/Nordborg
– i samarbejde med Nordals Flyveklub

Alle motor- og UL-piloter inviteres til at deltage i årets største fly-rally, der flyves i to klasser – for øvede og mindre øvede.

Læs mere på www.dmu-sport.dk om arrangementet, regler og tilmelding.
Sidste frist: 3. september!



70

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

Skribenten Hoff er vred. Så vred, at overskriften på hans 1½ sides artikel er blevet forside på FLYV september 1937: Kan Danmark være dette bekendt? Står der med store typer, og man griber ivrigt bladet for at finde ud af, hvad det er Danmark ikke kan være bekendt. Det er den »Almægtige Valutacentral«, der får en bredside af dimensioner. Det var åbenbart fuldstændigt udelukket at få lov til at importere bare den mindste lille bitte skrue til et privatfly for slet ikke at tale om et fly!

Der var vist ved en fejltagelse uretmæssigt indført nogle maskiner, som toldvæsenet lagde sin klamme hånd på og plomberede. Og ejerne af disse plomberede maskiner er iflg. Berlingske Tidende blevet godt trætte af at have deres maskiner stående »blandt gamle Vragdele, i Støv og Snavs som hvirvles op af den mindste Smule Træk, og under et utæt Tag, hvorigennem Regnen siver ned.« Det var ude i Hangar 2, hvor der ikke var noget ordensreglement og flyene var udsatte for »komplet Ødelæggelse«.

Og Hoff lægger ikke fingrene imellem: »Det er ingen Hemmelighed, at Sportsflyvningen herhjemme har trange Kaar for ikke at sige lige ud, at der lægges saa store Hindringer i Vejen fra Myndighedernes Side, at den ganske simpelt er ved at blive kvalt. Det er forstemmende for en Dansker at kaste Blikket ud i Verden og se, hvordan derude i andre – i alle andre Lande Flyvningen hjælpes frem og populariseres, hvordan saavel Myndigheder som Befolkning har taget Flyvningen til sit Hjerte som den herlige, friske, udviklende Sport, den er.« Ja, han er godt nok sur, hr. Hoff: »Er det forstemmende at se udad, saa er det beskæmmende at se indad igen. Man maa

harmes, naar man ser, hvor kortsynede og uinteresserede, hvor ligegyldige de danske Myndigheder er over for den danske Privatflyvning. (...) Gang paa gang bliver Danmark indbudt til Flyvestævner rundt omkring i Europa, men hidtil har det paa Grund af det forældede Materiel, som de danske Myndigheder tvinger vore Sportsflyvere til at flyve med, været ganske udelukket at sige Ja til disse Invitationer.«

Altså ingen mulighed for de dygtige danske piloter til at komme ud og vise hvad de kan, og hvad nationen formår. Hvor stort mon det omfang er af privatejede småfly? Der er siger og skriver 8 (otte) – Skolernes Maskiner fraregnet. Men så er der maskinlejerne. De er henvist til at leje maskiner hos skolerne, og det var dyrt – også dengang. 60-80 kr. i timen. Hvis vi anvender den absolut uautoriserede FLYV-faktor (FLYV i 1937 kostede 35 øre, FLYV 2007 koster i runde tal 40 kr. (den månedlige udgift til et årsabonnement), som er ca. 100, ja så har timeprisen dengang gjort et endda overordentligt kraftigt indhug i pengekasen.

»Hele Gruppen af Maskinlejere er altsaa Optimister, energiske og passionerede Flyvere, der vedligeholder deres Flyvning i det Haab, at der en Dag i nær Fremtid vil komme en Lejlighed, hvor de kan faa deres egen Maskine. Det er de Kaar, som danske Sportsflyvere har.« Så kører Hoff et argument i stilling, som må have ramlet direkte ned i hjertekulen på enhver politiker, som ved, hvad den store brede befolkning vil have: Automobilet!: »Hvad vilde den danske Befolkning sige til, hvis det pludselig kun blev muligt at købe brugte Automobile Model 28 eller havarede Vogne, som man selv maatte bygge op? Nu kan man dog faa baade Automobile, Motorcyk-

... fuldstændigt udelukket at få lov til at importere bare den mindste lille bitte skrue til et privatfly for slet ikke at tale om et fly!

ler og Motorbaade – hvorfor skal det saae og alene være Flyverne forbudt at faa tidssvarende materiel? Kan de danske Myndigheder være dette bekendt, naar den Valutatildeling, der er nødvendig kun andrager ca. 50.000 Kr. om Aaret? Uden offentlig Støtte af nogen Art vil den danske Sportsflyvning kunne blomstre og vokse for denne forholdsvis ringe Valutatildeling.«

Hoff er bevidst om, at det første, der vil blive spurgt om, er: Og hvad har d'herrer så selv gjort for at få gang i deres dyre legetøj? Men Hoff har svar på rede hånd: »Sportsflyveklubben Danske Privatflyvere« har gjort et stort Arbejde for at fremme Flyvesagen, men hvor man end henvender sig hos Myndighederne, og hvad man end gjorde for at oplyse om, hvor vigtig en Sag Privatflyvningen er for Landet og hvor urimelige Tilstandene er i Øjeblikket, og hvor lidt Valuta der er nødvendig for at give de danske Flyvere rimelige Kaar, har man faaet undvigende Svar i nogle Tilfælde og komplet uinteresserede Tilbagevisninger i andre. Man maa uvilkaarligt, naar det er saadan fat, ihukomme Shakespeares berømte Ord om Danmark (something is rotten ...). Det private Initiativ har i snart 2 Aar ofret Tid og Penge paa at skabe liv og Interesse for Sportsflyvning og privatflyvning. Nu maa Staten vaagne og hjælpe til!« ... og så rasler Hoff lige lidt med sableerne til afslutning: »Den dag kan godt komme, hvor Landet kan faa brug for sine Sportsflyvere.« Mangel på jagerpiloter?



Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-DBD	Cessna 172B	1961	172-48613	05.07.2007	Jens Toft, Lem	D-EABD
OY-PLB	Pilatus PC-12/47	2007	803	10.07.2007	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	-
OY-HJV	Robinson R44 II	2007	11775	18.07.2007	European Helicopter Company, København K.	-
OY-HYL	Robinson R44	2007	1725	17.07.2007	2Cap Biler A/S, Randers	-
OY-JXJ	LAK-17A	2007	188	02.07.2007	Johny Hobart Johansen, Hvidovre	LY-GNO
OY-RJF	Bombardier CL600-2B19 (Series 100)	1993	7019	10.07.2007	NAC Nordic Aviation Contractor A/S, Billund	C-FMUR

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-CRC	BAe 146 Series 200	11.07.2007	Atlantic Airways, Vagar	Havareret
OY-GON	Cameron N-120	09.07.2007	DONG Energy A/S, Gentofte	Ophugget
OY-IIB	North American Harvard	04.07.2007	Dansk Veteranflysamling	Havareret, juni 2006
OY-LAK	Piper PA-34-220T (Seneca V)	05.07.2007	Maskinfabrikken REKA A/S, Aars	Solgt til Norge
OY-RBD	Diamond DA 42	02.07.2007	Danish Aviation Capital Aps, Roskilde	Solgt til Sverige
OY-SNC	Cirrus SR20	09.07.2007	Kenneth Peter Jensen, Langå	Solgt til Frankrig

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BDI	Piper PA-28R-180 Arrow	25.07.2007	Rasmus Brøgger Johansen, København S	Carsten Johansen
OY-EFY	Piper PA-18	13.07.2007	Henrik Moesgaard Kornmaaler, Lystrup	Jens Brandt
OY-VXZ	LS 1-f	17.07.2007	LS 1 Gruppe Kolding v/Kolding Flyveklub, Kolding	Niels Ole Pedersen +
OY-XRN	Discus CS	25.07.2007	Viborg Svæveflyveklub	Tom Refsgaard Jørgensen +



OY-PLB i Odense Lufthavn. Foto: Knud Larsen.

HISTORISKE VINGESUS

ARGENTINSKE PILE

AF WILHELM WILLERSTED



Indsugningen til Pulqui 2's Rolls-Royce Nene motor minder også om den tilsvarende på MiG-15.

Den argentinske flyfabrik Instituto Aerotecnico (I.Ae.) blev etableret i oktober 1927 i Cordoba. Fabrikken producerede først i trediverne en række mindre træningsfly til det argentinske flyvevåben og fik midt i årtiet licens fra USA til at bygge den ensædede jager Curtiss Hawk 75 og fra Tyskland det tosædede træningsfly Focke-Wulf Fw 44. Begge fly indgik i det argentinske flyvevåben.

Efter afslutningen af Anden Verdenskrig blev fabrikken tilskyndet af præsident Peron til at bygge egne kampfly så Argentina kunne hævde sig sammenlignet med de andre lande i Sydamerika.

Første skud på stammen – eller pil på buen – var I.Ae.27 med tilnavnet »Pulqui 1« (der betyder pil på de argentinske indianeres sprog).

Den franske flyingeniør Emile Dewoitine, der på grund af sit samarbejde med tyskerne under besættelsen af Frankrig i 1944 måtte flygte til Argentina sammen med andre franske collaboratører. Dewoitine blev for øvrigt in absentia i 1948 dømt til 20 års strafarbejde for sit samarbejde med tyskerne.

Om det var efter »udstået straf« ved jeg ikke, men »synderen« monsieur Dewoitine blev ansat som direktør i Aerospatiale i 1971. (Han var i øvrigt som 83-årig ude at flyve en tur med Concorde i oktober 1975 – så det var nok ikke på »ledsaget udgang«)!

Hans argentinske pil – I.Ae.27 Pulqui 1 – fløj første gang den 9. august 1947. Jublen var stor i Argentina, for det var det første jetfly konstrueret i Sydamerika. Testflyvningen blev overvåget af selveste præsident Juan Peron, og det var løjtnant Edmundo Osvaldo Weiss fra det argentinske flyvevåben, der udførte førsteflyvningen. Der varede 20 minutter og forløb uden uheld.

I.Ae.27 Pulqui 1, som selv om det var udstyret med en Il-Royce Derwent 5



Man kan ikke fraskrive »fransk elegance« over Pulqui 1 – tegnet af Emile Dewoitine.



Her står Pulqui 2 på flymuseet i Buenos Aires ved siden af en arret Skyhawk, der deltog i Falklands-krigen.



Pulqui 2 bærer en ikke helt uforståelig lighed med MiG-15.

motor desværre ikke var det kvikkest jetfly i verden. Maksimalhastigheden lå blot på 720 km/t.

Der var heller ikke megen pil over Pulqui 1. Vingerne var nemlig ganske traditionelt helt rette og fyldt med brændstof. Men det elegant udformede sideror bærer tydeligt præg af at det er tegnet af Dewoitine, som jo var mester for propeljagerne D.520 og D.551 med lignende elegant formede lodrette rotorflader.

Der blev bygget to eksemplarer af Pulqui 1. Det ene havarede og blev totalt ødelagt. Det andet eksemplar er bevaret fuldt restaureret og kan ses på det

argentinske flymuseum i Buenos Aires, der også rummer andre I Ae-konstruktioner, som for eksempel »Pulqui 2«.

Pulqui 2

Dette fly er tegnet af den berømte tyske flyingeniør Kurt Tank, der jo er mester for Focke-Wulf Fw 190 og dens elegante »videreudvikling« Ta 152. Som Emile Dewoitine søgte Kurt Tank tilflugt i Argentina efter tyskernes nederlag i 1945.

Med sig havde Tank tegningerne til en af sine creationer, jetjageren Ta 183 »Huckebein«. Den var basis for hans argentinske jager I.Ae. 33, der fik tilnavnet

Data

I.Ae. 27 Pulqui 1

Motor: En Rolls-Royce Derwent 5

Spændvidde:..... 11,25 m

Længde:..... 9,69 m

Højde: 3,29 m

Tomvægt:.....1.358 kg

Fuldvægt:.....2.041 kg

Max.hastighed:..... 720 km/t

Tophøjde:.....15.500 m

Rækkevidde:..... 900 km

Bevæbning: . . .Fire 20 mm kanoner
(i øvrigt aldrig monteret)



Pulqui 1 bar en markant rød bemaling i sin korte levetid.

Pulqui 2. Dette fly var langt mere avanceret end førromtalte Pulqui 1.

Det første eksemplar af Pulqui 2 var i øvrigt en motorløs svæver, og det var Kurt Tank selv, som styrede flyet på svæveflyvningen i foråret 1950. Tank sagde god for sin konstruktion, og der blev anbragt motor i flyet, hvis første flyvning fandt sted den 16. juni 1950.

Her skal lige indskydes, at hvis man synes, at Kurt Tanks Pulqui 2 jetfly har en »vis lighed« med MiG-15, så er det ikke så mærkeligt, for det lykkedes nemlig russerne efter Verdenskrigen at beslaglægge og hjemføre Kurt Tanks tegninger til Ta 183 Huckebein, og det har derfor været ret dominerende i konstruktionen af MiG-15.

Pilot på førsteflyvningen var også den gang (som med Pulqui 1) flyverløjtnant Osvaldo Weiss. Flyet blev i første omgang bygget i tre eksemplarer, senere fulgt et fjerde noget mere avanceret fly. Desværre styrtede tredje prototype ned under en flyveopvisning, uheldigvis overvåget af præsident Peron.

Argentina blev indhentet af økonomisk krise i begyndelsen af halvtredserne, og man opgav at seriefremstille Pulqui 2.

Efter Peron-administrationens ophør i 1955 droppede man helt planerne om selvstændig argentinsk produktion af jetkampfly.

Kurt Tanks spændende Pulqui 2 kan nu ses på fly-museet i Buenos Aires.

Data

I.Ae.33 Pulqui 2

Motor: . . .En Rolls-Royce Nene II

Spændvidde:..... 10,62 m

Længde:..... 11,60 m

Højde: 3,35 m

Tomvægt:.....3.554 kg

Startvægt:.....5.988 kg

Max.hastighed:..... 1.040 km/t

March.hast:... 960 km/t i 8.000 m

Tophøjde:.....18.000 m

Rækkevidde:.....2.030 km

Bevæbning: Fire 20 mm kanoner



Her er Kurt Tanks argentinske mesterværk I.Ae.33 Pulqui 2, som desværre ikke kom i serieproduktion.



Fødselsdag

En ildsjæl runder 70

»Jeg skal have værktøj i mine hænder hver dag«, siger John Carlsen, materielchef i DULFU.



Født i Ringsted i 1937 stod han nær byens jernbanebro ved 2. Verdenskrigs slutning og så luftkamp mellem en Messerschmitt Me 109 og en Supermarine Spitfire.

I en fødselsdagsgave fik han senere en model fremstillet af Dansk Modelflyve Industri. Den fik han til familiens overraskelse til at flyve – fra det øjeblik viste han at fremtiden skulle være flyvning.

Efter skolen gik han i lære som automekaniker, og da han havde fået sit svendebrev søgte han ind i Flyvevåbnet på Mathlinjen (flymekaniker), hvor han begyndte for netop 50 år siden i august 1957. Allerede under uddannelsen viste John Carlsen hvad det kommende arbejdssted skulle være: Eskadrille 721 på Flyvestation Værløse – de havde nemlig rigtige fly med rigtige motorer, dvs. stempelmotorer – ikke noget med jet e.l.

Og da han var en af de bedste i klassen kunne han vælge den ene af de pladser, der var i eskadrillen.

John Carlsen blev uddannet som Flight Engineer på Consolidated PBV Catalina og Douglas C-47. Det blev til rigtig mange flyvetimer på de to flytyper i Grønland og Europa.

John Carlsen forlod Flyvevåbnet i 1982, men allerede inden var han i 1976 blevet grebet af noget nyt, der hed drageflyvning.

Under et besøg på det tyske svæveflyve-mekka Wasserkuppe overværede han drageflyvning – og det måtte han også prøve. Han var kort tid efter med til at stifte Dansk Drageflyver Union. På en drageflyveferie i Wales så han et dragefly med motor. »Apparatet« blev målt op, hjem til Danmark og i gang med bygningen af en microlight. 13 navngivne medlemmer af Micro 82 fik af SLV lov til at begynde forsøgsflyvninger på Ringsted og Lindtorp flyvepladser.

I 1982 blev Dansk Microlight Union stiftet. Efter nogle år med intern ballade blev John Carlsen af en række klubber opfordret til at lade sig vælge som formand, hvilket han gjorde efter lidt betænkning. John Carlsen er kendt for at sige sin mening og gerne med eftertryk så ingen lades i tvivl.

DULFU, som unionen havde fået navneændring til, kom i god gænge med John Carlsen som formand i 10 år. Derefter var han suppleant, men kom efter meget kort tid ind i bestyrelsen igen, da materielchefen pludseligt døde. Materielchef-jobbet passer ham godt, men han er ved finde en afløser.

Det er 22 år siden at han byggede det første rorstyrede UL-fly (UL-FM). Det er siden blevet til et nyt fly hvert andet år. John Carlsen har nået meget andet end DDU og DULFU. Han har været i Kongelig Dansk Aeroklubs bestyrelse, i DULFU-havarigruppen, i Rådet for Større Flyversikkerhed o.m.a.



John Carlsen ved sit nyeste fly - en ICP Savannah.

Foto: Knud Larsen.

Han fik i 1990 tildelt Fédération Aéronautique Internationale's Hang Gliding Diploma for en enestående indsats for drageflyvningen.

Udover mange andre gøremål fik han tid til som 65-årig at tage studentereksamen, og den 26. september 2007 fylder han 70 år.

More info at
www.aircraft4sale.dk
 by Dower bay, Sweden

Partinavia P68C Vr now with retractable gear and Glass cockpit, Garmin 1000

vulcanair

Sales Agent in Denmark, Letland and Lithuania – Poul-Erik Kjaergaard – Mobile +45 2465 2137 – E-mail: vulcanair@mail.dk



DULFU'S INSTRUKTØRKURSUS

Bo Rønnow og uddannelseschefen klar til stalløvelser i Tønder Flyveklubs Zephyr 2000

Tekst: Ole Gellert Andersen, uddannelseschef · Foto: Bo Rønnow

DULFU afholder hvert år instruktørkursus, hvor nye og bestående instruktører deltager. Det ene år afvikles kurset på én dag, og det næste år afholdes kurset over to dage, hvor en aktuel problemstilling bliver taget op.

Kurset har mange gange – og med stor succes – været afholdt hos UL-klubben på Herning flyveplads, men i 2007 blev det Flyvestation Skrydstrup, som kom til at lægge lokaler og flyveplads til kurset. Kurset var et to-dages kursus.

Temaet var et konkret uheld med et UL-fly, der efter start var faldet ned, efter at flyet var stallet under drej. Havarikommissionen havde anbefalet, at DULFU intensiverede træning i stall under drej i uddannelsen. SLV havde taget stafetten op og ændret denne anbefaling til et krav. Så dagsordenen for kurset var allerede sat.

Stort set intet UL-fly må spinde, men de må normalt godt stalle under drej – blot det ikke udvikler sig til et spind. Temaet for kurset var derfor at træne instruktørerne i stall under drej og udretning fra det. Til dette formål kunne kurset disponere over fire UL-fly med

tilhørende instruktør til træning af stalløvelserne. Udover at øve undervisning i stall og udretning fra stall fokuserede kurset på de situationer i flyvningen, der kan føre til utilsigtede stall.

Nu er Flyvestation Skrydstrup ikke et hvilket som helst sted. I dag hedder den Fighter Wing Skrydstrup, og det er ingen tilfældighed. Alle danske jagerfly af typen Lockheed F-16 er i dag samlet i Skrydstrup, og flyvevåbnets afvisningsberedskab bestående af to F-16 fly står parat her til at starte med meget kort varsel. Hvordan passer man en summende sværm af UL-fly ind i det, samtidig med at flyvestationens meget aktive svæveflyveklub også udfolder sine aktiviteter i det samme luftrum?

Øvelsen gik op en særdeles vellykket enhed ved, at flyvekontrollen på Skrydstrup, svæveflyveklubbens flyveledelse og DULFU i samarbejde planlagde denne weekend. Stalløvelserne med UL-flyene blev udført i to områder henholdsvis nord og syd for pladsen, hvor alle andre fly var forment adgang. To UL-fly, som var udstyret med transponder, blev sendt syd for pladsen, og to fly uden transponder blev sendt nord for.

Den teoretiske gennemgang på kurset fandt sted i den tidligere vejrtjeneste, som ligger ved kontrolltårnet – og dermed lige ud til flyvefeltet. Da Hans Havsager, Dagmar Skov og Ole Gellert Andersen bød velkommen til kurset og gennemgik programmet, var der stor konkurrence fra flyvevåbnet og svæveflyveklubben, der helt bevidst havde valgt at byde DULFU velkommen hos flyvevåbnet ved at øge aktiviteterne lige uden for vinduerne. Afvisningsberedskabet blev naturligvis »scrambled« med to F-16 i fuld efterbrænder, en T-17 fløj unaturligt lav hen over banen, og en C-130 Hercules var bestilt fra Ålborg. Samtidig sørgede svæveflyveklubben for at afvikle en masse spilstarter ude på græsset foran tårnet. Det var lidt svært at holde opmærksomheden fangen hos instruktørerne.

Instruktørerne blev delt op i to hold. Et hold måtte blive i teorilokalet og blive opdateret på alle de blanketter, som de bliver mødt med i forbindelse med uddannelse af UL-elever. Dette emne tog Dagmar Skov sig af. Derefter var der gennemgang af de mange emner, som en instruktør skal tænke på i forbindelse

med uddannelsen. Piet Regeur fra Albatros fik en god diskussion i gang med »teori-sterne«, og det lykkedes faktisk at konkurrere med flyveaktiviteterne uden for vinduerne.

Det andet hold var flyveholdet. På skift øvede instruktørerne på dette hold stall under drej syd og nord for pladsen. Men alle kunne jo ikke flyve på én gang. De UL-instruktører, der ventede på at komme til at flyve, fik lejlighed til at øve det, som et UL-fly ikke må – nemlig et fuldt udviklet spind. Dette skete dog i helt sikker højde i svæveflyveklubbens teorilokale, hvor klubben har sin svævefly-simulator. I denne simulator – og ved brug af programmet Condor – blev instruktørerne bragt op i 3500 fod, hvorefter spind – og ikke mindst udretning fra det – blev øvet ned til landingshøjde. Ja nogle fortsatte faktisk helt ned til jorden, og resultatet var ikke til at tage fejl af. Om søndagen byttede de to hold roller, og øvelserne gentog sig.

Der blev også lejlighed til at drøfte yderligere emner, og i samarbejde med DSvU vil der blive arrangeret mulighed for UL-instruktørerne for at prøve et fuldt udviklet spind i svævefly – vel at mærke – ikke i cyberspace, men »for real«. Dette vil – med vejrets velsignelse – finde sted i september 2007.

Også skolingsnormerne for UL-uddannelsen var oppe til diskussion. Der synes at være behov for en ændring i rækkefølgen i de nuværende skolingsnormer, men også en udvidelse, så man som instruktør – og elev – bedre kan forholde sig til, om man har nået det rigtige niveau på de enkelte skolingsnormer – både teoretisk og praktisk. Behovet for modernisering af UL-skolingsnormerne vil i den kommende tid blive vurderet af uddannelseschefen og en gruppe af UL-instruktører.

Fagligheden på kurset var høj, men det var kammeratskabet også. Efter afslutningen af lørdagens øvelser samledes UL-instruktørerne i svæveflyveklubbens klubhus, hvor der var arrangeret grillparty. Svæveflyverne havde stillet klubhus, grill og kantinedarbejdere til rådighed, og det blev sent, inden de noget muntre UL-instruktører fandt tilbage til kvartererne på flyvestationen.

I det hele taget havde flyvestationen taget udfordringen op på en strålende måde med at være vært for et DULFU-

instruktørkursus. Flyvestationen stillede både overnatningsmuligheder og forplejning til rådighed og indkaldte endda ekstra mandskab for at kunne betjene UL-erne til frokost om lørdagen og morgenmad om søndagen. Og hvad med betjeningen i flyvekontrollen? Den var bare helt fantastisk. De vagthavende flyveledere Claus R. Knudsen, Laila Wolff, Jens Poulsen og Erik Mortensen gjorde deres yderste for at give skoleflyene en udsøgt lufttrafik-tjeneste. Men også de instruktører, der

selv kom flyvende til kurset for at lande på EKSP, var ikke tvivl, når svaret kom på radioen: »Ultra Light X-XXX, det er tilladt at komme ind i kontrolzonen for landing på bane 29 græs, vinden er 280 grader med 12 knob, og parkering er på græsarealet øst for tårnet. Rapporter finale bane 29 græs« – også her er UL-fly velkomne! ➔



Hans Havsager og Dagmar Skov gennemgår dagens program.



Den gamle vejrtjeneste kunne lige huse 37 UL-instruktører.



Protector

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

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

Anders Madsen, generalsekretær	Telefon 4614 1503	E-mail am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@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 kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

	Telefon	E-mail
Svend L. Jensen, butiksleder	4614 1507	butik@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse

	Telefon
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9829 3636
Jens Feldborg (næstfmd.)	3250 7898
Hans Havsager	4648 0608
Vagn Jensen	8644 1133
Niels Jensen	2943 2967
Søren Pedersen	4828 9196
Niels-Christian Levin Hansen	4581 0094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen
 Kronhøjvej 4, 8270 Højbjerg
 Telefon 8627 6663
 Internet adr.: www.ballonunion.dk
 E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hænggilding og Paragilding Union

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28
 4000 Roskilde
 Telefon 4614 1509
 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
 Hvidørevej 45
 2930 Klampenborg
 tlf. 2624 8888
 www.kunsthlyvning.com
 e-mail: dolriis@syntase.dk

Dansk Motorflyver Union

www.flyvdmu.dk
 Fmd.: Knud Nielsen
 Tlf. 86 23 16 52
 E-mail: knni@post2.tele.dk
 Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjørlø, 9440 Åbybro
 Tlf. 7878 2190
 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 Grønnet
 Hakonsvej 10 A, 2880 Bagsværd
 Telefon 4444 8876
 Internet adr.: www.ffu.dk
 E-mail: bkdppgr@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 Ultralet Flyverunion

Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset
 6510 Gram
 Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00
 Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00
 tlf. 7482 2021, fax 7482 2400
 e-mail: dagmar@dbmail.dk
 www.dulfu.dk

EASA afholder orienteringsmøde i Kastrup Lufthavn

Af Per Wistisen

European Aviation Safety Agency (EASA), der er EU's luftfartsagentur og med tiden forventes at overtage flere og flere af de nationale luftfartsmyndigheders opgaver i Europa, vil orientere »brugere« om de kommende krav til vedligeholdelse af mindre fly som ikke anvendes kommercielt. Orienteringen vil ske i en række større europæiske byer, herunder i København den 11. september. Mødet i København dækker deltagere fra Danmark, Norge, Sverige, Finland, Estland, Letland og Litauen.

Som tidligere omtalt både her i FLYV og også bl.a. i svæveflyvernes seneste årsberetninger er det lykkedes at skabe forståelse i EASA for at der er behov for at justere de krav til vedligeholdelse af mindre fly som var indeholdt i den oprindelige EU-forordning herom – den såkaldte Part-M.

Forståelsen hos EASA for at ændre bestemmelserne er resultatet af det arbejde som er udført af både nationale og fælles europæiske brugerorganisationer og førte i første omgang til, at EASA nedsatte et antal arbejdsgrupper som fik til opgave at gennemgå bestemmelserne og komme med forslag til eventuelle justeringer bl.a. til den oprindelige Part-M.

Gruppernes arbejde har nu udmøntet sig i et »Comment Response Document« (CRD 07/2005 udgivet i april 2007) og et »Notice of Proposed Amendment« (NPA 2007-08 udgivet i juni 2007), der begge kan findes på EASA's hjemmeside på adressen www.easa.eu.int/home/rm_npa_en.html.

Da de kommende bestemmelser naturligvis vil påvirke alle indenfor den lette del af luftfarten, både flyejere, piloter, værksteder m.fl., er det vigtigt at

alle får lejlighed til at sætte sig ind i de foreslåede nye regler.

Bemærk, at ovennævnte NPA er åben for kommentarer indtil 28. september 2007.

Den vigtige baggrund for mødet understreges da også af, at AOPA og KDA i denne sag har været fælles om at hjælpe EASA med den praktiske gennemførelse af det orienteringsmøde der afholdes i København, og hvor Københavns Lufthavn A/S beredvilligt har stillet sine lokaler til rådighed.

Der er sendt indbydelser direkte til relevante brugerorganisationer m.fl., men i den udstrækning der fortsat er plads kan tilmelding ske direkte på EASA's hjemmeside på adressen: http://www.easa.europa.eu/home/events_en.html





DM

DM i Standardklasse og 15 meter klasse blev afholdt den 17. maj – 27. maj på Svæveflyvecenter Arnborg.

Samlet stilling i standardklassen:

1. Jan W. Andersen, Nordsjælland	5.391 p.
2. Uffe Edslev, SG-70	5.389 p.
3. Morten Juul Christensen, SG-70	4.977 p.
4. Rasmus Ørskov, Herning	4.815 p.
5. Anders Møller Andersen, Aviator-Aalborg	4.783 p.

Der var 16 deltagende fly i klassen.

Samlet stilling i 15 m klassen:

1. Ole Arndt, Jysk Aero	5.019 p.
2. Thorsten Mauritsen, Midsjælland	4.970 p.
3. Jan S. Pedersen, Billund	4.919 p.
4. Henrik Breidahl, ØSF	4.760 p.
5. Knud M. Andersen, Herning	4.730 p.

Der var 24 deltagende fly i klassen.

DM II

Danmarks mesterskab 2007 i 18 meter, klub- og junior klasse. Konkurrencerne blev afholdt den 9. juli – 19. juli på Svæveflyvecenter Arnborg.

Se samtlige resultater mv. på www.dsvu.dk, hvor der er link til konkurrencer.

Resultat i 18 m klassen:

1. Arne Boye-Møller	5.084
2. Jan Jørgensen	4.662
3. Klaus Vang Petersen	4.395
4. Jan Gevad	4.008
4. Kristian Hansen	4.008

Der var 13 deltagere.

Resultat i klubklassen:

1. Thorsten Mauritsen	4.589
2. Christian Wistisen	4.161
3. Rasmus Ørskov	3.792
4. Nicolai Larsen	3.658
5. Peter K. Toft	3.620

Der var 10 deltagere.

Resultat i junior klassen:

1. Christian Wistisen	4.361
2. Rasmus Ørskov	3.708
3. Nicolai Larsen	3.706
4. Morten Bach	3.485
5. Nicolai Larsen	3.463

Der var 12 deltagere.

SUN – AIR CUP

Se samtlige resultater på www.sunaircup.dk. Konkurrencen blev afholdt den 23. juli – 3. august på Svæveflyvecenter Arnborg.

Resultater:

1. Ole Arndt	4.601
2. Jens Christian Pedersen	4.267
3. Henrik Bill	4.124
4. Dan Møller Andersen	3.945
5. Niels Erik Skærlund	3.930

Der var 22 deltagere.

2-sædet DM

Resultat:

1. Henrik Bill	3.895
2. Nicolai Sten	3.479
3. Henrik Gormsen m.fl.	3.464
4. Stener Leander Nielsen	3.269
5. Niels Sundberg	2.846
6. Klaus Juhl	1.315

Der var seks deltagere.

Old boys klasse

Resultat:

1. Ole Arndt	4.539
2. Jens Christian Pedersen	4.141
3. Dan Møller Andersen	3.738
4. Niels Erik Skærlund	3.609
5. Bent Skou Mogensen	3.411

Der var otte deltagere.

Dansk Flyvehistorisk Forening – Mødekalendar:

19. september kl. 19.30

Ekskursion til Ringsted flyveplads med forevisning af ultralette fly på jorden og i luften. Materielchef hos DULFU John Carlsen viser rundt.

17. oktober kl. 19.30

Hvordan flyver den franske Fouga Magister og den tjekkiske L-29 Delfin?

Foredrag ved professor Niels Egelund.

14. november kl. 19.30

Hvordan fløj Lockheed F-80 og Republic F-84 som jet skolefly? Foredrag ved major Paul E. Ancker (POL).

19. december kl. 19.30

Hvordan fløj Sikorsky S-55 og Hunting

Percival Pembroke i rednings- og eftersøgningsrollerne?

Foredrag ved luftkaptajn Erik Bolvinkel. Julemøde med gløgg og æbleskiver.

Alle møderne holdes på Svanemøllens Kaserne i Forsvarsakademiets auditorium bygning 75, undtaget mødet den 19. september.



Usagligheden præger BL-forslag

Statens Luftfartsvæsen har i juni måned udsendt forslag til ny BL til høring, nærmere betegnet BL 7-16 Bestemmelse om særligt følsomme naturområder, udgave 3.

BL'en går ud på at »voksende lufttrafik« øger »forstyrrelsen af vildtet«, og man udpeger ca. 70 (!) områder i Danmark, som det vil være forbudt at overflyve under 1.000 ft.

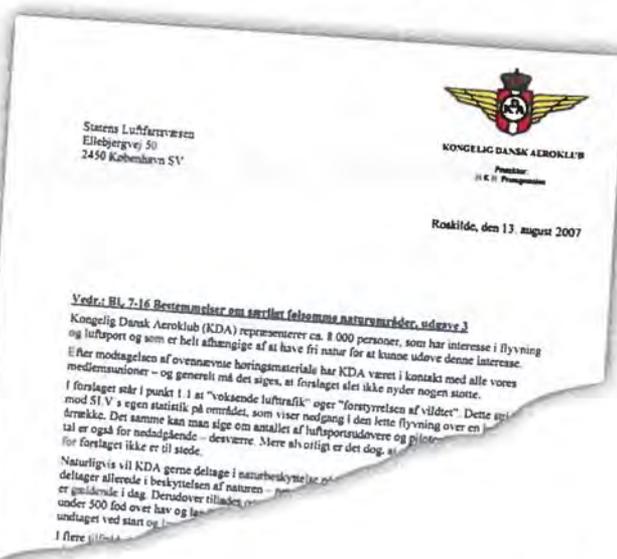
Usagligheden består at den lette flyvning viser en nedgang i de senere år

ligesom antallet af luftsportsudøvere er for nedadgående.

Ifølge forslaget bliver det ikke forbudt for gående, ridende, kørende eller sejlede personer at færdes i de samme områder.

KDA har opfordret Statens Luftfartsvæsen til at annullere forslaget.

KDA's høringssvar kan ses på www.kda.dk





Rubrikannoncer

Aircraft painting Husum EDXJ

We are painting aircrafts up to 5,4T for fixed price.

Phone: 0049/4841/935588 · www.aircraftpainting-husum.de
or call Airservice Int. Padborg 0045/74676766

SÆLGES

1973 Grumman AA5 Traveler

Aircraft TT 600
Engine TTSO 590
Interiør: Flot condition
Exteriør: Nymalet 2006 hvid/blå striber
Fuld IFR

Kontakt 2084 3377

SÆLGES OY-TOT Piper Warrior

1130 timer tt. VOR,
koblet wingleveller, ADF, GPS, transponder.
Flyet velholdt og samme ejer siden ny.

Mogens C. Madsen
Strandvej 84
9970 Strandby
Telefon: 9848 1193 eller 9842 0210

Hangar udlejes – Roskilde

I nyere hangar med plads til 2 fly, med elektriske aflåselige porte er én plads ledig.

Henvendelse til Allan på
2625 1389

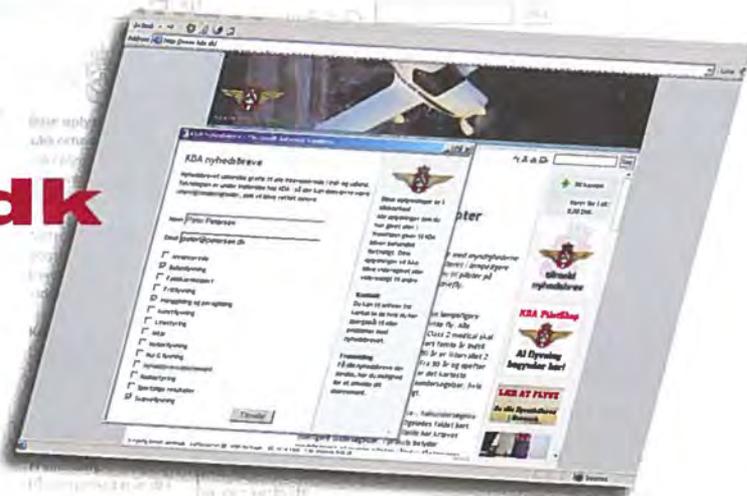
Sælges PA 28-161 Warrior 2

Radio 2 stk. 720 Canal Vorils.
DME ADF Transponder med højde.
Intercom 4 pl. Motor nulstillet, propel overhalet, luftfyldighedsbevis til 2010

Henvendelse på
Tlf. 62591052 eller 21261052

Tilmeld dig nyhedsbrevet på

www.kda.dk



Vælg en solid samarbejdspartner!
 - når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275

dfē **DANSK FLY ELEKTRONIK APS**
 KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
 Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
 www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

We bring you up front



air
 pilot academy

FØRST MED MPL
 Få en Type Rating med 1 din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

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

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
 centralr@centralr.dk • www.centralr.dk

**REDNINGSFALDSKÆRME
 OMPAKNING • SALG & REPARATION**

RD
 EQUIPMENTS

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

ANNONCERING
 Ring til Allan Christensen
Tlf. 2172 5939

Professionel pilotuddannelse

DAC

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- PI (A) Flyverinstruktør
- FNPT II, DA-12 med Garmin 1000
- ATP (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
 4000 Roskilde
 tele: 7020 6390
 fax: 7020 6395
 www.dacpilot.dk



DANISH AVIATION COLLEGE

H M K



**HERNING
 MOTORFLYVEKLUB**

PPL(H) Teori og praktisk skoling
 BEG og N-Beg radio
 97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
 Proficiency check, Træningsflyvning
 Flyveskolen kan tilbyde overnatning

**Scandinavian Flight
 Training Center**
 e-mail: info@sftc.dk - www.sftc.dk

Sindal Lufthavn Tågholtvej 170 DK-9870 Sindal Tlf. +45 98965633	Karup Lufthavn NO Hansensvej 4 DK-7470 Karup J. Tlf. +45 97524037	Skive Lufthavn Lufthavnsvej 1 DK-7840 Højslev Tlf. +45 97524037
--------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevis. **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**=Rettinghed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasseretthighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficiency Check**=Praktisk prøve for forlængelse af rettinghed.

benair

BENAIR A/S

Staining 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.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency
check, Træningsflyvning, Differences training,
Familiarisation training på alle emnotorede.
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

MPL i samarbejde med Sterling Airlines A/S
Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

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

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
- TRI Instructor course
- Type Rating på B737 NG/CL inkl. MCC
- Line Training på B737 og A320
- PC/Diff. Training på B737 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) integreret, IRI(A) samt PPL(A) teori på distance learning.

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

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: 6167 7722 - 2250 3838
ad@airdanica.dk - www.airdanica.dk

Afsender
Schultz Portoservice
Postboks 9490
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

aviation

GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Instruktørbevis

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000284055

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

Integrede/modular kurser:
PPL, CPL, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR,
IRI, ATPL, modular and 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.

2750 101 09427 BIRTE KORSGAARD
 20050813 091010
 20050813 091010

FLY

Oktober 2007 10



Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927

northern Keyman Certifikatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
maegler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



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

PPL teori og skoling
Night Qualification
Flyudlejning

Dansk og engelsk radiocertifikat
Difference og familiarisation training
PFC på SEP og MEP- land, samt I.R.

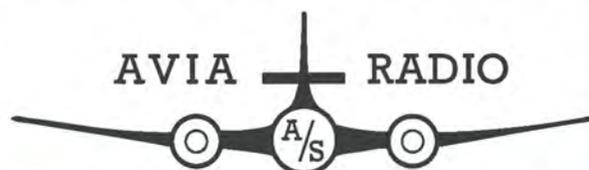
4614 1870

Skal du bruge



Så prøv Avia Radio

Firmaet med mere end 50 år indenfor Avionics



Avia Radio A/S - Hangar I41
Københavns Lufthavn Syd · 2791 Dragør
Tlf. 3245 0800 · Fax: 3245 7375
Mail: sales@avia-radio.dk · Website: www.avia-radio.dk

QBE Nordic Aviation en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis

- det kan være dyrt at lade være.



QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45 03 00
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com





FLYV

Årgang nr. 10 · oktober 2007

Redaktion og administration:
Havnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1506, Telefax: 4619 1316
E-mail: be@kda.dk

Redaktion:
Havnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
E-mail: flyv@kda.dk

Redaktør:
Erik Larsen (ansvarshavende)

Redaktionen:
Erik Kofoed

Forlag:
BO ZONE
Eftersøgt: Allan Christensen
Hornvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 86280350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

Udgivelsessted:
Selskabet Marketing ApS,
Enggade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementpris:
kr. pr. år plus evt. udlandsporto.

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

Udgivet af KDA Service ApS, Kongelig dansk Aeroklubbs servicevirksomhed almenflyvning.

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

N 0015-492X



Udgivet i samarbejde med Fagpressens die Kontrol i perioden 1.7.05 til 6.06: 3.912 ekempl.

Indhold:
Flyvningens nyeste fly 787 Dreamliner blev præsenteret for offentligheden den 8. juli. Artiklen inde i bladet. Foto: Ed Turner, Flyvning.

Artikler:

- 6 DM i ballonflyvning
- 8 Dreamliner
- 14 Første MPL piloter
- 15 International Air Rally Malta
- 18 DaSK i Nitra
- 24 SAAB 70 år
- 28 Åbent hus i Sindal
- 30 Flyvningens dage
- 34 Kort og sikkert

Rubrikker:

- 4 Leder
- 4 Kort Sagt
- 35 Oscar Yankee
- 35 Det sker
- 36 Historiske vingesus
- 38 For 70 års siden
- 39 Navne
- 40 Organisationsnyt
- 42 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Den seneste tids udvikling kan gøre det svært at vurdere om mulighederne for øjeblikket er større end truslerne for dansk privatflyvning og luftsport. På det internationale plan har vi i EASA-regi kunnet konstatere en vis forståelse og opnået indflydelse bl.a. takket være et seriøst arbejde af vore egne repræsentanter.

Et konkret eksempel på, at der er skabt respekt omkring dansk indsats ser vi f.eks. i forbindelse med værtskabet for EASAs orienteringsmøde i Kastrup vedrørende vedligeholdelse af mindre fly, der ikke anvendes kommercielt, dvs. sige fly der anvendes af unioner tilsluttet KDA. Selvom KDA ikke blev valgt som vært for FAIs General Conference i 2009, høstede der fra international og nationale samarbejdspartnere megen anerkendelse for KDAs engagement. Aktiviteter der på det overordnede internationale plan giver os muligheder for indflydelse. I det perspektiv kan der ikke umiddelbart fås øje på trusler.

Vender vi opmærksomheden mod det nationale plan, ser det helt anderledes ud. Her er der opstået langt flere trusler end muligheder. Trusler på det økonomiske område er ikke

ukendt for os, takket være den ændrede gebyrpolitik. Dette, samt det seneste udspil vedrørende ændringer i muligheden for momsrefusion, er med til at tvinge privatflyvning og luftsport i knæ i et omfang vi ikke tidligere har oplevet. I tillæg til disse urimeligheder lægges der op til indskrænkninger i brugen af det frie luftrum i et omfang, der forhåbentlig ligger langt fra det sandsynlige: At vi ikke må færdes i områder på lige fod med øvrige brugere, der også anvender motorkraft i udøvelsen af deres fritidsinteresser.

Skal vi fremover have mulighed for at dyrke vore fritidsinteresser på lige fod med øvrige samfundsgupper, kan vi konstatere, at vi nu er kommet til en situation, hvor vi må kræve det politiske miljøes opmærksomhed. Vi må på lige fod med øvrige interessegrupper have en legal adgang til at dyrke vore fritidsinteresser. Ikke alene på egne præmisser, men naturligvis i samspil med offentlige myndigheder i forventning om, at disse agerer på et konkret og dokumenteret grundlag. Det seneste udspil om særlig miljøbeskyttelse af 70 områder mod overflyvning, stiller et stort

spørgsmål ved om myndighederne lever op til denne forudsætning.

Vi kan være nået til et »point of no return«, hvor vi må appellere til den sunde fornuft hos de respektive ressource-ministre i Transport og Energi-, Miljø- og Kulturministeriet for at sikre en fremtid for privatflyvningen og luftsporten i Danmark.



Aksel C. Nielsen
Formand KDA
Vicepresident FAI

KORT SAGT

Første Mustang i Europa

Cessna leverede den 5. september den første Cessna Citation Mustang til en europæisk kunde, Jane Howell i England.

Mustangen blev for nylig udnævnt til »Product of the Year« af det amerikanske blad The Aviation Consumer. Flyet har både FAA og EASA typecertifikat.

Det har seks sæder, en tophastighed på 340 kts, en rækkevidde på 2.100 km plus reservebrændstof og har en tophøjde på 41.000 ft.

Cessna har til dato leveret 24 Mustangs fra fabrikken i Independence, Kansas. Der er 350 ordrer i bogen, 140 er fra Europa.

Denne Cessna Citation Mustang var udstillet i Friedrichshafen. Foto: Knud Larsen.





Morten Wagner (t.v.) modtager nøglen til sin Eclipse 500 af chefen for Eclipse Aviation Corp. Vern Raburn.



Morten Wagner ved sit nye fly. Foto: Eclipse Aviation.

Tilbage til USA

I 2011 flytter det danske flyvevåben uddannelsen af piloter tilbage til Euro NATO Joint Jet Pilot Training (ENJJPT) i Texas, USA. Kontrakten med NATO Flying Training i Canada er sagt op.

Det vil give en besparelse på 200-300 mio. kr. i perioden 2007-2021, mener Forsvarsministeriet.

Det er svingningerne i den amerikanske hhv. den canadiske dollarkurs (nedad hhv. opad), der giver forskellen. Uddannelsen ved NFTC varer 22 måneder, mens en næsten tilsvarende ved ENJJPT kun varer 14 måneder. Der har ikke kunnet spores nogen væsentlig kvalitetsforskel på de nuværende uddannelser, så ændringen er et udtryk for godt købmandsskab, skriver Forsvarsministeriet.

Gripen

Forsvarsminister Søren Gade underskrev 12. september en samarbejdsaftale med den svenske regering vedrørende Gripen-flyet. Aftalen blev underskrevet af den danske og svenske forsvarsminister ved en lille ceremoni i Linköping, Sverige.

Aftalen omhandler informationsudveksling om Gripen-flyet, hvor Danmark sikres adgang til ikke-offentlig information om flyet.

Aftalen er et vigtigt skridt i den danske proces vedrørende eventuel anskaffelse af nye kampfly til erstatning for F-16-flyene. Aftalen giver Danmark adgang til informationer, der muliggør en grundig evaluering af Gripen-flyets egenskaber til brug for senere dansk stillingtagen om anskaffelse af nye kampfly. Underskrivelsen understreger, at Gripen er en kandidat til at afløse de danske F-16-fly på lige

fod med de øvrige to kandidater JSF og Eurofighter.

Danmarks Flymuseum

Dansk Veteranflysamling har ændret sit navn til Danmarks Flymuseum, og Statens Luftfartsvæsen har derfor måttet udstede nye registreringsbeviser for de 11 veteranfly, der er optaget i Nationalitetsregistret:

OY-AAU KZ VII, OY-ABT Piper J3, OY-AEA KZ II Kupe, OY-AKM Piper PA-16, OY-AMG Druine Turbulent, OY-AOL KZ X, OY-DIZ KZ IV, OY-DRR KZ VIII, OY-DVZ Transavia PL 12, OY-DZA KZ III og OY-DGH Tiger Moth.

Havarier

En SAS De Havilland Dash 8-400 LN-RDK blev stærkt beskadiget under en sikkerhedslanding i Aalborg Lufthavn den 9. september. Højre understel brød sammen under landingen, og flyet kørte af banen.

Det kom fra København (SK1209). Ombord var 69 passagerer, to piloter og to kabinebesætningsmedlemmer. Alle ombordværende blev reddet ud i god behold.

Den 12. september blev endnu et Dash 8-400 fly fra SAS beskadiget da SK2748 fra København til Palanga fik problemer med understellet og kaptajnen valgte at flyve lufthavnen i Vilnius, hvor redningsberedskabet er bedre. Under landingen sank flyet ned på bugen.

Der var 48 passagerer og fire besætningsmedlemmer ombord. De slap alle uskadede fra hændelsen.

SAS valgte herefter at indstille alle flyvninger med Dash 8-400, hvoraf SAS har 33.

Første Eclipse til Danmark

Morten Wagner (35), der ejer bl.a. ejer dating-hjemmesiden dating.dk og mediebureauet Freeway, har haft certifikat halvandet år og fløjet 462 timer. Han ejer en Cirrus SR22.

Under AirVenture i Oshkosh i august annoncerede Eclipse Aviation Corp., at en Eclipse 500 med serienummer 000038 ville blive sat på auktion på eBay. Over 200 havde registreret sig for at kunne byde. Auktionen sluttede den 10. august.

Som den sidste og med højeste bud blev Morten Wagner ejer af en Eclipse 500 ved et bud på 1.833.945 USD. (Fabrikprisen er 1,6 mio USD i 2006-dollars). Med sit bud på Internetauktionen kom han uden om køen på ca. 2.500 bestilte fly.

Den 4. september fik Morten Wagner overrakt nøglen til sit nye fly af chefen for Eclipse Aviation Vern Raburn på fabrikken i Albuquerque i New Mexico, USA.

S-61 slut i EKSP

Den 27. august forlod en Sikorsky S-61 Sea King for sidste gang en SAR-vagt på Flyvestation Skrydstrup. Fremover holdes vagten med en Agusta Westland EH 101 Merlin. Beredskabet holdes i Aalborg og Roskilde stadig med S-61.

Første A400M

Samlingen af det første Airbus Military A400M er i gang på samlefabrikken i Sevilla, Spanien. De første fem fly skal benyttes til prøveflyvninger. Programmet har været udsat for forsinkelser med tre måneder i starten.

Det forventes dog stadig at første levering kan findes sted i 2009.



DM i ballonflyvning

Dansk Ballonunion afholdt i 29. august til 2. september Danmarksmesterskab i ballonflyvning ved Egeskov Slot på Fyn. Danmarksmesterskabet blev vundet af Henning Sørensen fra Aarhus Ballon Team. Det er 14. gang, at Henning Sørensen, der er formand for Dansk Ballonunion, vinder Danmarksmesterskabet.

Brødrene Christoffer Mundt og Philip Mundt, begge fra København, besatte henholdsvis 2. og 3. pladsen.

I ballonstævnet deltog 23 balloner fra hele landet, hvoraf de 11 dystede om den eftertragtede titel.

Der var planlagt otte flyvninger, men vejret var ikke det bedste til ballonflyvning. Der blev dog gennemført otte konkurrencer fordelt på tre flyvninger.

Konkurrencen blev ledet af Event Director Dave Morgan, Formand for juryen var Jørn Vinther og Bjarne Jensen var Fiesta Director.



Resultater:

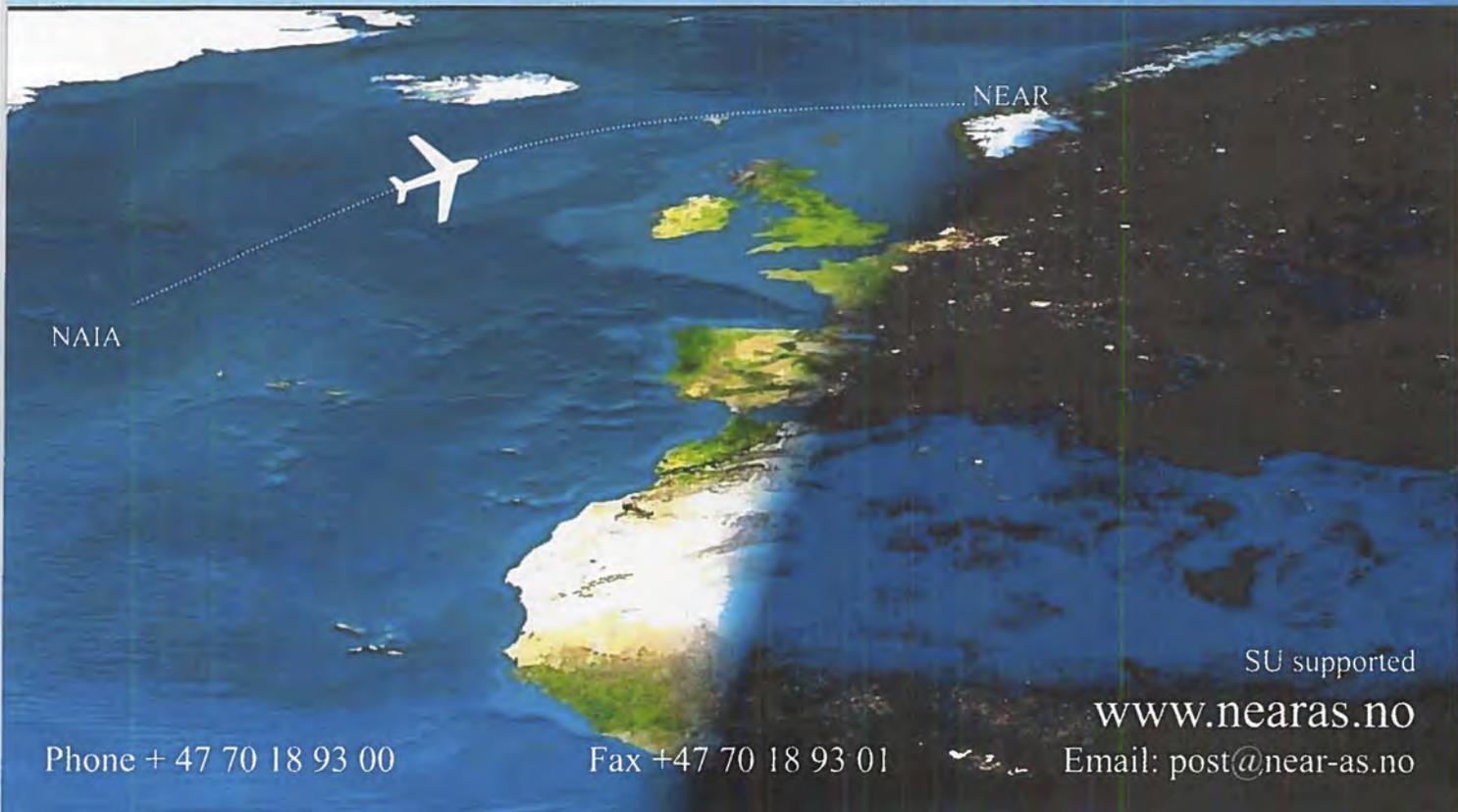
Nr.	Navn	Point
1	H. Sørensen	5944
2	C. Mundt	5807
3	P. Mundt	5792
4	H. Jørgensen	5482
5	J. Andersen	5154
6	L. Laursen	4320
7	J. Basse	3849
8	K. Kofoed Toft	2947
9	M. Rogen	2836
10	C. Thomsen	2684
11	B. Jørgensen	2245

Henning Sørensen på vej ind til at score på et målkryds. Foto: May-Britt Jantzen.



YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete Professional Pilot ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your career by attending the next admission test 6th of November 2007, NEAR is your best choice in Europe!



SU supported

www.nearas.no

Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Email: post@near-as.no

Included in the education...

- European and American Professional Pilot Certificates
- Up to 2000 flight hours
- Apartment in USA and lodging house in Norway
- Preparation course for your first job as pilot in Denmark and Europe



THE DREAM OF FLYING

Every year NEAR is completing 36 - 48 Professional Pilots through the well known ATPL Integrated model. This is the pilot program you should start with if you have no or only minor experience from flying. We have students from Denmark at different phases in the program. Our goal is to serve and provide the students from day one of enrollment, and until the students get their certificates, and important experience as Flight Instructors. One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR and NAIA, and continued in his first Professional Pilot job in SkyEurope only short time after graduation. He says:

"The dream of flying has always been there. NEAR and NAIA made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

The first step towards your career as a Professional Pilot starts with the admission test at NEAR. The next admission tests are held on the 6th of November and in January 2008, and will take place in our facilities at Alesund Airport Vigra outside the town of Alesund on the west coast of Norway. The test itself will take one day. Since we have noticed that Danish candidates take an interest in our ATPL Integrated Professional Pilot program, we will for the admission tests during 2007 invite interested candidates without costs to Norway, provided enrolment in the first class after the admission tests. Dates for testing are always announced on our website at www.nearas.no. Apply now to participate at the admission test events in Norway!

Join our next class and be a part of the best flight training in Europe!

Ole Pedersen, Accountable Manager

Den 8. juli åbnede hangarportene for den første 787.



DREAM

Tekst: Knud Larsen

Foto: Boeing

Boeing fabrikken i Everett (Seattle) i det nordvestlige USA festede søndag den 8. juli.

Fabrikken nyeste fly, Boeing 787 Dreamliner, blev rullet ud af hangarportene i overværelse af 15.000 ansatte, kunder, leverandører og repræsentanter for myndighederne. 30.000 andre over hele verden var koblet op på en tovejs satellitforbindelse for at deltage i begivenhederne.

Boeing havde sidst i 90-erne et forslag til luftfartsselskaberne, Boeing Sonic Cruiser, der var planlagt til at flyve med en hastighed på M0.98. Modellen havde mange lighedstegn med det i 1970-erne hedengangne 2707 SST overlydsfly. Luftfartsselskaberne blev spurgt om de ville flyve 20 % hurtigere eller bruge 20% mindre brændstof.

Med de brændstofpriser der var om-

kring årtusindskiftet var svaret næsten entydigt – brændstofbesparelse, tak. Og dermed blev Sonic Cruiser projektet nedlagt i 2002.

Men mange af de idéer og tanker der var planlagt til Sonic Cruiser eksisterede jo stadig, så de måtte kunne bruges alligevel.

Boeing arbejdede videre med et brændstofbesparende fly, der indled-



ILINER

ningsvis havde betegnelsen 7E7, med et nydesignet interiør, belysning, luftkvalitet, højere lufttryk og – fugtighed i kabinen etc.

Sidst i 2003 gav Boeings bestyrelse godkendelse til at begynde markedsføringen, der kom i gang i april 2004, da det japanske luftfartsselskab All-Nippon Airways kom med den første ordre.

Siden da har 48 luftfartsselskaber be-

stilt 706 fly – uden at se det i luften eller på jorden.

Men at bygge et helt ny fly er en stor risiko for en enkelt fabrik. Boeing har derfor inviteret 43 leverandører og partnere med i projektet. Partnerne påbegyndte arbejdet i 2005 på 135 steder i verden med computerforbindelse til Boeing. Blandt partnerne er Fuji, Kawasaki og Mitsubishi i Japan, Alenia Aeronautica i Italien samt mo-

torfabrikkerne Rolls-Royce og General Electric.

Alle de store dele til skroget, hjulbrøndene og strukturen til samling af vingerne transporteres til North Carolina i USA, hvor Alenia og Vought bygger delene sammen til større sektioner, hvoraf den største er ca. 28 m. Alenia Aeronautica i Italien bygger bl.a. halefinnen og højderor. Alle dele fremstilles af kulfiberarmerede materialer.



787 Dreamliner startede sit liv som 7E7.



De store strukturdele transporteres i tre ombyggede 747-400.



Dreamlifter nr. 1 lastes. Flyet nåede ikke at blive malet inden det gik i drift.



I forbindelse med festen i Everett havde Boeing fabrikken samlet deres fly i 7X7-serien. Fra højre mod venstre 707, 717, 727, 737, 747, 757, 767 og 777.



Halefinne og højderor monteres.

Men hvordan transporterer man noget som er langt og ca. seks meter i diameter. Man ombygger tre Boeing 747-400 i jobbet. Og for at blive i terminologien fik de tilnavnet Dreamlifter. Når delene ankommer til Boeing fabrikken i Everett er de reduceret til syv store dele, der transporteres til samlehallen i verdens største enetages bygning.

Delene til skroget placeres på samlelinjen med næsen først, hvor eftersektionerne samles styret af laserstråler.

Tidsmæssigt bliver samleprocessen hurtigere da sektionerne er fremstillet i ét stykke af kulfibercomposit materialer. Til sammenligning anvendes til en sektion i et fly af aluminium 1500 stykker aluminium og 40-50.000 nitter.

Data

Boeing 787 Dreamliner

Model	787-3	787-8	787-9
Piloter	2	2	2
Passagerer	290-330	210-250	250-290
Længde (m)	56,7	56,7	62,8
Spændvidde (m)	51,8	60,0	62,8
Højde (m)	16,7	16,7	16,7
Kabinebredde (m)	5,7	5,7	5,7
Tomvægt (t)	101	110	116
Max. startvægt (t)	165	220	245
Rejsefart (i 40.000 ft)	M0,85	M0,85	M0,85

Selv om flyet er samlet, og de to motorer er monteret er der alligevel et stort arbejde tilbage i Everett. Alt der er inde i flyet skal monteres, fx airconditionlæg, kabinebeklædning, sæder, belysning og ikke mindst hele elektronikken i cockpittet – og så skal det afprøves og godkendes.

Efter planen skulle den første prøveflyvning have fundet sted i august/først i september, men dette nåede Boeing ikke. Nu forventer man at første-flyvningen vil finde sted i december.

Ifølge planen skulle leveringen af det første fly til All-Nippon Airways finde sted i maj 2008.



Vingerne monteres på kroppen.

FØRSTE MPL PILOTER



Sterlings Boeing 737-700 ruller ind på forpladsen.

Tekst og foto: Knud Larsen

Den 11. september var en vigtig dag for mange i Center Air Pilot Academy og Sterling Airlines A/S og ikke mindst for de fire piloter, der har gennemgået MPL (Multi-crew Pilot Licence) uddannelsen som de første.

Kl. 1400 rullede Sterling Airlines Boeing 737-700 OY-MRP ind på forpladsen i Københavns Lufthavn Roskilde. Luftfartsinspektør Erik Grevy, Statens Luftfartsvæsen var klar med MPL-certifikaterne i lommen.

De fire piloter har de sidste dage foretaget den sidste praktiske del af uddannelsen, nemlig lave 12 landinger med Boeing 737 og aflagt en prøve over Statens Luftfartsvæsen.

Den 13. september startede de som First Officers på line-training hos Sterling, dvs. at de skal flyve minimum 100 timer eller 40 sektorer med en line-training kaptajn på Sterlings rutenet og bestå et line-check.

Luftkaptajn Jens Kristian Frost, Center Air Pilot Academy, der har været arkitekten bag MPL-uddannelsen, mener at uddannelsesforløbet på mindre pro-

pelfly og simulatortræningen i dag har vist at forberedelserne til den praktiske flyvning er i orden. Gennem hele forløbet har feed-back og kvalitetssikring medvirket til det gode resultat.

Næste pilothold, der starter til november, er fuldt booket, dvs. 12 elever. Læs mere om uddannelsen på www.center-air.dk og www.sterling.dk.



Med MPL certifikatet i hånd ses fra venstre Kim Andrup Lam, Regin Krøigaard, Rasmus Lui Baltzer og Einer Sørgård. Herefter ses luftkaptajn Per Lilja, Head of Training Sterling Airlines og arkitekten bag MPL-uddannelsen, luftkaptajn Jens Kristian Frost, Center Air Pilot Academy.



Fire lykkelige piloter kommer ned ad trappen til flyveelever, pårørende og andre involverede.

TIL INTERNATIONAL AIR RALLY MALTA



Venedig set fra luften.

Tekst og foto: Bo Arvin

I foråret 2007 modtog jeg et program med invitation om at deltage i et Air Rally på Malta. Jeg syntes det så spændende ud og lavede en løs aftale med tre andre piloter om at deltage. I første omgang tilmeldte jeg flyet, vores Cessna 182 med Garmin 1000 som vi fik hjem fra USA sidste år – et særdeles velegnet fly til turen skulle det vise sig.

Da deadline for tilmelding nærmede sig, passede det ikke tidsmæssigt for de tre andre, hvorfor jeg besluttede at gøre det til en familietur/ferie med min kone Maryrose og vores datter Christina på fem år.

Vi startede fra vores private plads i Vestbjerg til Venedig med tankning i Brno i Tjekkiet. Vi fløj i FL 75 øst om Berlin og passerede en lille part af Polen før vi krydsede bjergpasset til Tjekkiet. Det gav en del turbulens, så autopiloten stod af, og en kraftig regnbyge vaskede flyet. I Brno blev vi godt modtaget med tvunget »handling«, hvilket resulterede i en bon på 88 Euro for handling, to gange passagerafgift og start – det dyreste jeg har betalt efter Kastrup!

Fra Brno fløj vi vest om Wien, som vi måtte passere i 3500 fod, hvilket gav en del turbulent og luftsyge for Christina. Efter Wien fik vi FL 85 af Maribor APP

(Approach) i Slovenien, hvorefter vi krydsede de smukke Alper over til Venedig. En fantastisk smuk indflyvning hvor vi landede på den gamle flyveplads San Nicolo på græs 06 på 1.060 mtr. En lille smuk ø med båd-pendulfart til Venedig, som man bliver betaget af hver gang den besøges.

Den 23. juni fløj vi til Salerno ca 70 NM syd for Napoli. Vores destination var Napoli, hvor vi skulle være i tre dage, men vi kunne kun få parkering for to dage – noget nyt i min flyvererfaring.

Inden turen fik vi vejrbriefing, ingen skyer og seks knobs vind fra syd. Turen langsøstkysten ned til Vaisto var en flot tur, hvor der skulle gives en del rapportpunkter med forskellige radialer og afstande – her kom Garmin 1000 til sin ret.

Bjergflyvning

Vi skulle nu krydse bjergene til Salerno på vestkysten (minimumshøjde FL 85) hvor vinden viste sig at være 63 kts. med en modvindskomponent på 25 kts. Petso Information bad os gå ned til 4.500 ft pga. indkommende flytrafik til Napoli, hvilket vi ikke kunne imødekomme, pga. den stærke vind og højden var under en del af bjergene. Vi blev skiftet til Napoli APP, som gav os tilladelse til at fortsætte

i FL 95 hvilket passede os fint, især da nedadgående vinde i bjergene bragte farten ned på 70 kts, hvorfor vi måtte gå nedad med 300 ft/min blot for at holde 80 kts. Dette fortsatte 1.000 fod, før vi kunne genetablere FL 95. Et fænomen man bør sætte sig ind i, før man flyver i bjerge ellers kunne man fristes til at tro, der var noget rivende galt! Vi passerede bjergkæden 20 NM før Salerno, hvorfor vi måtte cirkle til landing. I Salerno blev vi godt modtaget af meget hjælpsomme personer, uden der var en, der beherskede engelsk.

Varme

Den 26. juni fløj vi fra Salerno til Catania på Sicilien. Vi tankede helt op, da det skulle række helt til Malta, idet vi ikke kunne tanke i Catania. I god tid, efter diverse telefonsamtaler og e-mail, havde vi fået PPR til landing og parkering i Catania.

Der var 36 graders varme, da vi startede og fløj i behagelige 22 grader i FL 85. Vi havde af Rom Information fået meddelt, at vi kunne forvente en behagelig nedstigning ind til Catania, men 70 NM før fik vi af Reggio Di Calabria APP besked på at gå ned til 2.000 fod på den nuværende position og følge kysten ind



Passet mellem Polen og Tjekkiet.



Landing i Venedig – San Nicolo.



Kysten ved Sorrento.

til Catania. Da vi kom i 2.000 fod havde vi 41 grader i kabinen, og det var en prøvelse at bevare koncentrationen, og samtidig følge kommunikationen som gik dårlig igennem pga. den lave højde. Sigten var meget dårlig pga. varmedis. Da vi kom til Sicilien, undrede vi os over de mange brande på øen. De viste sig at være selvantændte pga. den høje temperatur, som var målt op til 50 grader denne dag – den højeste i mere end 10 år. Efter 40 min. flyvning i 2.000 ft inkl. 10 min. holding fik vi landingstilladelse i Catania, hvor temperaturen var 46 grader C. Vi havde ikke tidligere oplevet så høj temperatur, og det var en stor befrielse, da vi kom i nedkølede lokaler og fik masser af tiltrængt vand.

Malta

Fire dage senere fløj vi fra Catania til Luqa på Malta. Temperaturen var faldet til behagelige 32 grader, og vi ankom til Catania Lufthavn to timer før start, hvilket viste sig at være klogt, eftersom tolderne havde mistet vores ankomstpapirer og mente slet ikke vi var landet i Catania. Efter vi selv fik lov at se deres bunke af papirer igennem, fandt vi dem og blev toldet ud. Flyveplan, MET og startafgift var på tre forskellige kontorer med speciel transport.

Vi kom af sted til den planlagte tid, og efter 50 min. overfløj vi Giordan Lighthouse som var første del af Air Rally konkurrencen. Vi mente at passere med syv sekunders nøjagtighed, men dommeren sagde 24 sekunder, hvilket gav os en 5. plads. Næste punkt var overflyvning af kontrollårnet i Luqa Lufthavn på beregnet tid, hvilket gav os en 4. plads. Herefter punktlanding, hvor vi var meget, meget tæt på strengen, men denne del af konkurrencen udgik pga. at der ikke havde været en kontrollør til samtlige landinger. Der var 16 fly tilmeldt Rallyet fra forskellige destinationer i Europa, men kun 13 nåede frem med hvem vi havde fire hyggelige dage på Malta med fine rallyarrangementer.

Hjemad

Den 4. juli fløj vi fra Malta til Ajaccio på Korsika. Vi fløj en direkte kurs fra Malta til Capo Carbonara på Sardinien i FL 85 med 25 kts modvind, hvilket gav tre timers flyvning over åbent vand med Tunesien i klar sigte på vores venstre hånd. En stor del af turen foregik uden radiokontakt, bortset fra en engelsk

deltager som fløj samme rute- en rigtig god ting at have radiocheck og en lille sludder hver 10. minut. Vores totale flyvetid til Ajaccio blev 4,5 time, – en time længere end forventet pga. konstant 25 kts modvind, hvilket gjorde, at vores engelske venner måtte lande for at tanke på Sardinien.

Da vi landede, blev vi modtaget af Politiet som ville checke PPL Licence samt alle flyets papier med støjcertifikat osv. Det mente jeg ikke var noget problem, indtil jeg fandt ud af, at mit PPL Licence var tabt på Luqa Lufthavn (senere fundet). Betjenten insisterede på at ville se mit PPL, selv om han havde hænderne fulde af alle flyets papier, og langt om længe, måske pga. hans dårlige engelsk, godtog han mit AOPA Aircrew card som gyldig PPL. Jeg ringede senere til Statens Luftfartsvæsen som omgående e-mailede et midlertidigt PPL til mig, – fin service. Vi havde tre pragtfulde dage på denne smukke ø.

Fra Korsika til Cannes – en travl eksklusiv lufthavn med masser af private jetfly. Her måtte jeg sende Maryrose og Christina hjem med SAS, da Maryrose uheldigvis havde brækket foden ved at træde forkert.

Min gode ven Marius Pedersen hørte om uheldet og fløj straks til Nice for at gøre mig følgeskab hjem.

Om aftenen den 10. juli fløj vi fra Cannes til Valence i Rhone-dalen. Da vi passerede bjergkæden, oplevede vi præcis de samme nedadgående vindtendenser som i Italien, hvilket var lidt nyt for Marius som var pilot. Dagen efter fløj vi til Luxembourg.

Den 12. juli skulle vi flyve den sidste strækning fra Luxembourg til Vestbjerg, men oplevede for første gang nogle forhindringer med vejret. Metrologen i Luxembourg mente ikke, vi kunne flyve VFR, men Marius var stædig og nærløse samtlige TAF og METAR på ruten, og kunne ikke se at vi ville komme under VFR minima på noget tidspunkt, hvilket metrologen senere måtte give ret i. Vi kom af sted og havde en fin tur med blandet sigt og skyhøjde – faktisk var det rigtig smukt at flyve i lav højde op gennem Tyskland.

Efter 28 timers total flyvning landede vi i Vestbjerg efter en fantastisk spændende Europa-tur som bestemt ikke bliver den sidste.



Deltagere i Malta Air Rally.



Landskab fra Korsika.



Cannes Lufthavn med mange private jetfly..

DaSK I NITRA



Den tætpakkede hangar var som et kig ind i det forjættede land for en gammel DaSK entusiast.

Af Svend Aage Jensen

Det 35. Internationale Rally i Vintage Glider Club (VGC) afholdtes i 2007 i Nitra, Slovakiet. Det forgik fra den 26. juli til den 5. august, og som sædvanligt var Dansk Svæveflyvehistorisk Klub (DaSK) godt repræsenteret med 16 personer og 4 medbragte fly.

Nitra

Mange danske svæveflyvere kender Nitra som et herligt sted at flyve. Det ligger godt 1.300 km fra Danmark, svarende til 2 dages kørsel for DaSK-medlemmer, og er placeret i den vestlige del af Slovakiet

ca. 1 times kørsel øst for hovedstaden Bratislava. Det ligger på en fladt slette, som er en fortsættelse af den ungarske Pusta med udsigt til de smukke Karpatterne mod nord og mod øst.

Betingelserne for svæveflyvning i denne del af Slovakiet er fortrinlige både med hensyn til de meteorologiske forhold og de landskabelige oplevelser, herunder også mulighederne for skræntflyvning langs de skovklædte bjerge, der ligger langs med eller som tunger ud i det frugtbare sletteland.

Landet bærer endnu på mange måder tydelige præg af sin kommunistiske fortid, hvilket bl.a. manifesterer sig i de kæmpemæssige dyrkede arealer fra landbrugs-kollektivernes tid. På sletten lå de ny høstede marker således som vidtstrakte flade arealer ideelle for udelandinger, hvilket da også fristede et par DaSK-folk over evne.

Det 35. Rally

Der var tilmeldt 165 piloter fra 21 lande medbringende ca. 80 veteranfly fordelt på 48 forskellige typer. De længst fra



Pakning af hangar med de mange fly havde karakter af kunst på højt niveau. Det kræver virkelig forestillingsevne hos »pakkemesteren«, som ses med siden til. – Det var for øvrigt ham, der blev kapret til at finde Niels og Jørgen med deres Blanik langt ude på Herrens mark.



Leif Midtbøl (v), Niels Peder Møller, Niels Ebbe og Johannes Lyng i hangaren for at studere detaljer og finesser, som måske kan bruges i det hjemlige restaureringsarbejde.

kommende var fra New Zealand, Australien og USA, dog uden medbragte fly. Arrangørerne skønnede, at der i alt var involveret 350 personer i denne herlige årlige tilbagevendende begivenhed. – Hvad kom vi for? – Vi kom for sjovs skyld. For at lege. Kun det; men det er heller ikke så lidt. – En hollandsk kulturhistoriker skrev om det legende menneske i »Homo Ludens – om kulturens oprindelse i leg« bl.a.: Det, der karakteriserer legen, er formelt set dette: »Den er en fri handling. Selv om den måske ikke er ment som en fri handling, står

den uden for dagliglivet. Men lægger alligevel fuldt beslag på deltageren...« – Man kunne fristes til at blive i stilen og fastslå, at vi i Nitra med liv og sjæl videreførte den kulturelle samhørighed gennem vores fælles leg med vore flyvende maskiner.

Vejret var for det meste varmt – meget varmt – med termik til mere end 2.500 m. Det blev kun til en enkelt dag med ubrugbart flyve vej; men da var de fleste af os også blevet så ømme i bagen, at det var en befrielse at tage på tur i

de meget spændende omgivelser. De ikke flyvende danskere var på ture hver eneste dag med store udbytter.

Selve arrangementet bar præg af den politiske fortid. På de personlige planer var der tale om varme og imødekommenhed; men det organisatoriske var præget af tidligere tiders mangel på effektivitet og manglende evne til forenkling af processer. Både på flyvepladsen og i vores færden uden for var det en mærkbar ulempe, at de fleste slovakker ikke taler fremmede sprog. På den



Tjekkoslavakisk møde mellem flyvende fuglebure. Bagest ses den slovakiske Z-23 Honza gennem halepartiet af den tjekkiske »Hols der Teufel«.



Inden flyene var trukket til vejrs udgjorde de dagligt et smukt broget skue i former og farver.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

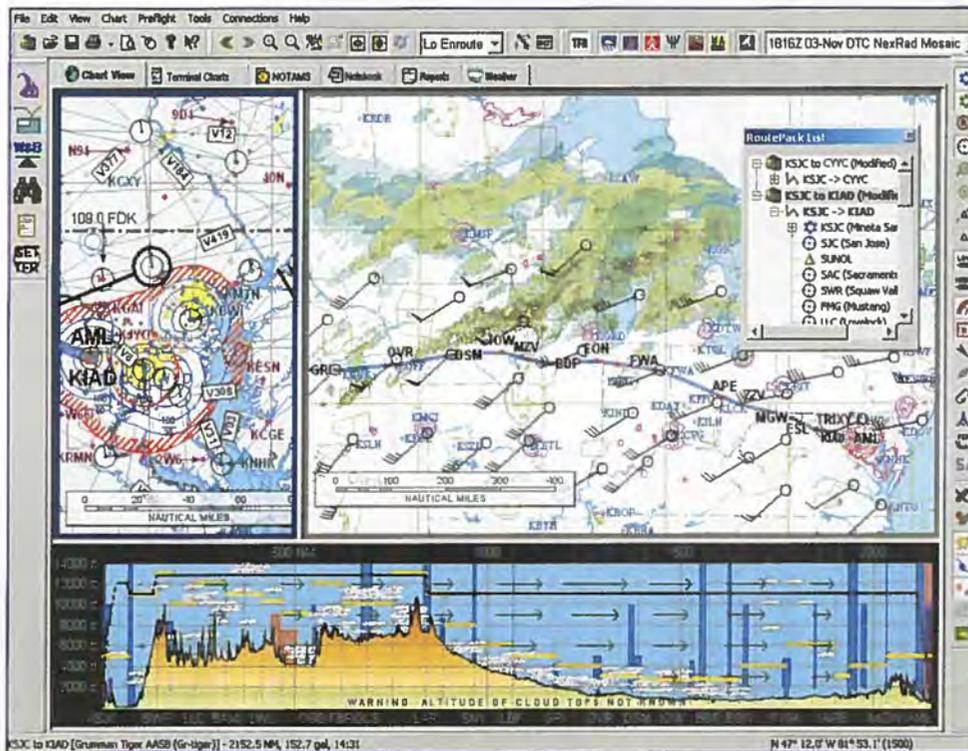
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData®, trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

butik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN.
Making Every Mission Possible



DaSKs formand, Johannes Lyng, i fuld mundering i 35 graders varme klar til i nogle timer at tage Baby IIb op i 2-3 km højde til mere behagelige temperaturer.



DaSKs Baby IIb i flyslæb. De gamle DaSK-drenge, som står bag den flotte restaurering, klarer sig bravt i det internationale selskab. OY-AXO fik mange rosende bemærkninger.

anden side fik vi gamle knarke løsnet godt op for skulder- og anden muskulatur med vore gestikulerende forsøg på kommunikation. Oplevelsen viser også hvor forvænte, vi er i vore selvfølgerlige forventninger om øjeblikkelig respons på vore mindste ønsker.

For tidlig udløsning

Da vi havde medbragt 2C'en som eneste to-sædede fly, havde vi lejet en Blanik for hele ugen, og den blev luftet flittigt, bl.a. til flyvning med vore fæller, som ikke havde certifikat. Det var en god disposition, for flyvningerne varede som

regel timer, så der var brug for alle sæder. F.eks. havde Niels Poulsen 2C'en i 1.550 m én af dagene, hvilket var lidt uvant for den gamle dame – flyet, altså.

Samme Niels med Jørgen i forsædet af Blanik'en drog på langfart op mod bjergene en bagende varm søndag. Og det gik bare derudaf, lige indtil det ikke længere gik derudaf. Men så lander man bare på en fremmed flyveplads og køber sig via muskelløsnende gestikulationer et slæb mod hjemmet i 1.000 m, indtil man selv vælger at stå af. – Det var i hvert fald hensigten.



Den slovakiske motorpilot havde fattet budskabet. Han hev dem op i den aftalte højde og tøffede mod Nitra. Men Jørgen havde så meget rutine i ryggraden, at han, da de nåede de 1.000 m, pr. refleks hev i det gule håndtag, og til besynderlige lyde fra Niels omme fra bagsædet kunne han iagttage, at afstanden til motorflyet med fortsat kurs mod Nitra bare blev større og større, indtil motorflyveren fandt ud af, at det ligesom var lidt ligegyldigt at flyve rundt med et stykke reb uden noget i og – sikkert hovedrystende – returnerede til basen. Og der var langt til Nitra endnu – for langt.



Eurofox, som bygges på amerikansk licens i en lille fabrik på flyvepladsen i Nitra, klarede sig med sin 100 hk Rotax motor flot som slæbefly sammenlignet med den mere potente Zlin træner og Z-37, der oprindeligt er bygget som et landbrugsfly.

Men med de store flade marker blev udelandingen den rene leg, så Blanik'en blev sat midt på en uendelig stor mark, velegnet til hjemhentning med et slæbefly fra Nitra – elementært! – Der var dog bare det problem, at man ikke lige vidste, hvad stedet hed. Niels rejste sig på det yderste af tæerne og øjnede i det fjerne en landsby. Og så gik han. Og han gik, og han gik. Og, som han fortalte, så kom han på denne hede søndag sidelæns ind i en total uddød landsby uden et eneste skilt med et stednavn. Der stod han til lyden af en rusten vejrhane og gokkende høns og lignede Tuborg

reklamens tørstige mand. Og, apropos, så førte hans veludviklede instinkt ham til byens eneste kro, hvor der var liv, og skuldrene fik sig atter en omgang gymnastik, indtil Niels fik skrevet det magiske bynavn ned. Han ringede (på det aller sidste af batteriet) hjem for at bestille et slæbefly, som af forsikringsmæssige årsager imidlertid ikke kunne slæbe fra fremmed plads. Surt show! – Da var det så, at det danske hold trådte i karakter. De fik indfanget en indfødt på flyvepladsen, som hjalp dem frem til de to ensomme mænd på Herrens uendelige mark, og en nogenlunde normal

hjemhentning lod sig gennemføre. – De fløj ud i Solens milde stråler og vendte tilbage i stjernernes skær og Månens skin til cikadernes inciterende sang og vennernes ubændige spørgelyst. Deres absolut længste dag på turen.

Næste år holdes det 36.VGC Rally i Wels, Østrig, og DaSK ser med forventning frem til endnu et begivenhedsrigt samvær med flyvere og andet godtfolk. DaSKs nye hjemmeside er: www.dask-vgc.dk





Tekst og foto: Knud Larsen

Den 31. august fejrede SAAB koncernen sin 70 års fødselsdag med et stort arrangement på flyfabrikken i Linköping. Adm. dir. Åke Svensson bød velkommen til ca. 700 gæster fra 35 lande.

SAAB koncernen består i dag af 17 forretningsenheder, men det er Svenska Aeroplan Aktiebolaget der i 1937 dannede starten på koncernen.

I 1930-erne anvendte det svenske flyvevåben hovedsagelig fly fra Tyskland og Italien, men det blev i de tider mere og mere klart at Sverige måtte bygge deres egne fly for at være sikker på at have de rigtige i et stadig mere usikkert Europa.

At flyfabrikken blev placeret i Linköping menes at være begrundet i at man der allerede havde en fabrik der byggede jernbanegodsvogne, dvs. man havde en infrastruktur på industriområdet. Derudover var der allerede en flyveplads.

Saab B17 blev fabrikkens første fly. Det gik i luften den 18. maj 1940 med Claes Smith ved roret.

B17 var et let bombe- og rekognosceringsfly med en tophastighed på 435 km/t. Kunden var altid den samme, nemlig Flygvapnet (dvs. den svenske stat) og

opgaven var at forsvare Sverige.

Der var fart på udviklingsafdelingen, og nye flytyper kom med korte mellemrum. I 1942 kom Saab B18 som også var et let bombefly, dog nu med to motorer. I 1948 nærmede Saab sig lydturen

med pilformede vinger på J29 Tunnan (den flyvende tønde, som den kom til at hedde). I 1955 kaster sig Saab sig ud på et udforsket aerodynamisk område nemlig den supersoniske J35 Draken med deltavinge. Hvor det ikke var

Saab's fly gennem 70 år – se illustrationen til højre

Model	Type	Spændvidde	Max. hastighed	Antal	første flyvning
B17	let bomber	13,70 m	435 km/t	322	18. maj 1940
B18	bomber	17,04 m	595 km/t	245	19. juni 1942
21A	jagerbomber	11,60 m	640 km/t	301	30. juni 1943
91	træner	10,60 m	275 km/t	323	20. november 1945
90	passagerfly	28,00 m	455 km/t	18	16. november 1946
21R	jagerbomber	11,37 m	800 km/t	64	10. marts 1947
J29	jagerbomber	11,00 m	1060 km/t	661	1. september 1948
32	jagerbomber	13,00 m	1125 km/t	456	3. november 1952
35	jagerbomber	9,42 m	M 2.0	612	25. oktober 1955
105	træner mm.	9,50 m	970 km/t	190	1. juli 1963
37	jagerbomber	10,60 m	M 2.0	329	8. februar 1967
MFI-15/17	træner	8,85 m	236 km/t	300	11. juni 1969
340	passagerfly	21,44 m	528 km/t	459	25. januar 1983
39	multi-role	8,00 m	M 2.0	193*	9. december 1988
2000	passagerfly	24,80 m	685 km/t	63	26. marts 1992

* tal pr. juni 2007. Produktion foregår stadig.

lykkedes at opnå eksportordrer med de tidligere modeller blev Draken solgt til Danmark, Finland og Østrig i 1960-erne. Sidst i forrige århundrede fremstillede Saab to passagerfly (340 og 2000) som opnåede gode eksporttal.

Efter Berlinmurens fald i 1990 ændrede Saab's opgaver sig fra at være med til at forsvare Sverige til også at kunne deltage i internationale missioner i udlandet, hvor det var nødvendigt at kunne samarbejde og kommunikere med andre nationers fly. Saab var derfor nødt til at ændre Gripen fra en national version til en NATO-kompatibel version. Dette var også med til at forbedre eksportmulighederne.

Meget andet end fly

Udviklingen af fly medførte afledte produkter hovedsagelig til forsvarsindustrien, men også til det civile marked. I 1940-erne begyndte produktionen af personbiler, der efter fusionen med Scania blev til produktion af biler, busser og lastbiler. I 2000 solgtes Saab Automobile til amerikanske General Motors, men produktionen fortsætter i Trollhättan.

I 1995 skiltes Saab og Scania, og Saab arbejder nu mest inden for forsvarsindustrien. Stillingen på dette område blev endnu mere betydelig efter opkøb af en anden stor koncern inden for forsvarsområdet, nemlig Celsius. Herved kom

størstedelen af svensk forsvarsindustri under et tag. Det foreløbig sidste opkøb var i 2006, hvor Saab overtog Ericsson Microwave System, som passer fint ind i Saabs aktivitetsområder.

Saab koncernen består pt. af 17 forretningsenheder samlet i tre områder: Defence and security solutions, Systems and products og Aeronautics. Over 65 % af Saabs omsætning i 2006 var eksport.

På jubilæumsdagen gav Saab et bud på

hvad koncernen vil beskæftige sig med i 2037, når 100 års dagen skal fejres. Emner som sikkerhed og kontrol, passagerflyvning med fly uden piloter, undervandsradarsystemer og miljøovervågning var på 2037-visionen.

Dagen sluttede med en opvisning i luften af alle fly produceret af Saab undtagen J29 Tunnan, der desværre havde motorproblemer.

Flere billeder på side 26-27...

Three segments – 17 business units

Defence and security solutions



Saab Systems
Saab Aerotech
Combitech

Saab Grntek
Saab Communication
Saab Surveillance Systems

Systems and products



Saab Bofors Dynamics
Saab Space
Saab Avtronics
Saab Barracuda

Saab Underwater Systems
Saab Training Systems
Saab Microwave Systems

Aeronautics



Saab Aerosystems
Saab Aerostructures
Gripen International

Saab Aircraft Leasing

6 www.saabgroup.com
© Saab AB 2007





Tre fly, der har været anvendt til prøveflyvninger, (f.h.) J37 Viggen, J39 Gripen tosædet og J39 Gripen ensædet.



Formation af Saab fly (fra oven) J39 Gripen, J35 Draken, 105, J32 Lansen og J37 Viggen.



J32 Lansen fløj første gang den 3. november 1952.



B17 med de karakteristiske skærme på understøtten.



Saab 340 i Golden Air bemaling.



ÅBENT HUS

I SINDAL



Yak-52 med UL-fly i baggrunden.

Tekst og foto: Thomas Pedersen

Søndag den 19. august holdt Sindal Flyveklub åbent hus på Sindal Lufthavn. Der var faktisk to arrangementer der kørte i forlængelse af hinanden.

BMW forhandleren i Aalborg, Scandinavian Aircraft Technologies i Sindal og Hovedværksted Aalborg havde indbudt en del BMW motorcykelentusiaster til en dag i flyvningens tegn. Grunden var at det er de færreste trafikanter på landjorden der er klar over at BMW startede med at lave flymotorer. Der var ca. 65 motorcykler fordelt på flere mærker, ikke kun BMW.

Dagen startede kl. 11 med at flokken af motorcykler lagde vejen forbi. De holdt en to timers pause ved ScanTech's hangar, hvor der var arrangeret frokost, rundvisning på værkstedet, rundflyvning og udstilling af modelfly. Mens de nød deres mad og fik strukket benene, begyndte de forskellige fly at ankomme.

Samtidig med de første fly kom der også en nogle fine gamle MG biler fra MG-klubben. De blev linet op så publikum havde god lejlighed til at se dem og snakke med de stolte ejere.

Selve Åbent Hus arrangementet skulle først begynde kl. 13, men der var allerede en del tilskuere der havde fundet vej og fik nået at se på de mange fine motorcykler inden de tog af sted igen ved 13-tiden. De skulle videre til Aalborg, hvor de også skulle have en rundvisning på Hovedværkstedet.

Rundflyvningen der allerede var startet kl. 11 med motorcyklisterne fortsatte hele dagen til kl. 16, og talte mere end halvdel af de i alt ca. 250 starter og landinger på dagen. Vejret begyndte med en noget grå overskyet himmel og let vind fra syd, men heldigvis så klarede det op om eftermiddagen. I løbet af dagen var der omkring 800 tilskuere, så personalet i luft-

havnens cafeteria, der var åbent i dagens anledning, havde travlt det meste af tiden. ScanTech's værksted var også velbesøgt, og man kunne bl.a. se hvordan man laver en boroscope inspektion af en PT-6A motor på en Beechcraft King Air 200.

Udenfor forløb dagen med faldskærmsopvisning og tandemspring fra Q-faldskærmscenter, en masse spændende UL-fly, kunstflyvning udført af en Yak-52 og Christen Eagle II. En noget anden form for flyvning, men ikke mindre interessant, blev udført af en KZ-II'er. Det er altid en fornøjelse at se et af de gamle danske fly i luften. En af flyvevåbnets Sikorsky S-61 havde også lagt vejen forbi og tiltrak en del opmærksomhed.

Der var nok at se på og mange i alle aldre lagde vejen forbi og nød dagen.





De 65 motorcykler foran Scan Tech's hangar.



Selv efter 42 års tjeneste tiltrækker Sikorsky S-61 stadig publikum.



MGA'er på høje med tre MGB i mellem.



OY-CCP er en Christen Eagle II bygget til kunstflyvning.



KZ-II T 11-101 (nu OY-FAT) blev anvendt i Flyvevåbnet fra 1946 til 1955.



UL-fly med Aeroprakt-22 i forgrunden.

Alle fotos: *Palle J. Christensen.*

FLYVNINGENS DAGE

Hvert andet år afholder Roskilde Flyveklub og Veteranflysamlingen i Stauning Flyvningens Dage i Roskilde Lufthavn over en weekend i august måned.

Arrangørerne var heldige med vejret, men rigtig sommer var det ikke.

Alligevel var der ca. 11.500 besøgende de to dage.

På programmet var rundflyvning med store og små fly. Der var jetfly, propelfly, modelfly og faldskærmsspring. Der var cykler med jetmotor, UAV, F-16 mm. For de børn (og voksne) der hellere ville underholdes i et tivoli var der også mulighed for dette.

Flyvningens Dage 2009 er planlagt til 22.-23. august.



Rundflyvning med bla. Danish Air Transports ATR-72 og Cimber Air CRJ 200 var også tilstede.



Der var flere fly af russisk oprindelse, her Yakolev Yak-50.



... og Yak-52.



... og Yak-18T, alle med en 300 hk nicylindret stjernemotor.



Dornier Do-28 blev anvendt i det tyske flyvevåben.



Concorde flyver stadig – som model i alt fald. Denne er fra Greve RC-Center.



Fra Danmark Kramme & Zeuthen KZ VIII OY-DRR.



Måske kommende helikopterpiloter ved pinden.



Dette fly kommer fra den tjekkiske flyfabrik Zlin. OY-NIN er en Zlin Z242L. Desværre er Zlin fabrikken i Otrokovice gået konkurs.



Douglas DC-3 fra den norske DC-3 venner.



North American P-51D Mustang har den herligste motorlyd fra den 12-cylindrede motor.

KORT OG SIKKERT



Dommerne vurderer anflyvningen og landingen. Foto: SLV.

Piloterne til årets GAP-stævne blev trænet i landing på korte baner. Og det med god grund. To instruktører mener nemlig, at mange danske privatpiloter mangler erfaring i at beflyve de korte baner.

Af Thomas Jensen, journalist og PPL-pilot

Det er et væld af nye muligheder, der viser sig for piloter, når man begynder at flyve til de korte baner rundt omkring i landet. Nu kan det pludselig lade sig gøre at indtage frokosten på kroen på Femø eller Endelave, eller det kan være, man kender en landmand, der har sin egen lille 400 meter-bane, som man er meget velkommen til at benytte. Der er dog kun et lille problem ved det. Mange danske piloter er ikke gode nok.

Ikke den rigtige fornemmelse

I følge SAS-kaptajn og GA-instruktør gennem 30 år, Henning Romme, er mange danske privatpiloter ikke ordentligt uddannet til at flyve til få hundrede meter græs. »Jeg har set mange gange, at piloter, der har lært at flyve på de store lufthavne, ikke er sikre, når de skal lande på en kort bane. De er vant til flere kilometer asfalt, og der gør det jo ikke noget, om man sætter den ned et par hundrede meter senere end planlagt. De har ikke fornemmelse for, om man ligger rigtigt på kort finale, og hvis man så er kommet for langt ind på en 400 meter-bane, skal man go

around, men det er der ikke mange der gør, og så kan det føre til havari,« siger Henning Romme.

Vestenvind og broken i 1000 fod

Selv om der står august i kalenderen, minder det mere om en typisk efterårsflyvedag med en vindpose, der står helt vandret i luften på grund af den kraftige vestenvind og skyerne er broken i 1000 fod, da SLV holder sit årlige Good Aviation Practice-stævne på Vamdrup Flyveplads. Alligevel har 24 piloter i lav højde fra hele landet fundet frem til pladsen vest for Kolding for at høre om årets tema: Kortbanelandinger. I tørvejri i en stor hangar lægger flyveinstruktør Michael Paulsen ud med at tegne og fortælle i en time, før piloterne igen skal på vingerne for at afprøve, hvad de lige har lært.

Tre forsøg og minuspoint

Piloterne får tre forsøg i dagens landingskonkurrence. De får point for, om de rammer det maledede landingsfelt i græsset på bane 26, men derudover giver Michael Paulsen også point for, om anflyvningen er i orden, og om den var gået på en kort bane. Tre ad gangen kommer piloterne på vingerne, og den første nærmer sig faretruende lavt hen over træerne på finalen, og instruktøren må give minuspoint for anflyvningen.

Den næste flyvemaskine i landingsrunden får ikke minuspoint, for her kan Michael Paulsen lide, hvad han ser. Piloten

ligger meget højt på finalen, cirka dobbelt så højt som alle de andre piloter, og ikke lang tid før tærsklen påbegynder han en brat udfladning til banen, som instruktøren har fortalt om inde i tørvejret.

Flyv stejlt ned til banen

Michael Paulsen mener, det er meget normalt, at eleverne på flyveskolerne får at vide, at de skal anflyve landingsbanen med en vinkel på tre grader, så det passer med papi-lysene, der egentlig er en guideline til større og hurtigere fly. Men instruktøren har en bedre idé, når det gælder kortere baner. »Jeg vil vove den påstand, at det bedre at komme ind med en vinkel på fire til seks grader. Det kan føles meget stejlt, men min pointe er, at jo stejlere vi kommer ned mod banen, jo mindre fremadrettet inertie har vi, som vi skal have fløjet ud af maskinen. Michael Paulsen forklarer videre, at kommer man på en meget lang og lav finale, som de fleste piloter bedst kan lide, er næsten alt energien, eller inertien i flyvemaskinen om man vil, fremadrettet, og det betyder, man skal bruge flere meter til at få bremset maskinen. »Kommer vi i stedet anflyvende med en vinkel på fire til seks grader, er meget af inertien vendt ned mod jorden, og den bliver suget ud af maskinen, idet vi flarer ud,« siger Michael Paulsen, mens han giver maksimumkarakter og ros til piloten, der kom stejlt ned mod tærsklen. Det ser ud til han har hørt efter, da instruktøren også fortalte om at flyve langsomt på finalen.

Nye vaner

Michael Paulsen siger, det handler om, at vi ændrer vores vaner, når vi kommer til en lille, kort plads. »De fleste mindre erfarne piloter vil helst komme i en meget lav anflyvningsvinkel, når de skal sætte maskinen på en kort bane. Det er som om, de tænker, at når bare man ligger meget lavt på finalen, er man sikker på at sætte hjulene på tærsklen, og så er det intet problem at nå og bremse op i tide inden baneenden, men det skal der laves om på,« siger instruktøren.

Han fortæller også, at det faktisk giver et dårligt udsyn, når man kommer fladt ind på grund af, at maskinen vil have en høj næsestilling. Og det er jo faktisk ærgerligt at gå glip af den smukke udsigt, når man er i gang med en flot indflyvning til Endelave, Femø eller en af de mange andre små, spændende pladser.



Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-HJF	Eurocopter 120B	2007	1503	14.08.2007	Uni-Fly A/S, Svendborg	-
OY-JGX	Schempp-Hirth Discus bT	1993	115	04.09.2007	Polyteknisk Flyvegruppe, Kgs. Lyngby	HB-2243
OY-OMG	Piper PA-32R-301 Saratoga II HP	2005	3246235	22.08.2007	Danish Video Duplications ApS, Nørager	G-VMFC
OY-PKA	Piper PA-34-220T Seneca V	2007	3449352	17.07.2007	A/S Air Alpha Aircraft Sales, Odense	-
OY-ZEF	Cirrus ST22	2006	1804	16.08.2007	Martin Kirstein Madsen, Middelfart	N993CD

Sluttet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-BOL	Cameron N 77	07.08.2008	Hans Mulvad, Århus C	Ophugget
OY-EUX	Schleicher K8B	28.08.2007	Svend Erik Westergaard, Aalborg	Luftdygtighedsbevis ikke gyldigt i over tre år
OY-PDN	Cessna 551 Citation	13.08.2007	Investeringselskabet af 30.3.1989 A/S, Svendborg	Solgt til Spanien
OY-PZL	PZL-104 Wilga 80	23.08.2007	Barker & Barker Luftfotografi ApS, Århus C	ikke oplyst
OY-SBR	Aérospatiale SN 601 Corvette	30.08.2007	Nordic Air A/S, Nørresundby	Efter ejers ønske

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BOD	Cameron V-77	23.08.2007	Torben Bo Hansen, Nimtofte	Dan-Balloon Promotions v/Ted Dannerbo
OY-CCJ	Learjet 35A	29.08.2007	North Flying A/S, Nørresundby	Nordea Finans Danmark A/S
OY-CFZ	Piper PA-28-181 Archer II	27.08.2007	2CAP Invest ApS, Randers	Media Wings v/Michael Søndergaard
OY-PHK	Piper PA-28-161 Warrior III	29.08.2007	Thorsø af 2007 ApS, Fredensborg	Air Alpha Aircraft Sales A/S
OY-XIA	Grob Astir CS77	29.08.2007	Glenn Bille Carstensen, Kastrup	Nordsjællands Flyveklub

DET SKER I 2007 & 2008

OKTOBER

- 2.-4. Helitech helicopter show, Duxford, England (www.helitech.co.uk)
 14. Duxford Autumn Airshow, Duxford (www.iwm.org.uk)

NOVEMBER

- 7.-11. U.S. Air Force 60 år Air Show, Nellis AFB – Las Vegas (www.aviationnation.org)
 11.-15. Dubai Air Show, Dubai, UAE (www.dubaiairshow.org)

OG I 2008

- 24-26/2 Heli-Expo, Houston, Texas (www.heliexpo.com)
 21-23/3 Warbirds over Wanaka, Queenstown, New Zealand (www.warbirdsoverwanaka.co.nz)
 18-19/4 IMAS Gebrauchtflugzeuge, Friedrichshafen (www.imas-friedrichshafen.de)
 27/5-1/6 ILA Berlin, Tyskland (www.ila-berlin.de)
 14-20/7 Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)

* Shuttleworth:

Den første søndag i månederne april – oktober er der arrangement på Old Warden Aerodrome, England (www.shuttleworth.org).

* Old Rhinebeck:

Air show hver lørdag og søndag fra 16. juni til 14. oktober på Old Rhinebeck, New York (www.ldrhonebeck.org).

Se også www.airshows.org, der omfatter mange sider med air shows i USA og Canada, og www.european-airshow.com med oversigt over air shows i Europa og uden for Europa.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

HISTORISKE VINGESUS



SUD AVIATION SE-117 VOLTIGEUR

AF WILHELM WILLERSTED

Sud Aviation SE-117 med de slanke Bastan turbopropmotorer fotograferet på sin førsteflyvning januar 1960.

Efter afslutningen af Anden Verdenskrig stod nogle af de sejrende nationer over for et stort problem – nemlig forholdet til disse landes nuværende og tidligere kolonier. Under krigen havde båndene været mere eller mindre slækket. Nogle af de store nationer – eksempelvis England – fik hurtigt (uden at jeg tør kaste mig ud i udenrigspolitiske analyser) rimeligt »gang i fællesskabet«. Men andre lande, som for eksempel Frankrig, stod over for store problemer med kolonierne, især i det Fjerne Østen – i Indokina, Laos og Cambodia.

Under Verdenskrigen, hvor luftaktiviteterne som bekendt generelt set hovedsageligt havde bestået i bombninger og jager-luftdueller, blev der behov for specialoperationer mod oprører med frihedstrang.

Frankrig havde nu kort og godt brug for fly, der dels kunne finde frem til, dels tilintetgøre »oprørere« både her og der i kolonierne.

Det kræver specielle fly til disse opgaver. De udstationerede franske maskiner i Fjernøsten var for eksempel flådens Grumman F8F Bearcat. Samt nogle eksemplarer af beslaglagte japanske kampfly, som jageren Nakajima Ki-43 og pontonflyet Aichi »Jake«.

Frankmændene havde et antal Republic P-47 Thunderbolt, men de var stationeret i Europa og skulle efter krigen leveres tilbage til amerikanerne.

Gode råd var dyre. Men Koreakrigen kom franskmændene til undsætning, idet amerikanerne frigav et stort antal Douglas B-26 Invaders, som nu kunne indsættes dels i Indokina dels i Nordafrika, hvor Frankrig jo var kommet i konflikt med bl.a. Alger.

Men realistisk set var Invader, selv om flyet havde gennemgået en lang række vellykkede modifikationer, ærligt talt et »ældre« fly. Der var altså akut behov for noget mere moderne materiel til de franske operationer.

Den store franske flyfabrik Sud Aviation skubbede Caravelle-flyet lidt til side og gik til opgaven.

Den 5. maj 1958 fløj prototypen SE 116 Voltigeur – med lidt god vilje: »Patroljekæmperen« – for første gang. Og den optrådte ved flyudstillingen på Le Bourget samme år uden at den gjorde alt for avanceret et indtryk.

Det var nu nok heller ikke så underligt, for motorerne på SE-116 var to almindelige Wright R-1300 stempelmotorer på hver under 800 hk.

Data

Sud Aviation SE-117 Voltigeur

Motorer:...	To Turbomeca Bastan
 på hver 805 hk
Spændvidde:.....	19,00 m
Længde:.....	12,28 m
Højde:.....	6,10 m
Tomvægt:.....	4.360 kg
Fuldvægt:.....	6.520 kg
Bevæbning:.....	To 30 mm kanoner
	... – plus SS-11 missiler
Stigeevne:.....	1.200 m/min
Topfart:.....	560 km/t
Rækkevidde:.....	1.990 km
Tophøjde:.....	10.200 m

Sud Aviation havde i tankerne, at deres »oprørsnedkæmper« naturligvis skulle have de mest moderne propelturbine-motorer, men de planlagte Turbomeca Bastan på godt 805 hk var endnu kun på prøvebænken. Derfor blev så først Sud SE-117 Voltigeur, der fløj første gang den 21. januar 1960, som fik de »rigtige« prop-jet motorer. Men så skete der også præstationsmæssigt noget.

Hastigheden lå nu på lidt over 500 km/t. Sud SE-117 var et avanceret fly, hvor der i konstruktionen var taget såvel nye materialer som strukturmetoder i brug.

Det forlyder, at amerikanerne var interesserede i det franske fly. Sud Aviation førte nemlig lange forhandlinger med Grumman om at samudvikle flyet.

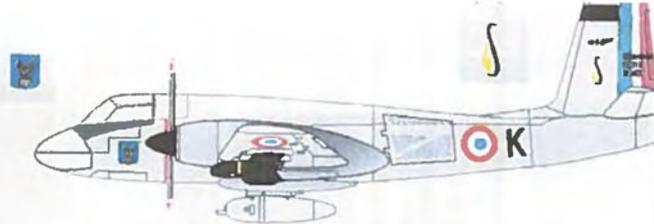
På hjemmefronten forsøgte flyfabrikken S.I.P.A. sig i øvrigt også med et anti-oprører fly. Det var deres S-1100, som dog ifølge det franske flyvevåben slet ikke kunne leve op til forventningerne.

Men selv om Sud SE-117 jo teoretisk kunne det, så blev der kun bygget to prototyper af Voltigeur.

Situationen i såvel Fjernøsten som i Nordafrika har jo om ikke andet så ændret behovet noget for flytypen.



Sådan ville Voltigeur have taget sig ud i det franske luftvåbens bemaling.



Voltigeur havde en besætning på tre mand.



På sit kraftige næsehjulsunderstel kunne Voltigeur fuldtlastet starte på godt 400 meter og lande på en tilsvarende distance.



Voltigeur kunne medføre raketter, bomber og missiler – her SF-116 med stempelmotorer.

70

For 70 år siden

Af Ingrid Avrus



Her er Hangar II's nordvestlige hjørne med Pulterkammeret. Samlingen af gamle rester af huseværede Luffartøjer. Desværre kan man ikke af billedet se, hvor kvauset her egentlig er.



Dette er de danske Sportsflyverses Omklædningsrum i Hangar II i Kastrup Lufthavn. Naa ja. Mænd kan vænne sig til meget, men har Myndighederne ikke opdaget, at der ogsaa er kvindelige Sportsflyvere herhjemme?

Den vrede skribent i september nummeret, Hoff, som affyrede en bredside af dimensioner mod de myndigheder og bestemmelser, som p.g.r. af valuta-restriktioner satte en ordentlig kæp i hjulet for sportsflyvningen, havde flere skud i bøssen. En malende beskrivelse af de elendige forhold i Hangar II, som Hoff allerede hentydede til i forrige nummer, får det til at løbe koldt ned ad ryggen på én, der er vant til at pusle i en ryddelig, tæt hangar.

Hoff foretager det tankeeksperiment at forestille sig, hvad der foregår inden i hovederne på de besøgende, som ved Rundskuedagen den 4. september 1937 benyttede lejligheden til »paa nærmere Hold at se alt det, de ellers kun kunne se paa Afstand, naar de en Aften eller en Søndag var en Tur i Kastrup (...) Lad os følge en af de Grupper, der med Lufthavnens populære Fører i Spidsen styrer hen imod Hangar II. Gæsterne naar Porten, men det tør nok antydes, den Velkomst, de faar, ikke er synderlig hjertelig – Hangar II viser sig absolut fra den uvenlige Side, hvad der jo for øvrigt ikke er nogen ukendt Sag – den er som bekendt baade gammel og gnaven – og den sender hjulpet af sin Ven Vinden en hvirvlende Støvsy, som den længe har ligget og samlet paa, i Hovedet paa de forventningsfulde Besøgende. Det var nu ikke særligt gæstfrit, men paa den anden Side, hvorfor skulde den vise sig venligere over for Folk, der kun besøgte den ved denne Lejlighed, naar den til daglig gav sine trofaste Gæster, Sportsflyverne, den samme Velkomst?»

Og så starter han sit underholdende tankeeksperiment sikkert ud fra de- visen, at hvis man ikke kommer igen- nem til myndighederne med hverken bønner, argumenter eller vrede råb, ja så kan det jo være, at humoren har

en chance. »Se nu engang den lille Fyr der, ham med Pullover'en og de hvide Gymnastiksko. Man ser med det samme at han er en lille rask Dreng med Fantasi, og som alle raske Drengene kan han hurtigt drage sine Slutninger. Hans Blik glider hen til højre inden for Porten, noget fanger hans Interesse og med en rask Drengs Aktualitetssans tænker han straks: »Novra! Sportsflyverne holder Brevduer!« Hentydningen gælder omklædningsfaciliteterne, som det ses på billedet er det et tremmebur og ikke et dueslag. »En Fordel har det dog, dette lidt luftige Omklædningsrum, og det er at man altid kan se, hvem der er derinde. De kvindelige Sportsflyvere – og dem er der jo ogsaa nogle af herhjemme, selv om Myndighederne endnu ikke har opdaget det – de har imidlertid aldrig rigtigt kunnet goutere denne Fordel.«

... Fruen har vist Tyskerne, at der ogsaa er krummer i de danske Kvinder!

Og så er der »den ordentlige Herre«, som kigger over i Hangar II's nordvestlige hjørne, Pulterkammeret kaldet, og gør sig, ifølge Hoff, sine tanker: »Det er jo det, jeg altid har sagt, Flyvning er en farlig Sport, men det er da egentlig en underlig Idé at gemme alle de gamle Vragrester deroppe paa Pulterkamme- ret; det er jo helt uhyggeligt at se paa. De Flyvere har nu ikke ret meget Begreb om at holde deres Garage, jeg vilde ikke engang lade min Bil holde her saa meget som en eneste nat; den vilde jo komme til at se farlig ud. Jeg har da ogsaa altid

troet, at Flyvemaskiner var saadan noget fint og sart noget, der skulle paases og plejes, men det er aabenbart ikke rigtigt, naar de kan taale at staa i alt det støv og snavs.«

Hvad det var, der bar frugt, ved jeg ikke, men lederen i samme nummer af FLYV mere end antyder, at der er lysning på vej for de danske sportsflyvere. To ny-startede firmaer tager fat på fremstilling af sportsfly, Skandinavisk Aero Industri A/S, som var Kramme og Zeuthen m.fl., og en dansk afdeling af Taylor Aircraft Corp. i Amerika, som blev repræsente- ret af Leif Gamborg og Bohnstedt-Peter- sen, navne som sidder godt fast i sports- flyververdenen den dag i dag. Men har sportsflyverne det besværligt så stort- rives til gengæld både svæveflyver- og modelflyversiden. Dansk Modelflyver Forbund startes, der laves opvisninger og stævner, udsættes pokaler og byttes modeller. Nye svæveflyveklubber dan- nes, Ringsted, Holbæk og Buddinge, dansk rekord for svæveflyvning sættes af – en kvinde! Oberstinde Førslev har fløjet i syv timer og 25 min »og saa siger man at det er ukvindeligt at svæveflyve, ja, Mennesker der ikke selv kan flyve, de siger saa meget, men vi maa nu alligevel tage Hatten dybt af for Fru Oberstinde Førslev. Fruen har vist Tyskerne, at der ogsaa er krummer i de danske Kvinder!« Og hvem skulle dog have lyst til at mod- sige sådan en udtalelse?





Dødsfald

Fhv. handelsminister Arne Christiansen

Arne Christiansen, der var journalist, fik privatflyvercertifikat kort efter krigen og fløj en årrække luften tynd over Danmark på reportagerejser.

Senere gik han ind i politik og 1968-84 var han medlem af Folketinget (Venstre). Han sluttede sin politiske karriere som handelsminister i SV-regeringen 1978-1979.

Arne Christiansen var født den 9. oktober 1925 og døde den 9. september 2007.

85 år

Pensioneret luftkaptajn i SAS

Frederik Garibaldi Brandt Frost

Han blev født den 22. oktober 1922. Under Anden Verdenskrig gjorde han tjeneste i CBU bl.a. som ambulancefører til kz-lejrene under Bernadotte-aktionen i Tyskland i foråret 1945.

Han blev ansat som flymekaniker i DDL i 1946, senere uddannet til flightengineer i OSAS på Douglas DC-6 og DC-7.

Han blev trafikflyver i SAS i 1960 og fløj derefter Metropolitan, SE210 Caravelle, DC-8 og DC-9. Han blev pensioneret som kaptajn på DC-9 i 1982. FGB Frost har de seneste 15 år været tilknyttet Center Air Pilot Academy i Roskilde Lufthavn.

Der holdes reception fredag den 19. oktober 2007 kl. 15.00 på Lufthavnsvej 44, Roskilde Lufthavn.

Alle tidligere kollegaer, venner og bekendte er velkomne.

Udnævnelser i Flyvevåbnet

Oberst Niels Sværdborg (LIN) er udnævnt til chef på Fighter Wing Skrydstrup. Han kommer fra en stilling som chef for Flyvevåbnets Expeditionary Air Staff.

Oberst Søren W. Andersen (WIS) er udnævnt til chef for Expeditionary Air Staff. Han kommer fra en stilling som rådgiver i Flyvertaktisk Kommandos stab.

Danmarks Tekniske Museum - Ansættelse

Danmarks Tekniske Museum (DTM) har ansat museumsinspektør Louise Skyggebjerg som souschef. Hun er 34 år, cand. mag. i historie og kom til DTM i 2004. Før da arbejdede hun for Vejle Museum og for Arbejdermuseet i København.

Hun har skrevet de hidtil mest detaljerede artikler om Ellehammers helikoptere, og i fjor udsendte hun en bog om hans mange forskellige *non aero* opfindelser.

More info at
www.aircraft4sale.dk
 by Dower bay, Sweden

Partinavia P68C Vr now with retractable gear and Glass cockpit, Garmin 1000

Sales Agent in Denmark, Letland and Lithuania – Poul-Erik Kjaergaard – Mobile +45 2465 2137 – E-mail: vulcanair@mail.dk

**Protector**

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
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

Anders Madsen, generalsekretær	Telefon	4614 1503	E-mail	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv		4614 1502		flyv@kda.dk
Birgit Eidov, bogholder		4614 1506		be@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 kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

Svend L. Jensen, butiksleder	Telefon	4614 1507	E-mail	butik@kda.dk
Telefax		4619 1316		

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)	Telefon	9829 3636
Jens Feldborg (næstfmd.)		3250 7898
Hans Havsager		4648 0608
Vagn Jensen		8644 1133
Niels Jensen		2943 2967
Søren Pedersen		4828 9196
Niels-Christian Levin Hansen		4581 0094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen
 Kronhøjtorvej 4, 8270 Højbjerg
 Telefon 8627 6663
 Internet adr.: www.ballonunion.dk
 E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hængglding og Paragliding Union

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28
 4000 Roskilde
 Telefon 4614 1509
 Internet adr.: www.dhpu.dk
 E-mail: ddu@image.dk

Dansk Faldskærms Union

Ildrættens 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
 Hvidørevej 45
 2930 Klampenborg
 tlf. 2624 8888
 www.kunstflyvning.com
 e-mail: dolriis@syntase.dk

Dansk Motorflyver Union

www.flyvdmu.dk
Fmd.: Knud Nielsen
 Tlf. 86 23 16 52
 E-mail: knni@post2.tele.dk
Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjørl, 9440 Åbybro
 Tlf. 7878 2190
 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 Grønnet
 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 Ultralet Flyverunion

Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset
 6510 Gram
 Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00
 Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00
 tlf. 7482 2021, fax 7482 2400
 e-mail: dagmar@dbmail.dk
 www.dulfu.dk

Formandsmøde

KDA's årlige formandsmøde er i 2007 planlagt at finde sted lørdag den 20. oktober. Nærmere information om stedet og dagsorden følger.

Undervisning

Flyveklubben Albatros begynder PPL teorikursus tirsdag den 30. oktober 2007.

Hvis du er interesseret i at følge undervisningen i PPL teori, er du meget velkommen til at deltage.

Kurset varer fra den 30. oktober og frem til eksamen, som forventes at finde sted den 15. april 2008.

Læs mere på vor hjemmeside www.albatros-ul.dk. Adressen er Kildedalsvej 4 2760 Måløv.

Evt. yderligere oplysninger fås hos Lars Toft tlf. 4045 6930 eller Freddy Adelvard tlf. 4010 8637.

**På jagt efter benzin**

I Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes Information nr. 9/2007 omtales i rapport HCLJ510-000259 en flyvning der ender med en nødlanding.

Piloten på en MS 880B Rallye fløj den 12. juli 2006 fra Randers Flyveplads og havde planlagt at lande på en flyveplads ved Slagelse. Den pågældende flyveplads var imidlertid blev nedlagt i 2005, hvilket piloten opdagede da han overfløj stedet og så at den var pløjet op.

Piloten besluttede nu at flyve til Ringsted Flyveplads for at tanke. Han måtte dog konstatere at tankanlægget var lukket, og at der ikke var hjælp at hente på pladsen.

Nu besluttede piloten at flyve til Samsø for at få benzin. Efter landingen fandt han ud af at tankanlægget var aflåst, og der var ikke nogen personer til stede på pladsen. (Ifølge VFR Flight Guide var det ikke muligt at få brændstof på Samsø).

Piloten har til Havarikommissionen oplyst: »Vi vurderede/checkede benzinbeholdningen og var ikke i tvivl om at vi havde mere end nok benzin til Randers«.

Piloten startede nu fra Samsø med kurs mod Randers. Ved Studstrup nord for Århus løb den højre brændstoftank tør, hvorfor fartøjschefen skiftede over til venstre tank. Få minutter efter standede motoren på grund af brændstofmangel.

Nødlandingen skete på en mindre asfalteret vej, hvor flyets vinger blev beskadiget af nogle træer i vejsiden.

Fartøjschefen har efter havariet oplyst, at han ved afgang fra Randers tidligere på dagen havde brændstof til 2:30 times flyvning.

Det er Havarikommissionens vurdering, at årsagen til havariet udelukkende skyldes mangelfuld flyveplanlægning.



KONSULENT samt SEKRETÆR/BOGHOLDER

Som indledning til et generationsskifte søger Dansk Svæveflyver Union (DSvU) en konsulent samt en sekretær/bogholder. Sekretæren gerne til tiltrædelse pr. 1. december 2007, og konsulenten gerne pr. 1. januar 2008.

Som konsulent vil du blive involveret i de mangeartede opgaver der er med hensyn til at opfylde de bestemmelser der gælder for uddannelse, vedligeholdelse af materiel, flyvepladser o.m.a., herunder bl.a. forhandling med relevante myndigheder og samarbejdspartnere, samt deltagelse i møder med klubberne.

DSvU er en idrætsorganisation, og som følge deraf må der forventes en del aften- og weekendarbejde. Der er absolut ikke tale om et 8-16 job.

Vi kan tilbyde et udfordrende arbejde i et spændende og afvekslende miljø, og et arbejde der som følge af de nye EU-bestemmelser, der implementeres i disse år, stiller store krav til både organisation og enkeltmedlemmer.

Vi ser gerne, at vores nye konsulent har et godt kendskab til flyvning, naturligvis helst også svæveflyvning, men skal vi komme med nogle stikord må det, uden at det er absolutte krav eller udtømmende, være bl.a.

- engagement
- instruktør vil være en fordel
- materielkontrollant eller flymekanikeruddannelse
- sprogkyndig – engelsk og tysk
- forhandlingsvant
- EDB på brugerniveau (gerne mere)

Har du lyst til at høre nærmere om stillingen som konsulent, kan du ringe til DSvU's formand Jens Feldborg (+45 2075 1707) eller næstformand Per Wistisen (+45 9818 4316 efter kl. 18:00)

Sekretær/bogholder er en stilling med mangeartede opgaver, der omfatter alle daglige rutiner med regnskab, mødeplanlægning, arkivering, korrespondance o.m.a., kort sagt en blæksprutte der magter at have flere bolde i luften på én gang. Stillingen er meget selvstændig, hvorfor du på eget initiativ skal kunne løse de forekommende opgaver.

Vi søger en m/k, der er indstillet på en lidt utraditionel arbejdsplads, og en absolut forudsætning er, at du har et indgående kendskab til anvendelse af EDB på brugerniveau.

Har du lyst til at høre nærmere om hvad stillingen indebærer, kan du ringe til Lilian Sørensen på 9714 9155 (10-14). Lilian kender arbejdet til bunds, da hun har bestridt stillingen igennem mere end 30 år.

Ansøgninger indsendes til formanden på formand@dsvu.net eller til
 Dansk Svæveflyver Union
 FASTERHOLTVEJ 10 – ARNBORG
 7400 HERNING

Ansøgningsfrist: 15. oktober 2007

Rubrikannoncer

Aircraft painting Husum EDXJ

We are painting aircrafts up to 5,4T for fixed price.

Phone: 0049/4841/935588 · www.aircraftpainting-husum.de
or call Airservice Int. Padborg 0045/74676766

**NYERE HANGAR
SÆLGES**

Nyere hangar med elektriske
oplukkelige porte sælges.

Henvendelse til Allan på
2625 1389

**CESSNA 172
SÆLGES**

5300 timer VFR, VOR, ADF
2xGPS, 6- nye cylindre,
nysynet, 0-stillet propel.

Ringsted 4013 3889
hyb@mail.dk

kr. 249.000
ved hurtig handel

**REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION**



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

**TIL SALG
CESSNA 172, OY-AHY**

Særdeles god faldskærmsflyver
med 180 hk og stigepropel.
Årgang 1967. Altid i hangar og
stationeret pt. i Roskilde.
Omlakeret 2001 og fremstår flot.

Henv. Henrik Jespersen, tlf. 40 17 60 57
e-mail: forvalterjepsersen@hotmail.com



**Tilmeld dig
nyhedsbrevet på**

www.kda.dk



Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.211.275



DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
www.avionics.dk • dfe@avionics.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. tv. · 2100 Kbh. Ø · Tlf. 3547 3410
E-mail: fpu@dff-s.dk

We bring you up front



FØRST MED MPL

Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

Center Air Pilot Academy

Lufthavnsvej 44 • Roskilde Lufthavn
DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
centralr@centralr.dk • www.centralr.dk

ANNONCERING
Ring til Allan Christensen
Tlf. 2172 5939

Lær at FLYVE

Professionel pilotuddannelse



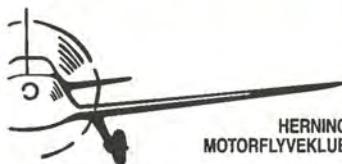
Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II, DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori + Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat



DANISH AVIATION COLLEGE

**H
M
K**



HERNING
MOTORFLYVEKLUB

PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
Proficiency check, Træningsflyvning
Flyveskolen kan tilbyde overnatning



**Scandinavian Flight
Training Center**

e-mail: info@stfc.dk - www.stfc.dk

Sindal Lufthavn
Tågholtvej 170
DK-9870 Sindal
Tlf. +45 98965633

Karup Lufthavn
NO Hansensvej 4
DK-7470 Karup J.
Tlf. +45 97524037

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=Privatflyver-certifikat. B=Trafikflyvercertifikat af III klasse. I=Instrumentbevis. 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=Flyveinstruktøruddannelse. OMSKOLING=Typeomskoling. PPL=Private Pilot License. CPL=Commercial Pilot License. ATPL=Airline Transport License. IR=Instrument rating. Night Qualification=Retighed til VFR-nat. Class Rating=Klasseretighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk prøve for forlængelse af retighed.

FLY

November 2007 11



Er dine
forsikringer
i orden?



Få svar
på tlf. 70201927

northern1 Keyman Certifikatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
mægler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



Ikaros tilbyder:

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

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**



KDA PilotShop

Åben mandag – fredag kl. 10.00 – 15.00

Køb også online på www.kda.dk

Hver torsdag helt til kl. 18.00



KDA PilotShop
Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

QBE Nordic Aviation en del af Lloyd's i London

Det giver 3 væsentlige fordele:

- Maksimal økonomisk sikkerhed
- Globalt netværk
- Større konkurrenceevne

Få et forsikringstilbud, det er gratis
– det kan være dyrt at lade være.



QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Telefon: +45 33 45 03 00
e-mail: info@qbenai.com
Web: www.qbenai.com





FLYV

11. årgang nr. 11 · november 2007

Redaktion og administration:
Flyvetavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1506, Telefax: 4619 1316
mail: be@kda.dk

Redaktion:
Flyvetavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1502, Telefax: 4619 1316
mail: flyv@kda.dk

Redaktør:
Erik Larsen (ansvarshavende)

Redaktionen:
Erik Kofoed

Reklamer:
FIBO ZONE
Kontakt: Allan Christensen
Sturtnvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 86280350
mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

Produktion:
Magelsetryk Marketing ApS,
Bosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementpris:
175 kr. pr. år plus evt. udlandsporto.

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

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

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

ISSN 0015-492X

EMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Statistiske Kontrol i perioden 1.7.05 til 1.6.06: 3.912 ekempler.

Historien:
Om flyvning af Nordkap ved midnat i november 1906 over Europas nordligste punkt i svenske fly med dansk besætning og i dansk luftrum ... Foto: Henning Kristensen, Flyvevåbnets Fototjeneste.

Artikler:

- 8 En hverdag fyldt med risici
- 10 One small step ...
- 14 Tage Olesen på Helsegården
- 18 En perfekt dag
- 22 Nordkap ekspeditionen
- 28 Hangaren 30 m under fjeldet
- 32 Rødebro flyveplads

Rubrikker:

- 4 Kort Sagt
- 35 Oscar Yankee
- 35 Det sker
- 36 Historiske vingesus
- 39 For 70 års siden
- 40 Organisationsnyt
- 41 Navne
- 42 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

KORT SAGT



SAS Q400

Som omtalt i FLYV oktober nr. har SAS haft indstillet driften af Bombardier Dash 8/Q400 siden den 12. september efter to uheld, hvor højre understelben brød sammen under landing. SAS skriver den 3. oktober 2007, at man ved præcis hvor problemet opstod i landingsstellet. Det drejer sig om korrosion i en såkaldt hydraulisk aktuator, som er en del af den mekanisme, der trækker landingsstellet op og ned.

Efter de to havarier har SAS gennemført en teknisk handlingsplan, der har været betydelig mere omfattende end det der krævedes af myndigheder og fabrikanten. Samtlige dele, der peges på som årsag til havarierne, er blevet udskiftet i alle Q400 fly.

Den 4. oktober genoptog SAS driften af Q400 med en flyvning til Hamburg. Der har siden været mindre hændelser (fx returneringer) med Q400. Alle Q400 blev løbende sat i drift i oktober måned.

Jeppesen jubilæer 100 75 50

Ingen inden for luftfart er i tvivl om hvem og hvad Jeppesen er.

Elrey Borge Jeppesen blev født for 100 år siden den 28. januar 1907 af danske forældre i USA. Da han var 14 år var han på en rundflyvning, der kom til at bestemme hans erhverv. Han fik flyvecertifikat som 20-årig underskrevet af Orville Wright! Efter forskellige jobs som wing-walker, flyveinstruktør om aften fik han job som postflyver. Disse brugte hovedsagelig vejkort til navigation. For 75 år siden (i december 1932) havarede han under landing i en snestorm bla. på grund af mangel på oplysninger om pladsen.

Han begyndte nu systematisk at indsamle oplysninger fra alle sider om de forskellige flyveruter, bjergpas, højden på skorstenene og andre forhindringer. Informationerne samlede han i en lille sort bog. Han tegnede også instrumentflyvningsprocedurer til pladserne. I begyndelsen gav han kopier til sine kolleger, men efterhånden blev efterspørgslen så stor at han besluttede at gøre det til sit arbejde ved siden af at fly-

ve. Jeppesen Airway Manual var født. I 1934 dannede Jeppesen sit firma i sit hjem i Salt Lake City, men fløj også for United Airlines.

US Air Force' ønske om detaljeret kortmateriale for Europa førte til åbning af en filial i Frankfurt am Main for 50 år siden. Her beskæftiges i dag over 400 medarbejdere, der varetager den østlige halvkugle, mens hovedkvarteret i Inglewood, Colorado håndterer kunder i den vestlige. Den i GA-kredse kendte Bottlang VFR-manual er nu også et Jeppesen produkt ligesom der findes elektroniske udgaver af luftfartsinformation. For en halv snes år siden gik Jeppesen også ind i den maritime verden med havnekort etc. til skibsfarten.

Elrey Borge Jeppesen døde i sit hjem i Colorado den 26. november 1996, men Jeppesens system lever videre i bedste velgående.



Jeppesen Airway Manual.

UAS til Hæren

Hæren Operative Kommando har anskaffet 12 sæt RQ 11B Raven small Unmanned Aircraft System. Leverandøren er det amerikanske firma AeroVironment, Inc., der også har leveret Raven til US Army, US Marines og til det australske forsvar.

Hvert Raven sæt består af tre fly, en håndbåren kontrolenhed med data-skærm og diverse tilbehør.

Flyet kan bæres og sendes i luften af én mand. Flyet har en spændvidde på

ca. 1,4 m og en vægt på ca. 2 kg. Flyet, der er batteridrevet, har en aktionsradius på ca. 10 km og kan være i luften ca. 90 minutter. Når det er i luften sendes videobilleder eller infrarøde billeder tilbage til operatøren.

Flyet skal bla. benyttes af Jægerkorpset og af enheder i Afghanistan. Hele systemet leveres sidst i 2007 og koster ca. 16 mio. kr.

Columbia og Cessna

Den 24. september offentliggjorde Columbia Aircraft i Bend, Oregon at de havde indgivet konkursbegæring med ønske om at blive reorganiseret under Chapter 11 i den amerikanske konkurslovgivning. Årsagerne er i flg. firmaets forsinkelser med certificeringen af Garmin 1000 avionics, uregelmæssigheder i leveringen af andet elektronisk udstyr og ikke mindst et voldsomt uvejr med store mængder hagl, der beskadigede 67 fly klar til certificering.

Samtidig med begæringen søgte Columbia Aircraft om tilladelse til at sælge en væsentlig del af aktiverne til Cessna Aircraft Co.

Cessna oplyste samme dag, at man havde underskrevet et Letter of Intent (hensigtserklæring) med Columbia Aircraft om at overtage udvalgte dele af firmaet. Aftalen skal godkendes af Bankruptcy Court.

I Danmark forhandles Columbia Aircraft af Air Alpha Aircraft Sales A/S.

Odense Lufthavn sælges

Lufthavnen, der pt. ejes af de tre kommuner Odense, Nordfyn og Kerteminde, skal sælges. Det vil ske gennem et offentligt EU-udbud og handlen forventes gennemført i 2008.

Odense Lufthavn er inde i en god udvikling med et stigende antal udenrigsruter. Salget sker med henblik på at sikre fortsat udvikling af lufthavnsdriften på kommercielle vilkår. Derfor vil det være et krav, at lufthavnen også i fremtiden drives som lufthavn, så den fynske infrastruktur fortsat vil inkludere flytrafik.

Brødstrup Flyveplads nu PPR

Ebbe Lohmann, sekretær og kasserer i Brødstrup Flyveklub, har bedt om at få bragt følgende:

»Brødstrup Flyveplads var ved at blive lukket, da ejeren af pladsen opsigde lejekontrakten med den hidtidige klub på pladsen. Det er lykkedes en ny klub, Brødstrup Flyveklub, at få forhandlet et nyt lejemål på plads, men med et lavere aktivitetsniveau for at kunne overholde miljøgodkendelsen. Der kan og vil således kun blive givet landingstilladelse til fly, der kommer langvejs fra og/eller med et nødvendigt ærinde i området (se VFR Flight Guiden på www.slv.dk for evt. telefonnumre for landingstilladelse).«

Steve Fossett

Eftersøgningen efter rekordsætteren Steve Fossett har indtil nu ikke givet resultat. Han startede den 3. september i en Bellanca Decathlon fra en privat flyveplads i Nevada, USA med det formål at finde et egnet sted til at sætte ny verdensrekord i hastighed i en turbojetdrevet bil, men kom ikke tilbage som aftalt.

Steve Fossett var indehaver af en lang række verdensrekorder inden for flyvning. I juli 2002 fløj han solo rundt om jorden i ballon. I marts 2005 fløj han solo non-stop rundt om jorden i et fly drevet af en jetmotor. Han var indehaver af højdevindingsrekorden i svævefly og en lang række hastighedsrekorder i sin Cessna Citation X.

Boeing 787 forsinkes

Den 10. oktober, kun to måneder efter roll-out, informerer Boeing om at tidsplanerne for Boeing 787 forsinkes med seks måneder. Første flyvning forventes nu at finde sted i første kvartal af 2008 og første levering i november eller december 2008. Første modtager af Boeing 787 er det japanske luftfartsselskab ANA, der har bestilt 30 fly af 787-3 versionen og 20 af 787-8 versionen. Se mere om 787 i FLYV nr. 10/2007.

Ny Piper

Piper fabrikken afslørede sit nye fly på AOPA Expo udstillingen i Hartford, USA. Navnet er Matrix. Flyet er udviklet fra Piper Malibu Mirage, dvs. én stemelmotor og uden trykkabine, også



Piper Matrix.

instrumenteringen er ændret. Der er dog air-condition og iltsystem til en standardpris på 757.000 USD. Matrix er udstyret med Avidyne Entegra skærm-systemet, der kendes fra andre fly. Max. rejsehastighed er 215 kts, rækkevidde med fulde tanke er 2.490 km i 25.000 fod. Fabrikken har allerede modtaget over 100 ordrer på Matrix. Første fly forventes leveret i november d.å.

Moravan Aeroplanes overtaget

Fabrikken i Otrokovice, Tjekkiet er efter at være gået konkurs blevet overtaget af CzechAircraft Ltd. Dette selskab er ejet af det irske QucomHaps Holdings Ltd. CzechAircraft vil fortsætte med at producere Zlin-flyene og tilhørende reservedele.

Zlin 242L med midlertidig tjekkisk registrering.



I september leverede fabrikken to Zlin Z242L ud af en ordre på fem til den kroatiske hær. Ordren inkluderer uddannelse af piloter og mekanikere.

Første A380 levering

Under en stor ceremoni på Airbus samlefabrik i Toulouse den 15. oktober blev den første Airbus A380 overdraget

til Singapore Airlines. Flyet blev overdraget til adm. dir. Chew Choon Seng af Airbus chefen Tom Enders i overværelse af 500 gæster.

Singapore Airlines har valgt at indrette flyet til 471 passagerer i tre klasser. I den dyreste klasse er sengen i privatkabinen indrettet med rigtig madras og ikke kun en foldbar stol.

Singapore Airlines har valgt Rolls-Royce Trent 900 motorer til flyet. Luftfartsselskabet har bestilt 19 A380.



Første Cirrus SR 22 til udlejning



**Fuld glascockpit.
Speciel tilbud på difference training
gælder i november 2007.**



Yderligere har vi 5 stk TB 9, 3 stk TB 10, 2 stk TB 20 og 4 stk C172.

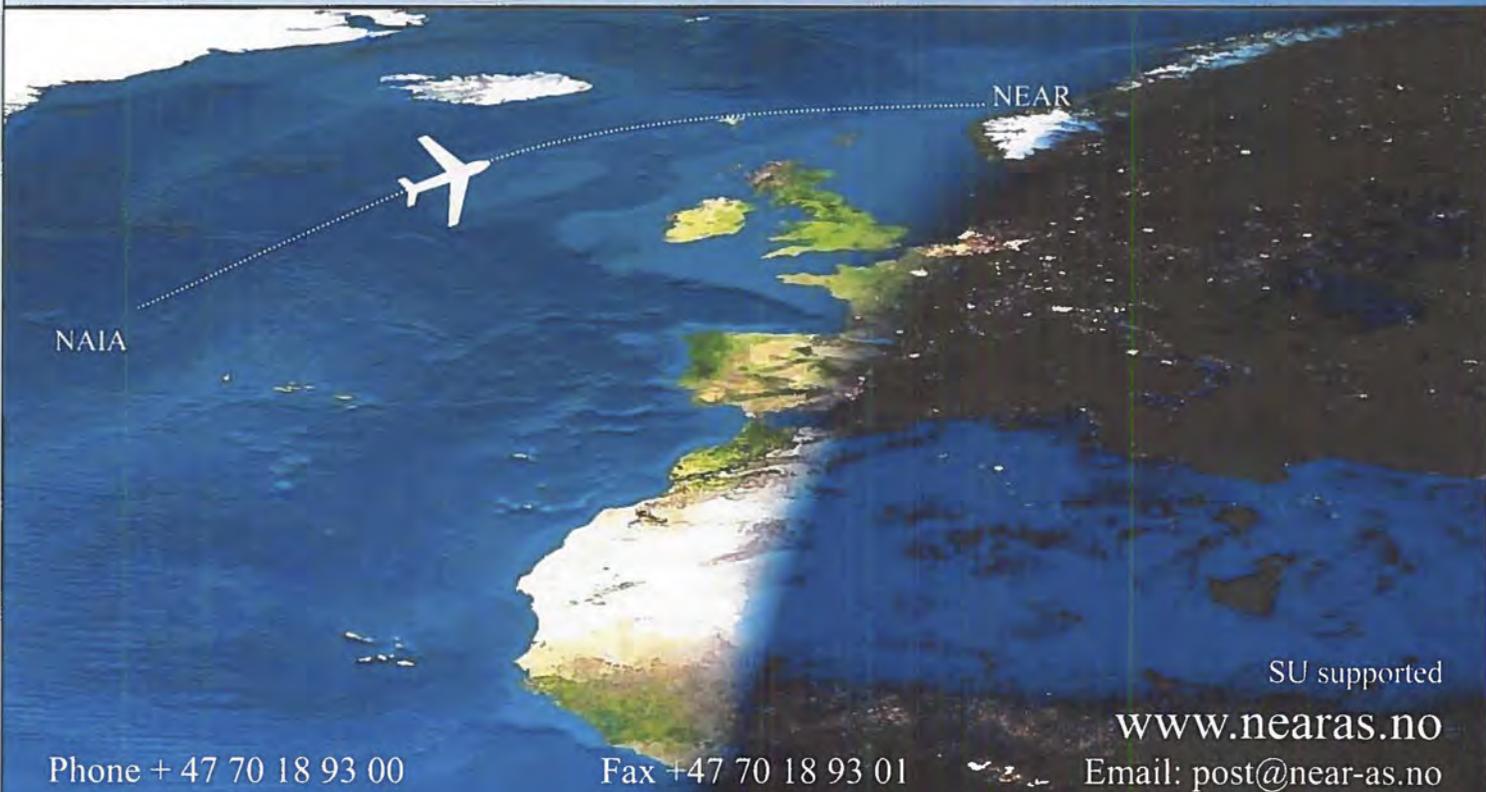
**COPENHAGEN
airtaxi®**

Lufthavnsvej 34-38, 4000 Roskilde

Tlf. 46 19 11 14 - www.aircat.dk - cat@aircat.dk

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete Professional Pilot ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your career by attending the next admission test 6th of November 2007, NEAR is your best choice in Europe!



SU supported

www.nearas.no

Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Email: post@near-as.no

Included in the education...

- European and American Professional Pilot Certificates
- Up to 2000 flight hours
- Apartment in USA and lodging house in Norway
- Preparation course for your first job as pilot in Denmark and Europe



THE DREAM OF FLYING

Every year NEAR is completing 36 - 48 Professional Pilots through the well known ATPL Integrated model. This is the pilot program you should start with if you have no or only minor experience from flying. We have students from Denmark at different phases in the program. Our goal is to serve and provide the students from day one of enrollment, and until the students get their certificates, and important experience as Flight Instructors. One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR and NAIA, and continued in his first Professional Pilot job in SkyEurope only short time after graduation. He says:

"The dream of flying has always been there. NEAR and NAIA made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

The first step towards your career as a Professional Pilot starts with the admission test at NEAR. The next admission tests are held on the 6th of November and the 12th of February 2008, and will take place in our facilities at Ålesund Airport Vigra outside the town of Ålesund on the west coast of Norway. The test itself will take one day. Since we have noticed that Danish candidates take an interest in our ATPL Integrated Professional Pilot program, we will for the admission tests during 2007 invite interested candidates without costs to Norway, provided enrolment in the first class after the admission tests. Dates for testing are always announced on our website at www.nearas.no. Apply now to participate at the admission test events in Norway!

Join our next class and be a part of the best flight training in Europe!

Ole Pedersen, Accountable Manager

En hverdag fyldt med risici

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

De 50 danske flyversoldater fra Eskadrille 724 ved Helicopter Wing Karup fører en udsat tilværelse på flybasen i nærheden af Basra i Irak. Til gengæld er deres britiske kolleger utroligt glade for deres evne til at observere og melde, både ved dag og ikke mindst ved nat.

Chefen for Helicopter Wing Karup (HWKAR), oberst S.M. Poulsen (POM) landede den 9. september kl. 12 efter en 19 timer lang flyvetur fra Basra til Karup via Amsterdam. Hans hjemtur startede fra Basra lufthavn i en Aerospatiale AS-550 Fennec. – Flyet var mørkelagt og vi steg til stor højde så hurtigt vi kunne. Fennec'en er beskyttet mod beskydning med håndvåben og sprængstykker. På hver side af helikopteren sidder der to pods med flares (ildkugler der kan skydes ud for at forvirre varmesøgende missiler), i hver ende af pod'en sidder der en føler der kan mærke, hvis en radar låser på helikopteren.

“
... Hvis alarmen lyder under måltidet, så er der kun et at gøre, ned at studere gulvet.

– Sker det, forklarer POM, så er der en sød damestemme der fortæller piloten, at nu er det tid at søge nedad og foretage andre »evasive manoeuvres« (undvigemanøvre).

Iført fragmentationsvest og hjelm fik POM rigelig lejlighed til at finde ud af, at systemet virkede. Pludselig under flyvningen kom advarslen fra systemet til piloten. POM fortalte, at han nu pludselig var ude på sit livs flyvetur. Med undvigemanøvrer og alt hvad dertil hørte. – Havde jeg ikke haft brune un-

derbenklæder på, forklarede han med et smørret grin, -Så fik jeg det!

Barske betingelser

POM havde som nævnt aflagt besøg ved enheden sammen med chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor S.Ø. Nielsen. De havde på deres egen krop følt, hvad det vil sige at skulle arbejde i 47 graders varme iført hele udstyret. Det vil for piloternes side sige flyverdragt, gevær, ni mm pistol, overlevelsesudstyr, fragmentationsvest og den tunge flyvehjelm.

For at dæmpe lidt på varmen havde besætningen på helikopteren, der består af tre mand, piloten, teknikeren/navigatøren og en air gunner (skytten) fundet ud af, at hvis de lagde to halvliters flasker med vand i dybfryseren og lod dem fryse til is, så kunne de, når de blev anbragt de nederste lommer i flyvedragten være med til at holde temperaturen på benene nede, i stort set den tid flyvningen kunne vare.

Indkvarteringsforholde var ca. så hyggelige som på en byggeplads på HWK. Rundt om hver seng er der bygget en mur af tunge sten af beton. Over madrassen på gulvet er der på et stativ anbragt en kevlar plade. Lige ved siden af sengen skal fragmentationsvesten og hjelmen ligge. Når alarmen lyder hiver den ikke længere sovende soldat vesten ind over sig og tager hjelmen på, og håber så på det bedste.

– Hvis en granat eller raket rammer ned i teltet, så ser det sort ud for den hvis »bås« den rammer ned i, medens de øvrige i teltet sandsynligvis ikke vil komme noget til, sagde POM alvorligt.

Samme system gælder for cafeteriet, den ligner også »byggeplads«, hvor de enkelte borde er omgivet af mure opført af de tunge betonsten. Til gengæld er maden i cafeteriet fantastisk god, sagde POM. – Hvis alarmen lyder under mål-

tidet, så er der kun et at gøre, ned at studere gulvet, og ned betyder helt ned, understregede POM.

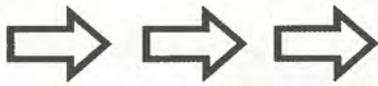
Endelig fortalte POM, at soldaterne bruger KFUM meget i deres fritid, stedet er et åndehul, hvor der serveres god mad. – Så god, at også englænderne bruger stedet. I går omsatte de såmænd for 1.500 dollars.

Han fortalte også, at inden den engelske enhed 4th Rifle Battle Group forlod deres lejr i Basra Palace, var de oppe på at have 72 nedslag om dagen fra morterer eller granater. Det man nu kunne frygte var, at ilden i stedet ville blive vendt mod Basra Airport.

En del af hverdagen er også, at man altid skal have sin udrustning og våben på eller indenfor rækkevidde. Smilende forklarede POM, med et anstrøg af sarkasme, – Jeg kan fortælle, at det er særdeles ucharmerende, at skulle sidde på »tønden« med det hele på, men det er nødvendigt.

Glade englændere

Som altid når der bliver sendt danske styrker ud i verden lyder der kritiske røster herhjemme. Denne gang lød det, – Hvad skal nogle få »tyndhuede« observationshelikoptere vel kunne gavne? POM kunne fortælle, at englænderne var utroligt glade for de fire danske helikoptere. – Ikke nok med at de kan flyve i temperaturer, der er højere, end hvad både Sea King og Lynx kan klare, men de kan også se frem og tilbage langs de ruter konvojerne som de overvåger følger, og det allerbedste, de kan også se om natten med deres FLIR Forward Looking Infrared (Infrarød søger, som ser fremad), men som også kan se bagud. Englænderne er glade for, at der er tre par øjne der samtidig observerer. Terroristerne har det med, at lade køllønnen passere, og derefter dukke op bag den. Den slags bevægelser ser en

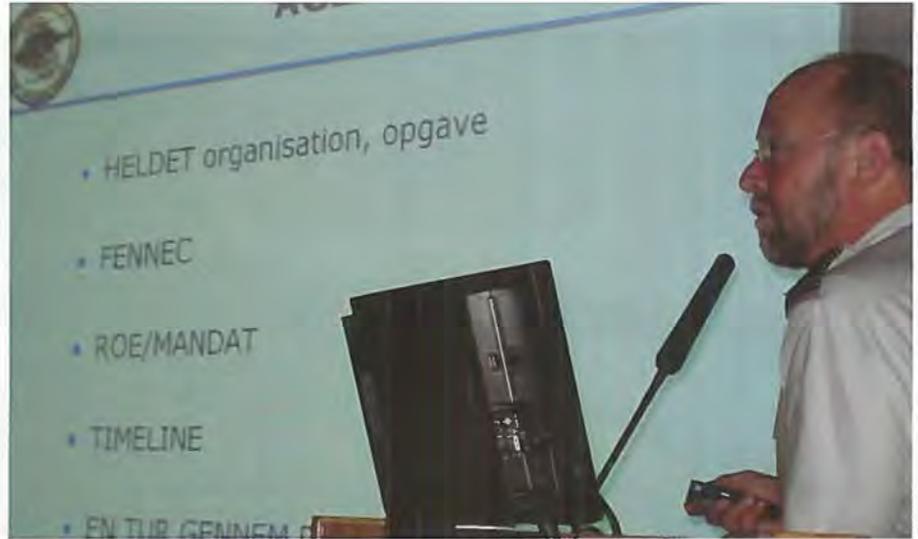


UAV'er (ubemandet observationsfly) ikke, men det gør vi. Det er en af de afgørende forskelle. Det er yderligere en fordel, at billederne kan transmitteres hjem til føreren, helt ud til en afstand omkring 30 miles.

– Hvad er det så de kan se? FLIR har en evne til at »se« temperaturforskelle ned til under 1 grads varme. Det vil sige, at har terroristerne lagt en wire ud over vejen, kan det ses, har de gravet i vejsiden kan det ses. Besætningens lokalkendskab gør, at er der pludselig en stor sten, der ikke var der i går, ja så bliver den også rapporteret. Englænderne sender derefter patruljer ud for at tjekke, om det betyder en ny vejsidebombe.

Sand æder motorer

POM beskrev i malende vendinger, hvorledes sandet, – Hvad der er uhyggeligt meget af, understregede han, sniger sig ind alle steder. Et af de værste steder er i helikopternes motorer. Selv om der



Chefen for Helicopter Wing Karup, oberst S.M. Poulsen (POM), holdt foredrag for næsten 200 medlemmer af Flyvevåbnets Soldaterforening om sin tur til Irak, hvor han besøgte det danske observationshelikopterdetachment fra Eskadrille 724.

er et filter på, så er noget af sandet så fint, at de sniger sig igennem filtret og, som POM beskrev det, – Sætter sig på »krumtappen«. Det betyder, at vi må skifte motorer 10 gange så ofte som vi plejer, eller efter 25 timer. Motorerne bliver så sendt hjem til Karup og eftersat for derefter at vende tilbage til Basra. Han understregede, at selv om der kun er 50 mand man har i Irak, så stiller det

store krav til logistikken at få det hele til at køre.

Han sluttede med at fortælle, at det hold, der er i Basra nu kommer hjem til oktober, hvorefter et nyt hold, forhåbentlig i Eskadrille 721's C-130J Hercules flyver ned for at afløse. – Vores aftale om støtten til englænderne slutter til nytår.



2006 Columbia 400, N12747
Asking Price: USD 590,000



2007 Piper Malibu Meridian, OY-PKC
Asking Price: USD 2,023,100

See more aircraft for sale on our webpage

 **AIR ALPHA**

Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense Airport, Denmark
Ph: +45 65 954 954, sales@airalpha.com, www.airalpha.com

One small step ...



Agusta-Westland EH101.

Af KN Thomas Wandahl
(WAS), fartøjschef,
Eskadrille 722



»Now just let go of the controls and let the Merlin do the job for you, it is much better than you ...« Indrømmet: ordene fra instruktøren på simulatoren i England sårede nok min professionelle stolthed. Efter lidt over 2500 flyvetimer og mere end 350 SAR-missioner på Sikorsky S-61, mente jeg nok at vide, hvordan tingene bedst skulle gøres. Jeg indrømmer nu: bekendtskabet med EH101 Merlin har gjort mig klogere.

Oktober sidste år var det slut. Jeg havde min sidste SAR-vagt (SAR – Search And Rescue) med Sikorsky S-61 – en

fantastisk platform til SAR og for mig personligt en vidunderlig helikopter. Men jeg skulle omskoles til Forsvarets nye redningshelikopter Agusta-Westlands EH101 Merlin – en helikopter, der begyndte sin udvikling i midt 80'erne, men som i den danske udgave er topmoderne og udstyret med alt, hvad man som pilot kan tænke sig.

Jeg erkender, at følelsen af begejstring ikke oversteg følelsen af vemod i begyndelsen Men nu ...«Boys and their toys» – jeg erkender, det er fantastisk.

Fra skepsis til overgivelse

På forhånd var jeg skeptisk – akkurat som så mange andre, men jeg glædede mig også til at prøve kræfter med den nye helikopter. Sikorsky S-61 var og er en fantastisk helikopter. Det er umuligt at beskrive alle forskelle mellem den og EH101 Merlin, så jeg har valgt at fokusere på nogle af dem, jeg finder væsentlige og som ikke allerede har været nævnt i diverse artikler (vægt, fart,

tjenestetophøjde osv. – altså de mere gængse detaljer).

Visuelt er der ikke meget at forklare, forandringerne er synlige og markante, men det er de skam også rent teknisk. EH101 har 3 RTM motorer (Rolls Royce Turbomeca), der er fuldstændig automatisk styret af et FADEC system (Full Authority Digital Electronic Control). Sikorsky S-61 har 2 GE motorer (General Electric), der styres manuelt dog gennem en brændstoftkontrol.

Autopilot findes ikke på S-61, men den er udstyret med et Automatic Stabilisation Equipment (ASE), der principielt kan lade piloten flyve »hands off«. Men virkeligheden er dog, at ASE-systemet kun giver piloten en rimelig god hjælp til kontrol af helikopteren, men piloten skal være »med på kontrollerne« samtidig, da systemet erfaringsmæssigt ikke er så stabilt.

EH101 har et tilsvarende system der dog er væsentlig bedre. AFCS (Auto-

matic Flight Control System) er et ASE system kombineret med en autopilot, der fungerer fuldt ud, hvilket betyder, at EH101 reelt kan flyves helt uden »hands on« fra piloten under de fleste forhold. Derudover kan den lave en approach til og departure fra overfladen helt uden indblanding fra piloten.

AFCS er et utrolig stort fremskridt. Almindelig visuel flyvning samt instrument-flyvning er blevet noget lettere. Vi kan nu bl.a. lave en flyveplan, og få helikopteren til at flyve efter den, og såfremt vi ønsker det, kan den også flyve approaches (anflyvning) for os. Vores indblanding er med andre ord minimal i modsætning til S-61'eren, hvor al flyvning er manuel. Det kræver derfor også, at vi fortsat tvinger os selv til at træne basic flying skills oftere end før.

Sikkerheden øget

Fra mit synspunkt er det især den forbedring, AFCS har givet os, der er værd at nævne mht. sikkerhed. Sikkerhedsniveauet er hævet betragtelig under operationer under ekstreme forhold, selvom det er gået godt før, har vi nu et system, der virkelig kan hjælpe os. Noget jeg som pilot sætter stor pris på.

Approach til og take-off fra overfladen under vanskelige vejrforhold midt om natten er aldrig sjovt.

IS-61 havde vi næsten intet til at hjælpe os. Ved en approach til overfladen om natten og/eller i dårligt vejr kan vi flyve en »radar approach« der er et pattern designet til at tage os ned til en højde, hvorfra vi kan lave en visuel anflyvning til et objekt/punkt på overfladen. Denne approach udregnes, kontrolleres, tillempes og flyves manuelt og afsluttes med en »alternate approach«, der er en direkte approach, hvor helikopteren laver en nedstignings- profil ned til en forvalgt højde tæt på overfladen. Farten styres manuelt af piloten, der skal have »hands on« hele tiden.

Desværre er denne alternate approach ikke særlig stabil, og forskellene fra én helikopter til en anden er stor på trods af, at profilen teoretisk er identisk. Den ustabilitet giver både en fysisk usikkerhed omkring, hvornår du »rammer« din højde men også en psykisk utryghed hos besætningen omkring flyvesikkerheden, da blandt andet rate-of-descent (synkehastigheden) nogen gange kan



Sikorsky S-61

virke voldsom og overraskende mens det andre gange er meget roligt.

EH101 kan – fuldstændig automatisk – fra en tilfældig position i et operationsområde lave et fuldt approach pattern efterfulgt af en approach til et fuldstændig stabilt hover over et forvalgt punkt på overfladen. AFCS vil, når den bliver bedt om det, udregne et pattern, flyve det, dreje på finale, starte descent, decellerere og til sidst stoppe i et hover lige bagved det valgte punkt – alt sammen uden at piloten behøver at røre kontrollerne.

Merlin does the job better

Med hensyn til departure fra hover har man med S-61 mulighed for at trykke på en knap på collective stick, der så i teorien vil tage dig op til 110 fod plus radarhøjdemålerindstilling (typisk 150 fod). Farten i dette forløb styres manuelt af piloten, men får man for eksempel en motorfejl findes (oftest) kun én mulighed: nemlig at sætte helikopteren på overfladen.

På EH101 kan vi hænge i et hover og gå rundt med ét tryk på én enkelt knap, der betyder, at helikopteren stiger automatisk til en forvalgt højde med en forvalgt hastighed. Får vi en motorfejl i

dette hover, kan vi også næsten under alle forhold lave en »go around«. Og det er her, at jeg måtte acceptere instruktørens kommentar: »Now just let go of the controls and let the Merlin do the job for you it is much better than you ...« Jeg har erkendt: den gør det fortræffeligt. Den kan hjælpes, men gør det fortræffeligt alene ...

Forskellen på S-61 og EH101 er med hensyn til motorfejl/»go around« altså, at al »go around« fra EH101 foregår automatisk vha. AFCS efter ét tryk på én knap, og parameterne er meget præcise. På en S-61 kan et »go around« kun indbefatte et autoclumb (automatisk stigning) til en forvalgt højde, der normalt svinger meget, samt at alle andre parametre skal styres af piloten. Desuden har EH101 næsten altid power nok til at lave en »go around«, mens S-61 oftest må sættes på overfladen.

Mærkbare forskelle i dagligdagen

–EH101 har TCAS (Traffic Collision Avoidance System) hvilket bl.a. gør instrumentflyvning meget sikrere. I de seks EH101'ere, der med tiden skal bruges til taktisk troppetransport, er der desuden OWS (Obstacle Warning System). Et system jeg også helst ser, at vi får i de otte redningshelikoptere, da vi ofte opere-



S-61 cockpit.

rer lavt om natten – også inde over land, hvor der er mange forhindringer. Desuden har EH101 også EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System) som en yderligere sikkerhed.

– »Is i skyerne« stopper S-61'eren, der ikke kan eller må flyve under de vejrforhold, men EH101 er udstyret med både anti-ice og deice systemer, der gør det muligt at flyve i »known icing condition« og samle op til 60 millimeter is op! Hovedrotoren er udstyret med et de-ice system og haleratoren med et anti-ice system.

Det er naturligvis en klar forbedring for »vores kunder«. Umiddelbart vil jeg anslå, at det nok vil give os 8-10 missioner ekstra hvert år, hvor vi med S-61'eren måtte afslå eller udsætte missionen til bedre vejrforhold.

– Hvad angår tåge, som er det eneste andet, der kan stoppe en S-61, er situationen også forbedret en del på EH101.

Fartøjschefen kan dispensere fra alle gældende regler under en redningsmission med henblik på, at få missionen udført – naturligvis under et kæmpe ansvar, og dette gør sig stadigvæk gældende på EH101, men sikkerheden hvormed det foregår er forskellen.

I S-61 laves alle approaches fra start til slut manuelt (højde-, fart- og kurskontrol) – ligesom »go around«.

I EH101 kan vi lave en automatisk instrument- anflyvning med automatisk deceleration, hvor vi ender op i 70 fod/65 KIAS. Derefter kan vi så lande manuelt eller gå rundt, hvilket også sker automatisk efter bare ét tryk. Vi kan altså med andre ord nu komme ned mere sikkert og/eller gå rundt mere sikkert, end vi hidtil har kunnet gøre under yderst marginale vejrforhold.

– EH101 er desuden certificeret til at flyve i »lightning conditions« hvilket vores regler dog forbyder os under normale omstændigheder. Under SAR missioner er det dog, som før nævnt, fartøjschefen der træffer beslutning om en evt. tilsidesættelse af reglerne for at løse opgaven.

– EH101 kan pressure refueles (tankning under tryk) hvilket giver os en fordel på steder som eksempelvis boreplatforme – noget vi ikke kunne med S-61.

Indretning forbedret

– EH101 har udover en lastedør som S-61 også en rampe, som betyder, at på- og aflæsning af patienter og materiel er blevet væsentlig nemmere. Det er nu

muligt at køre ting (hospitalssenge, kuvøser o.lign.) ind i helikopteren i stedet for at bære det.

– EH101 har et fuldstændig nyudviklet patient leje (PTA – Patient Treatment Area), der er udviklet af en læge, så det opfylder alle krav og indeholder alt, hvad der er nødvendigt for overvågning af og simpel behandling af patienter. Til sammenligning har en S-61en bære og en defibrillator (groft sagt). Indretningen af kabinen samt den forøgede lasteevne gør, at der kan komme væsentlig flere patienter/nødstedte/passagerer med end i S-61. Derudover kan der uden problemer være mere end én hospitalsseng – igen i modsætning til S-61.

Stort er ikke nødvendigvis altid godt

EH101 er ikke meget større rent fysisk end S-61, men den vejer meget mere – op til cirka 5,5 tons. Rotordiameteren på EH101 er cirka den samme som på S-61 og sammenholdt med den væsentlig forøgede vægt betyder det at »down draften (blæsten)« fra rotoren er væsentlig kraftigere på det samme område på overfladen. Det vil sige, at på samme område som S-61 »trykker« op til 10 tons skal EH101 »trykke« op til 15,5 tons, hvis helikopteren er på maksimal vægt. Det betyder, at vi i Eskadrille 722



EH101 cockpit.

skal oparbejde nye standardprocedurer (SOP – Standard Operating Procedures) for mange af vores ellers meget gennemprøvede operationer.

Alle, der indfører nye luftfartøjer, har det problem, men da vi i Eskadrille 722 nogle gange kommer ud i ekstreme situationer, hvor der er menneskeliv på spil, brugervial den erfaring, vi har i den pågældende besætning, og pludselig har vi ingen erfaring og heller ingen gennemprøvet procedure, der »virker«, hvilket vil give fartøjscheferne en meget stor opgave at løse.

Vedligeholdelse

I forhold til hvad der var forventet, ser det lige nu ud som om, at EH101 er væsentlig mere vedligeholdelsestung. Derudover har reservedele også vist sig at være svære at skaffe.

Danmark er verdens eneste operatører af netop denne type Merlin, men vores samarbejdspartnere der opererer med andre udgaver af Merlin har oplevet tilsvarende problemer.

Eftersom de andre operatører har fået en del erfaring med typen, har nogle af problemerne naturligvis løst sig, hvorefter det operative niveau er steget. De erfaringer giver lige nu en del fortrøstning. Reservedelsmæssigt er vi dog stillet som alle de andre: vi kan kun »presse på«, når vi mangler noget og så vente på,

at det forefindes. Hvad det kommer til at betyde for det operative niveau, hverken vil eller kan jeg kommentere.

Kompliceret indkøring

Indførelse af en ny helikopter er kompliceret. Der er mange opgaver, der skal løses, og det kræver en omfattende organisation. Flyvevåbnet lider af personelmangel – mest på den tekniske side – som betyder, at mange af de opgaver, der er fulgt med ved købet af EH101 skal udføres af relativt få medarbejdere.

Da Eskadrille 722 er de eneste operatører af S-61 og EH101, bliver det de samme personer, der både flyver omskoling, dækker SAR-vagter, flyver taskede flyvninger, prøveflyver, klarmelder, udfører mindre eftersyn og reparationer, deltager i møder vedrørende EH101, undersøger markedet for brugbart materiel til erstatning for materiel tilhørende S-61, afprøver nyt materiel samt rapporterer frem om afprøvningerne med EH101 osv. osv. Samtidig skal det med, at SAR-vagterne med S-61 fortsætter med uformindsket styrke.

Det arbejdspresser slider på personalet i stigende grad. Allerede inden EH101 kom til Danmark var der meget planlægning mv., der gav meget arbejde, men

siden ankomsten har arbejdspresset været enormt – specielt for teknikerne, og der er efterhånden behov for enten en nedtrapning af arbejdsbyrden eller hjælp fra anden side. Som situationen er nu, er der for store omkostninger ved at være tjenestegørende ved Eskadrille 722. Omkostninger, der for nogle kan overskygge den glæde og det faglige udbytte, der også er ved overarbejdet.

Jeg glæder mig

På trods af startvanskeligheder som manglende reservedele og overarbejdstimer, så må jeg sige, at jeg glæder mig til fremtiden med SAR-vagter på EH101.

Jeg har overstået den første her med udgangen af august, hvor EH101 den 26. august officielt overtog Skrydstrup-vagten fra S-61. Og følelsen efter vagten med den nye helikopter er klar: det oversteg alle mine forventninger. Alt forløb planmæssigt, der var ingen tekniske problemer og operativt lever EH101 fuldt ud op til det ønskede.

For mig er skiftet fra den over fyrre år gamle Sikorsky S-61 til EH101 Merlin et kæmpe spring fremad.

Eller om man vil kan følelsen beskrives med en omskrivelse af de berømte ord, så de kommer til at lyde: *One small Step for Mankind, but a giant Leap for a Man!*



TAGE OLESEN PÅ HELSEGÅRDEN



Fire RV-fly på parkeringsarealet.

Tekst og foto: Erik Rhode Andersen

Den 9. september, på en meget smuk sensommerdag, aflagde et hold hjemmemyggere besøg hos Tage Olesen på Helsegården i Mosbjerg lidt vest for Sindal flyveplads. For de mere lokal kendte hedder området også Vang Enge og Bolhede.

Kl. 11.00 landede i tre fly RV-teamet bestående af Palle Skovgaard og Stig Hammerich, Leif og Jette Pedersen samt Preben Rafn Larsen og undertegnede Erik Rhode fra Homebuilders Corner i EKRR på Helsegårdens private plads. På pladsen var allerede ankommet en RV-6 fra Sverige med Göran og Olle Bergquist, og lidt senere ankom Gert Dalgaard fra Skanderborg.

Helsegården med dens omgivelser er så smukt udformet, at man med god samvittighed kan kalde stedet for en »perle«, ikke mindst pga. Tage og hans kone Grethes gode ideer og store indsats. Helsegården er smukt omkranset af søer, vandløb samt et kanalsystem,

hvor man næsten føler sig hensat til en regnskov, og kanalerne kan besejles med husets kanoer, hvilket vi benyttede os af ved sidste års besøg.

Grethe og Tage Olesen har i mange år været beskæftiget med at pleje »patienter« med, – for at sige det mildt, – en ikke hel naturlig adfærd. Det er mennesker, som i mange tilfælde er opgivet af andre institutioner i landet. De er havnet her, hvor Grethe og Tage tager sig af dem, så de får en meningsfyldt tilværelse. Endvidere har Grethe en klinik samme sted, hvor man kan blive behandlet for ting, som også i flere tilfælde er opgivet andre steder.

Fly

Alt dette kan der faktisk fortælles mangt og meget om, men i dette tilfælde drejer det sig overvejende om hjemmebyggeren Tage Olesen og hans flyprojekter, – et færdigt og et igangværende. Også sønnen Palle, der er

professionel pilot, deltager aktivt i projekterne.

Tage var den første her i landet, der for adskillige år siden færdiggjorde et RV-fly og banede således faktisk vejen for en del senere byggere af RV-serien.

Typen er en RV-6A, som de fleste flyinteresserede efterhånden både har set og hørt om. Flyet med den store rejsehastighed og den korte start- og landingstrækning.

Skruer vi tiden en del år tilbage, skal det lige nævnes, at jeg under et ferieophold ved Tversted fik lyst til at se dette – her i landet første færdige alu-hjemmemyggede RV-vidunder, der vistnok stod i en hangar i Sindal.

Jeg fandt frem til Tages telefon-nr. og spurgte om flyet stod i hangaren i Sindal, og om det var muligt at se det evt. gennem et vindue? Vi kendte ikke hinanden på det tidspunkt, og stor var min forbavselse, da jeg ikke blot blev



Helsegården med banen i forgrunden.

tilbudt at se flyet OY-CMV, men jeg blev også tilbudt en tur!

Flyet er forsynet med en 180 hk Lycoming motor samt constant speed propel, og allerede ved enden af banen i Sindal var vi oppe i ca. 1.500 fod, og derefter jeg fik pinden på en flot tur op over Skagens gren. Jeg var vildt imponeret – 150 kts ved 75% ydelse.

Med tiden har ikke kun Tage, men også Palle fløjet OY-CMV til diverse stævner og træf dels her i landet, men også til de årlige RV-træf i Sverige og Frankrig.

Pladsen

RV'en har for længst fået sin plads på selve Helsegården, hvor der er anlagt en meget fin startbane 13-31 (N57 30,633 – E010 20,900), der er ca. 450 m og med frie ind – og udflyvningsforhold.

Tage kæmpede i øvrigt i flere år med de kommunale myndigheder, der modsatte sig, at hans plads måtte benyttes af

andre end ham selv; men efter en lang og djærv kamp og advokathjælp vandt han sagen og fik øverste myndighed Naturklagenævnets velsignelse. Sagen kan i øvrigt studeres nærmere i FLYV maj 2007, og jeg kan citere Tage for at sige, at alle hans venner er meget velkomne til at benytte hans plads, dog helst efter aftale.

Hangaren er som flere af Tages projekter utraditionel i opbygning. Hangaren har i begge ender tre udskæringer, der passer til vinger og krop, og når flyet skal ud sørger et sindrigt konstrueret system for, at kun udskæringerne åbner. Når flyet kommer tilbage anvendes den modsatte ende, hvorved man undgår at vende det, som ved andre alm. hangarer – genialt!

Tages værksted er så velassorteret og stort, at det leder tanken hen på et professionelt flyværksted. Et blik rundt giver hurtigt klarhed over, at her har man mulighed for at løse næsten enhver

opgave, ikke blot i forbindelse med fly men også i anden henseende.

Udfordring

En af grundene til besøget, var at studere Tages nye projekt en RV-10, der er 4-sædet og ligesom de øvrige RV-typer overvejende opbygget af nittede aluminiumsplader. Men i dette, som i så mange andre tilfælde går Tage utraditionelle veje.

De fleste ville helt sikkert vælge en passende Lycoming motor, f.eks. en seks cylindret Lycoming O-540 med 260 hk, som flyet er designet til, – men Tages egne ord i den forbindelse var – »det er der for lidt udfordring i«, så Palle og Tage bestemte sig for en Wankelmotor!

Som flymotor er en sådan ikke i seriefabrikation, så man må vente til fabrikken, der i dette tilfælde ligger i Schweiz, er færdig og motoren testet. Motoren er en tre-kammer udgave på 300 hk, og den forventes færdig til levering i begyndelsen af december i år.



Tage Olesen (th.) forklarer en gæst om indretningen.



Gert Dalgård, Preben Rafn Larsen og Tage Olesen kigger på Wankelmotoren.



Tage Olesen foran den specialbyggede RV-hangar.

Da Wankelmotoren har en helt anden facon end de traditionelle motorer, er det nødvendigt at fremstille specielle motorskærme, og da man af gode grunde ikke kan købe sådanne, så må man jo selv lave dem, siger Tage helt uimponeret og med vanlig jysk sindighed.

Men for at Tage kunne komme i gang med dette, har fabrikken leveret en mock-up udgave af motoren, som det fremgår af billederne, og med den monteret som udgangspunkt, har Tage så måttet fremstillet de nødvendige forme til fremstilling af en skærmene.

RV-10'eren er meget langt fremme og venter i princippet blot på motoren. Flyet er meget rummeligt og et kik rundt i kabinen afslører mange finesser og kreative detaljer.

Efter at alle havde fået tilfredsstillet deres nygerrighed og fået svar på talrige spørgsmål blev selskabet flot beværtet. Senere gik selskabet en meget smuk tur i Helsegårdens omgivelser ledsaget af Tage, der fortsatte med at besvare spørgsmål om stedets mangfoldige vegetation og dyreliv.

Sidst på eftermiddagen lettede alle fly igen og stadig med clear sky og 50 km sigt, og efter ca. 55 min. landede de tre RV'er atter i Roskilde efter et meget interessant besøg på Helsegården i Vendsyssel.

Vil man have svar på flere detaljer i Palle og Tages projekt, så kan jeg anbefale deres udmærkede hjemmeside www.rv10.dk, hvor man bl.a. kan følge med i opbygningen af RV-10'eren, samt få svar på forskellige andre spørgsmål.



Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

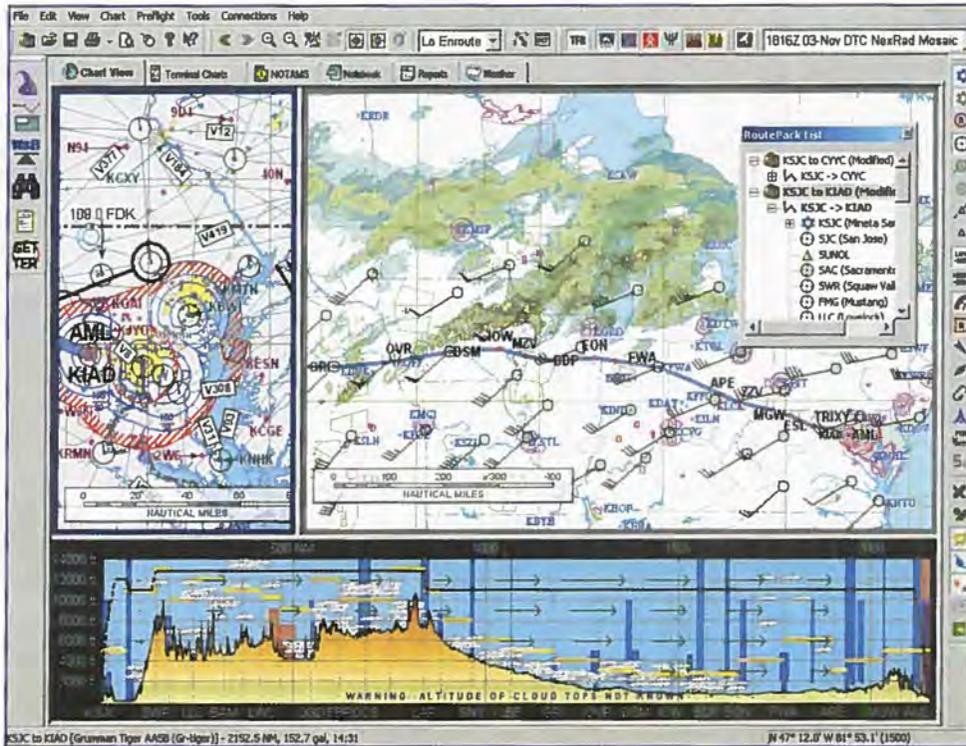
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData® trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

butik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN
Making Every Mission Possible



Af Dieter Betz

Der er dage i ens liv som er fulde af fejltagelser, lige fra morgenstunden, hvor den største fejltagelse består i, at man er stået ud af sengen.

Dage, hvor alting går skævt, så skævt, at man med nød og næppe slipper fra dem med livet i behold.

Sådan en dag var den 17. juli 1970.

En herlig sommerdag med blå himmel og en let brise. En rigtig flyvedag for livsnydere. En perfekt dag til en testflyvning.

Dagens testflyvning

Den lille Topsy Nipper stod kækt i græsset på Skovlunde flyveplads omgivet af en flok mennesker med vigtige miner og kompetente ansigtsudtryk. Nogle af dem var Luftfartsdirektoratets udsendte medarbejdere, men der var også en mekaniker i kedeldragt og flyets ejer, som havde et stort overskæg og derfor blev kaldt »Cykelstyr«.

Og mig – som meget snart skulle op og flyve apparatet, for at bevise, at det stadig kunne flyve, selv efter et langt ophold på værkstedet. Flyet blev stærkt beskadiget for to år siden ved at havne i en kornmark efter et motorstop.

Nu startede mekanikeren motoren, en modificeret Folkevognsmotor, kørte

den varm, afprøvede den i fuld gas, tomgang, fuld gas osv. Efter en lille time standsede han den og alle nikkede tilfreds.

En lille skjult fejl

Ingen problemer! Troede vi. Det var dagens næste fejltagelse. Et sted dybt inde i maskineriet gemte der sig en fejl, en lille men meget raffineret fejl. Som snart skulle vise sig.

Jeg var udsat af SLV som testpilot til den slags opgaver, fordi jeg havde den fornødne erfaring og et erhvervs-certifikat.

For mig var det en velkommen afveksling fra ruteflyvningen hos Maersk Air.

Starten går fint. Det lille ensædede fly – med kun halvfulde brændstoftanke – kommer hurtigt i luften. Alt vel. Lige til motoren hoster første gang. Jeg checker benzinhanen, karburatorforvarme, arbejder med gassen, som man nu gør. Motoren kører i to sekunder igen med fulde omdrejninger til det næste alvorlige host. Nu kan jeg se altankasserne ved boligerne for enden af bane 04 og beslutter at vende om. I altankassehøjde. Vil lande den modsatte vej ind med en smule medvind, banen er lang nok. Forkert. Der er trafik på banen. Et af skolens fly holder klar til start i den anden

ende. Jeg får en enkel kraftudfoldelse mere fra motoren, så dør den helt. Men det er nok til, at jeg i et par meters højde kan snige mig over til kornmarken ved siden af flyvepladsen.

Og jeg tænker: »Det var så det!« og den næste tanke: »Hold næsen oppe! Hold næsen oppe!«

Nedslaget

At lande i en kornmark i medvind er en absolut fejltagelse.

Alle odds er imod en god landing og selv om man forsøger at stalle flyet ned i afgrøderne, går det galt. Lige så snart kornet får fat i understellet, bliver flyets næse trukket ned. Jeg ramte jorden i en ret stejl vinkel, som smadrede propellen og brækkede næsehjulet af. Men ikke nok med det. Inertien var så stor, at hele apparatet blev kylet op i luften igen, hvor det vendte om på ryggen.

Det var fra dette tidspunkt, at jeg husker alt i slow motion.

Jeg glemmer næppe dette billede: En lysende gul kornmarkshimmel over en skinnende himmelblå mark. Det eneste forstyrrende var alle de stumper og jordklumper, som fløj omkring i det smukke sceneri. I et brøkdelt af et sekund troede jeg, at det var det allersidste billede, jeg kom til at se i mit liv.



Tipsy foran Cimber Air's hangar.



Tipsy Nipper tegning.



Legetøj for store drenge.



Desværre er der kun plads til een.

Selve nedslaget slog mig bevidstløs. Jeg fik et slag i nakken og kurede baglæns på hovedet gennem den danske muld. Heldigvis havde jeg spændt mine sikkerhedsseler meget hårdt, så jeg undgik at hamre ansigtet ned i instrumentbrættet ved det første nedslag og at brække nakken ved det næste. Da jeg kom til bevidsthed, kunne jeg ikke røre mig. Mine ben var klemt fast under instrumentpanelet, mine arme paralyseret. Mens jeg ventede på den store smerte, der måtte komme til overfladen fra et eller andet sted dybt i min krop, tænkte jeg: »Kære cykelstyr, nu har jeg ødelagt dit fly!« Jeg var virkelig ked af det.

Den ventede smerte kom ikke. Jeg sansede kun tre ting: At det lugtede af benzin, at nogen kom løbende gennem kornmarken og sidst, men ikke mindst, var der noget meget spidst som pegede på mit venstre øje. Det var så tæt på, at jeg ikke kunne fokusere på det, men jeg var ikke et sekund i tvivl om hvad det var: En lang splint fra den smadrede plexiglaskuppel, som stod som et spyd, klar til at punktere mit øje.

Jeg råbte: »Ikke røre ved flyet!« Ikke før jeg siger till!« og forklarede at flyet

skulle trækkes frem og op, væk fra mit øje.

Sirenen fra ambulancen kom nærmere, mens nogen løftede det lette fly så meget, at jeg kunne udløse selerne og kravle fri af vraget. Falckredderne grinede lidt, da de kunne se, at jeg kunne gå og stå og at folk var i gang med at samle stumperne fra flyet sammen, så vi kunne tage et »heltefoto« til familiealbummet.

Flyet så ikke godt ud men jeg slap med et lille hul i min trøje og i min ene øreflip og en god portion jord i håret.

En cykelrytter på hospitalsgangen

»Vi må hellere køre en tur ind til Glostrup«, sagde den ene Falckredder, så jeg satte mig ind på forsædet, fik en cigaret af chaufføren og vi kørte mod hospitalet uden blålus og anden dramatik. Udenfor sygehusets indgang sagde jeg pænt tak, og at jeg nok skulle klare resten selv. Endnu en fejltagelse. Venteværelset var fyldt med mennesker, der så på mig med spørgende øjne, som om de vil sige: »Hvad fejler du, som kommer sådan busende ind?«

Der var ikke en eneste ledig stol, så jeg stillede mig ude på gangen med ryg-

gen opad væggen. Gangen var lang med mange døre, og nu gik den ene dør op. Jeg så en blødende dreng som lå på et bord og skreg.

Først nu fik jeg det dårligt og begyndte at ryste. Jeg satte mig ned på gulvet og trak vejret meget dybt for at undgå at kaste op. En sygeplejerske kom forbi, standsede og kiggede ned på mig.

»De er nok væltet med en cykel?«

»Nej! Jeg er styrtet ned med en flyvemaskine!« svarede jeg nede fra min gulyplads.

»Det siger De ikke!« grinede hun højt og forsvandt ned ad gangen. Jeg havde lige fyret dagens bedste vittighed af.

Pludselig følte jeg mig meget træt og slæbte mig over til en parkeret hospitalsseng. Nu begyndte min nakke at smerte, jeg kunne ikke dreje hovedet.

Jeg lå og dømte hen, da en anden sygeplejerske kom forbi. Hun kiggede på min påklædning og mine sko – ikke ligefrem velegnet til at ligge i en hospitalsseng med.

»Hvad laver de her?« spurgte hun i en lidt militant tone og i al min naivitet gentog jeg den vanvittige påstand om, at jeg



Forfatteren lige efter crashet.

lige var faldet ned men en flyvemaskine, denne gang lidt mere ynkeligt.

»Nå«, sagde hun, klappede min arm og beordrede, at jeg skulle tage det helt roligt, nu skulle hun sørge for, at nogen tog sig af mig. I et tonefald som utvivlsomt tydede på, at hun mente det modsatte.

Det begyndte at gå op for mig, at jeg på en eller anden måde havde grebet sagen forkert an.

Resultatet var overbevisende: Ingen ville tro på mig. Der var kun een ting at gøre – tage en taxa tilbage til Skovlunde.

Ny udrykning

På flyvepladsen var de mildest talt forbavset over at se mig igen så kort tid efter, indtil jeg fik fortalt historien. Flyvelederen greb telefonen, ambulancen kom omgående, jeg blev lagt på båren og af sted igen, denne gang med sirener og blålys.

Ved modtagelsen på sygehuset genkendte jeg sygeplejersken fra hospitalsgangen. Hun fik store øjne da hun så mig: »Var det ikke Dem, som var væltet med cyklen!?« »Ja, men den havde altså vinger!«

Min dag var reddet. Min troværdighed genoprettet.

Men det bedste af det hele: Jeg var i live og tilsyneladende uskadt. *Trods alt en perfekt dag.*

Efterskrift:

Årsagen til motorstop var et lille stykke gummi på 2 x 4 millimeter. Det blev senere fundet i karburatoren og stammede fra benzinslangen.

Jeg blev indlagt til observation og fik strækbehandlinger, da to af mine halshvirvler havde lidt overlast under styrtet. Ifølge mine venner blev jeg lidt mere stivnakket end jeg var i forvejen.

Lidt om Topsy Nipper

I den engelske ordbog betyder »tipsy« lettere beruset, bedugget, påvirket, og »nipper« en lille dreng, en purk – noget som en lettere beruset lille dreng, en bedugget purk. Og når man ser en Topsy rulle henover grønsværen i lidt svajende, gyngende bevægelser, kunne man forledes til at tro, at navnet ikke var helt ved siden af. Men ingen af delene holder stik.

Flyet blev konstrueret i 1952 af Ernest Oscar Tips i Belgien i byen Gosselies. Øgenavnet »Nipper« stammer fra Ernest Tips første barnebarn, som havde samme øgenavn.

Topsy Nipper'en blev designet med henblik på at skabe et fly, der var nemt at flyve og billigt i anskaffelse og vedligeholdelse. Flyfabrikken »Avions Fairey« producerede 59 komplette fly og 78 byggesæt i årene 1959-61, hvorefter licensen blev solgt til Cobelavia og senere til Nipper Aircraft Ltd. som fik »Slingsby Sailplanes« til at bygge flyene i England.

Topsy Nipper bliver stadig bygget af hjemmebyggere, som kan købe planer og komponenter af »Nipper kits and components«.



NORDKAP EKSPED

Tekst: Premierløjtnant Morten »MOL« Thing

Foto: Henning Kristensen, Flyvevåbnets Fototjeneste



Er du grå og trist? Ja, så tag din flyvemaskine og gå over skyerne! Her er tre Saab T-17 over Nordkap ved midnat.

Fire Saab T-17, seks piloter, en flymekaniker og en fotograf drog den 18. juli mod Europas nordligste punkt, Nordkap. Det blev til fire dage med oplevelser, fantastiske billeder og en masse erfaringer til de unge piloter.

I foråret mente den erfarne F-16 og T-17 pilot John »STI« Kristensen, at det var på tide at få »luftet« de unge piloter, der sad i venteposition til F-16 omskolingen i Skrydstrup. Samtidig var han lidt træt af at se på alle de gamle (men dog stadig

pæne) billeder af Saab T-17, der hang på væggene overalt i Flyvevåbnet. »Foto-Henning« fra Aalborg sagde med det samme »ja« til denne opgave.

Norges fjelde og dybe fjorde var et perfekt scenarie til dette, så hvad var et bedre mål end Nordkap?

STI nedfældede de overordnede retningslinjer for turen, og så var det ellers op til os unge piloter at finde ud af resten. Det blev til en del forskellige planer i månederne op til turen. Bl.a.

havde vi store problemer med at få tilladelse til at flyve hele vejen til Nordkap. Vores kære broderfolk var ikke meget for at have fremmede militærfly øst for den 24. længdegrad, da det åbenbart er lidt for tæt på russerne. Det betød, at vi lige akkurat ikke kunne flyve forbi den legendariske klippe, så vi planlagde at lande i Hammerfest for at køre resten af vejen – en lille tur på 3½ time hver vej.

Heldigvis blev de norske myndigheder enige med sig selv om, at fire danske T-17 ikke var noget skræmmende mili-

TIONEN



tært opbud, så to dage før afgang blev vi ringet op med den glædelige nyhed, at vi selvfølgelig måtte flyve hele vejen til Nordkap!

Dagen før afgang var afsat til briefing, men som altid opstår der ændringer i sidste øjeblik. En stor, styg front var på vej ned over Norge, så vores oprindelige plan om at flyve en smuk rute gennem det indre Norge måtte erstattes af en lav VFR-rute langs kysten, så vi kunne komme under skyerne. En god nordenvind hjalp os heller ikke, så det

så ud til, at det ville blive en meget lang første dag.

Afgang

Første ben gik mod Stavanger, hvor vi skulle have brændstof og en såkaldt »low-level briefing« for at kunne flyve lavt over fjeldene. Vejret var rigtig smukt i Danmark, men ude over Nordsøen måtte vi splitte formationen op og lave indflyvningen enkeltvis i skyer. Da vi landede viste det sig, at vores kontaktperson havde misforstået datoen,

så der var ikke nogen briefing klar til os. Efter lidt ringen rundt fik vi fat i den ansvarlige, der var taget på ferie. Han var heldigvis fleksibel, så vi fik briefing over telefonen, og så var vi klar til at tage afsted mod Vigra.

Vejret var endnu ikke helt med os, så vi måtte snige os under skyerne ude over vandet. Efter en halv time gik den ikke længere, så vi måtte igen splitte op og få et »radar pick-up« for at kunne flyve gennem skyerne. Lidt senere blev



Danske T-17 over norske skær.

vejret bedre, og med hjælp fra flyvelederen fandt vi sammen i tæt formation igen.

Første dag fortsatte med endnu et ben med stop i Brønnøysund og derfra videre til Bodø. Vejret tillod, at vi på sidste ben slog et smut indlands omkring en stor gletscher kaldet »Svartisen«. Det var et imponerende syn, men desværre kunne vi kun flyve forbi og ikke over den, da skyer spærrede passet, vi skulle igennem. På radioen hørte vi en korrespondance mellem flyvelederen og en redningshelikopter, men var dog ikke helt klar over, hvad det handlede om. Da vi landede i Bodø, fik vi imidlertid at vide, at en mand desværre var omkommet på gletscheren, lige før vi fløj forbi ...

Målet

På andendagen gjaldt det den sidste strækning mod Nordkap. I første hop nåede vi Hammerfest, der skulle fungere som base for fotoekspeditionen over Nordkap, som blot var en halv times flyvning derfra. Efter optankning med brændstof og frokost var vi klar til den sidste lille strækning. Nordatlanten viste sig desværre fra sin barske side med blæst og spredte byger, men vi fik da alligevel nogle gode skud i kassen i første forsøg.

Efter en lille opvisning i formationsflyvning foran de mange turister ved Nordkap satte vi hjulene på Norges nordligste flyveplads, Honningsvåg, hvor vi tog en taxa op til selve klippen for at nyde synet som landkrabber. Da klokken nærmede

sig midnat lettede vi igen med formålet at forbyflyve klippen – denne gang i midnatssol. Desværre var vejrguderne heller ikke med os og alle turisterne denne gang, så vi fløj nogle gange frem og tilbage foran klippen. Derefter fandt vi os ellers et hul i skyerne, så vi kunne få den ægte vare ...

Klokken 00:45 landede vi igen på Hammerfest til et velfortjent hvil efter turens højdepunkt.

Ingen spor af mennesker

Hen på eftermiddagen på tredjedagen var vi klar til at lette fra Hammerfest med kurs mod Bardufoss. Vores ærinde var at besøge det norske flyvevåbens flyveskole, der tilfældigvis også flyver med de svenske producerede Saab T-17. De kalder dem blot Saab Safari eller MFI



15 (Malmö Flyg Industri). Ruten gik over mange flotte tinder og dybe fjorde, og vi havde heldigvis fornøjelsen af en stort set vindstille dag, hvilket gjorde flyvturen imellem fjeldene fri for den nogle gange voldsomme turbulens, der kan opstå ved blot en frisk vind.

I Bardufoss blev vi modtaget af vagthavende officer på en næsten øde flyvestation. Stort set alle var taget på ferie, og desværre var der ikke en eneste norsk pilot til stede med status på T-17, så vi måtte desværre nøjes med at »flyve« formation på jorden ...

Efter endnu et hurtigt »turn-around« var vi klar til at forlade de norske fjelde og sætte kursen mod Sverige. Igen var det lidt svært at komme under skyerne og samtidig over bjergene, men efter



»Timing er altafgørende.«



T-17 i dansk bemaling havde en forbløffende evne til at gemme sig over det skandinaviske landskab – selv over byerne (her er det over Luleå).

lidt overvejelser fandt vi en passende dal med en tilsvarende god skyhøjde. Så snart vi passerede grænsen blev det bjergrige landskab erstattet af et let bakket landskab med nåletræer og søer så langt øjet rakte. Der var ingen spor af mennesker i lang tid.

De lange strækninger i det knap så hurtige fly, blev gjort meget »kortere« af det smukke og betagende landskab, og det faktum at vi havde en fotograf med, der konstant skulle fange seværdighederne med en formation i forgrunden. Efterhånden opfandt vi vores egne ord for anretninger af formationen, der egnede sig særligt godt til billeder. Desuden blev tiden også brugt på quiz-spørgsmål om flyvning på vores interne frekvens.

Luleå viste sig fra sin bedste side med svag vind og flot solskin, hvilket var tiltrængt efter 2½ dag med norsk gråvej. Som så mange gange før, blev der lige

tid til lidt »foto-flyvning« over byen til ære for de lokale.

Sverige på langs

Den fjerde og sidste dag var sat af til hjemflyvningen, der strakte sig over Sverige fra nord til syd. Det blev til nogle hurtige og effektive stop i Härnösand og Karlstad, hvor vi specielt det sidste sted modtog excellent service, og flyvelederen mente, at de da sagtens kunne holde åbent en ekstra halv time, så vi kunne tage nogle billeder, mens vi taxiede rundt i formation på banen.

Det var generelt en smuk dag, men på vej mod Gøteborg var der skyer og lidt regn – dog intet der forhindrede almindelig VFR-flyvning. Ikke desto mindre lykkedes det en tysker at forville sig ind i en sky, så han måtte have assistance fra flyvekontrollen i lang tid. Det var en lettet og noget rystet pilot, der endelig meldte, at han var kommet på ret køl og

undskyldte samtidig meget ydmygt for ulejligheden.

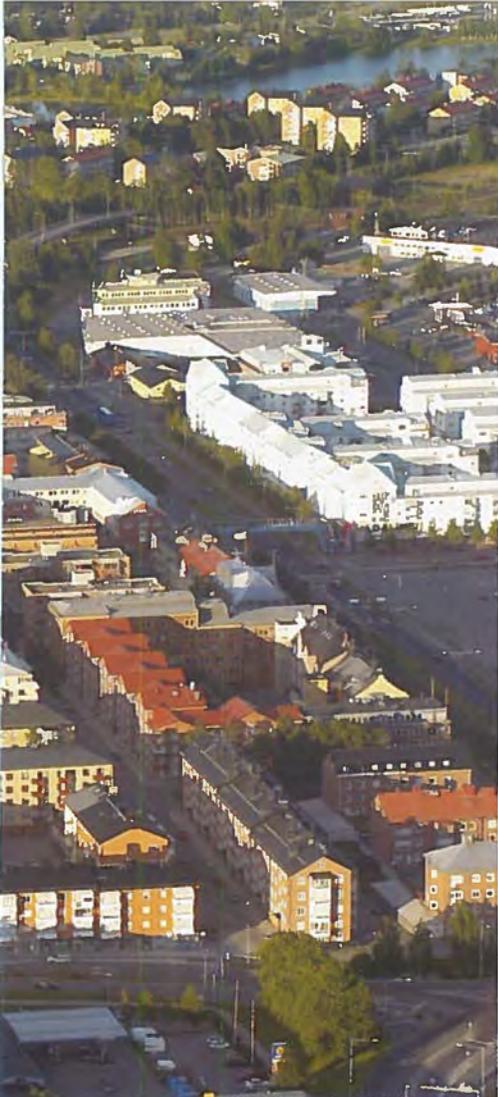
Hjemme

Alt i alt blev det en meget vellykket tur, hvor tidsplanen holdt til minuttet hele vejen. Flyene fungerede upåklageligt, og flyveåbnet fik en masse fantastiske billeder til samlingen. Vi unge piloter fik en bunke gode erfaringer i rygsækken, og både den tætte og den taktiske formationsflyvning blev rettet til igennem de mange timer i cockpittet.

Rigtig mange aspekter omkring planlægning og udførelse af langturnavigation blev klarere for os undervejs, hvilket direkte kan overføres til Lockheed F-16. Igennem forberedelserne og de 27 flyvetimer lærte jeg personligt lige så meget om flyvning, som jeg har lært igennem det sidste år.

En utrolig lærerig mission, der blev udført, alt indregnet, til en pris, der tilsvarende blot to timers flyvning i F-16.





Ekspeditionens deltagere: Bagerst fra venstre: VID, LAG, MOL og INE. Forrest fra venstre: Tage Nielsen, MUN og STI. Billedet er taget i Hammerfest Lufthavn, der virkede som vor nordligste base.



More info at
www.aircraft4sale.dk
by Dower bay, Sweden

**Partinavia P68C Vr now with retractable
gear and Glass cockpit, Garmin 1000**

vulcanair

Sales Agent in Denmark, Letland and Lithuania – Poul-Erik Kjaergaard – Mobile +45 2465 2137 – E-mail: vulcanair@mail.dk



HANGAREN 30 M UNDER FJELDET

Det var dette syn der mødte piloterne når de rullede ud til start fra deres beskyttende skjul 30 m under klipperne.

Tekst og billeder: N.M. Schaiffel-Nielsen

Ofte har man hørt om svenskernes underjordiske hangaranlæg, men ikke mange har set dem. Den svenske neutralitetspolitik både før, under og efter Anden Verdenskrig kostede det svenske samfund enorme summer. Efter verdenskrigen havde svenskerne 19 flyvestationer, Flygflottiljer, og 620 Tunnan jagerfly. Det var verdens 4. største flyvevåben, og landet havde ca. syv millioner indbyggere. I dag er der tre flyvestationer tilbage med kampfly.

Thomas Berggren har været ansat som motormekaniker ved Flygvapnet. Nu er han pensionist og en af de 50 frivillige der arbejder ved Aeroseum på den gamle »Kungliga Göta Flygflottilj« eller F9, på Säve/Göteborg City Airport lige udenfor Göteborg.

Han begynder, som alle, der skal gøre sig forståelig overfor mennesker, der ikke behersker hans sprog alt for godt med at tale langsomt. Men ildsjælen i Thomas Berggren gør meget hurtigt, at hastigheden i beretningen stiger. Resultatet var, at Deres udsendte ind imellem måtte hen og tale med pensioneret helikopterpilot fra Svenska Marinen, Jan

Dellhedtan, for at sikre sig, at den sidste historie var forstået korrekt.

Efter at have fortalt om Säves historie fra anlæggelsen i 1940 til lukningen i 1969, slog Thomas ud med armene og sagde så, – Og så går vi en tur under jorden.

Under jorden

Vi begiver os ad rullevejen hen mod hullet i bjerget. Rullevejen drejer ned mod den metertykke port, der fører ind til de 22.000 m², respektive 8.000 m², hangar- og rullevejsareal, som ender med at have 30 m fjeld over sig. Da Kong Gustav VI Adolf indviede stedet i 1955, var det mere end tophemmeligt. Det samme var to lignende konstruktioner placeret andre steder i Sverige, vi ved ikke hvor.

Anlægget blev bygget for at skjule og sikre Sveriges dengang mest moderne jagerfly Saab J-29 Tunnan (Tønden). På det tidspunkt havde det neutrale Sverige verdens 4. største flyvevåben, med 620 operative Tunnan jagerfly og hertil omkring 200 andre fly. Man mente det alvorligt med neutraliteten, og det kostede det svenske samfund dyrt.

Det var en fantastisk oplevelse at gå ned ad rullevejen, som førte ned til hangarerne. Lige indenfor porten stod en velkonserveret Harvard. Thomas Berggren fortalte med begejstring i stemmen om alle de tusinder af timer, der var gået med at restaurere flyet, og som i dag rulles ud af bjerget for at deltage i flydage rundt om i Europa.

Langs den centrale rullevej var der små lommer ind klippen. I disse lommer havde stel-, elektronik-, hydraulik- og våbenmekanikerne deres små værksteder så de hurtigt kunne komme ud og udbedre en eventuel fejl.

Inde i en sådan lomme viste og forklarede Thomas Berggren, hvorledes komplekset var bygget op.

–Ser I, forklarede han, – Regnvandet har det med at trænge ned gennem bjerget. Derfor er hele komplekset støbt i beton for at holde vandet ude. At det var lykkedes fremgik af, at der ikke var én fugtig plet at få øje på. I gulvene var der riste og nedenunder kanaler, som ledte vandet hen til de pumper, der sørgede for, at alt var tørt. Med den viden blev man om muligt endnu mere imponeret over anlægget og dets kompleksitet.



Thomas Berggren, den entusiastiske guide, læner sig op af et fantastisk velholdt T-6 Harvard, alt mens han fortæller om de mange timer, det har kostet at nå resultatet.



Svenskerne har deres egne betegnelser for de helikoptere de køber i udlandet, her en, Hkp6 (Agusta-Bell 206A). Isbjørnene på siden er markering for hver enkelt bedøvet isbjørn i Ishavet. Den med kronen over blev bedøvet, da Kong Carl XVI Gustav var med på turen.



»Den svenske Hunter« Saab J-32 Lansen.



Aeroseums egen tegning af den underjordiske installation, ca. 30 meter under fjeldet på, »Kungliga Göta Flygflottilj« eller F9, på Säve lige udenfor Göteborg.



Masser af fly

I hele komplekset stod der masser af fly. Velkonserverede og vel vedligeholdte typer som, Saab 32 Lansen, JAS 37 Viggen, JAS 35 Draken, forskellige helikoptere, civile fly, et værksted, hvor der blev undervist i fremstillingen i fly af træ. Andre steder værksteder, der ikke gav et flyværksted i det danske flyvevåben noget efter i udstyr og renlighed. Det var tydeligt, at her herskede flymekanikere. Ingen antydning af rod.

En helikopter baseret på Säve med en isbjørn malet på næsen virkede lidt forvirrende, der er ingen isbjørne i Göteborg! – Nej, forklarede Jan smilende, – I sommeren 1980 var Hkp6 helikopteren (Agusta-Bell 206A) udstationeret på skibet Ymeren i Ishavet, hvor man skulle holde øje med udviklingen i isbjørnebestanden. Man bedøvede under ekspeditionen 16 isbjørne, derfor de 16 isbjørne på siden af helikopterens næse. Isbjørnen med kongekronen over skyldes, at Kong Carl XVI Gustav var med på turen, men, sagde Jan, – Det var ikke kongen der bedøvede bjørnen.

Flyveklare jetfly

Og der stod så en Saab JA37 Viggen, flyveklar. Vel har man set Viggen på flyvevåbnets Åbent Hus dage, men at få lov at klappe denne kraftkarl af et jagerfly, som bare skal have fyldt brændstof på for at kunne rulles ud til start er imponerende. Flyet fandtes i fire versioner nemlig, angrebs-, skole-, rekognoscerings- og jagerversionerne. Det havde et meget kort startløb, og landingsløbet var det mest imponerende, 700 m, og så kunne det for øvrigt køre baglæns ved egen hjælp. JA37 havde en RM8B Svensk Flygmotor-P&W JT8D-22/7300, der leverede 12.750 kp tryk. En i øvrigt formidabel slughals, der kunne brænde det medbragte brændstof af på seks minutter ved flyvning med efterbrænder.

Et af de smukkeste fly svenskerne har bygget er »32 Lansen«, kaldet »Den svenske Hunter«. Den var, som Hawker Hunter jageren, et underlyds jagerfly som kunne løse opgaverne som jager, angrebs- og rekognosceringsfly, men som for Hawker Hunter løb tiden fra den. Flyet sidste tjeneste i Flygvapnet

var at trække luftmål for luftværnsartilleriet, hvilket ophørte i år 2000, men da havde flyet været i luften siden 1952.

Smarte fyre

Thomas Berggren fortalte historien om dengang man havde »fint besøg« fra udlandet. J 29 Tunnan flyene skulle trækkes ud af bjerget og vise, hvad de kunne. Det foregik ved at en traktor med fører og en operatør, der kiggede bagud for at holde øje med trækstangen mellem traktoren og flyet. Lige før man rullede ud af porten for at komme over jorden, startede piloten motoren. Operatøren hoppede ud af traktoren og frigjorde trækstangen fra flyet. Traktoren kørte så til højre og flyet rullede ud til venstre.

Den dag skulle én af de unge piloter spille smart for at imponere gæsterne. Han startede motoren lidt for tidligt. Pludselig var det ham der skubbede traktoren, med det resultat at trækstangen begyndte at bue opad. Lige udenfor porten tog han farten af og operatøren kunne frigøre trækstangen. Gæsterne var efter sigende meget imponeret over den operation, forklarede Jan med et grin.

Kulturhistorisk

Svenskerne er betydeligt mere bevidste om, at deres flyvevåben og dets installationer er en del af den svenske kulturarv. Jeg spurgte Jan Dellhedtan, – Hvordan er det lykkedes jer at holde stedet i så fin stand, og hvordan hænger økonomien sammen?

– Fra lukningen i 1969 til 1999, gik her 15 mand fra flyvevåbnet og holdt stedet operationsklar, men vidste jo ikke, hvornår man måske fik brug for det igen. Efter 1999 er der forsat 15 fastansatte og dertil 50 frivillige, som holder stedet i orden. De frivillige tager sig for en stor del af de ca. 10.000 besøgende vi har om året. Om økonomien forklarede han, at der lige nu ligger et lovforslag i Rigsdagen i Stockholm, som skal sikre stedets fortsatte drift. Jan forklarede, – Indtil nu har vi kun modtaget grupper på besøg, planen er, at stedet skal åbnes for publikum og så satser vi på mange flere tusinde besøgende på årsbasis.

En anden del af økonomien er at arrangere flydage på Säve, som normalt har et titusindtals publikum, som også bidrager til økonomien.



RØDEKRO FLYVEPLADS - 1. DEL

Af Svend Rasmussen

Svend Rasmussen. Født 1942, pensioneret overlærer. Medlem af Sønderjysk Flyveklub siden 1982 og instruktør de sidste 20 år.

Alle ved måske ikke, at klubbens flyveplads er uløseligt forbundet med den legendariske dr. Abild fra Åbenrå – og med grusgravning. Følgende beretning er et forsøg på at få samlet og organiseret forskellige informationer og historier om den flyveplads, der for så mange af os har været udgangspunkt for store og uforglemmelige flyveoplevelser. Beretningen gør ikke krav på kronologisk fuldkommenhed eller fyldestgørende, videnskabelig dokumentation, men er blot et ydmygt forsøg på at samle den viden, som upåagtet findes dels hos nulevende mennesker og dels i tilgængelige arkiver.

Et medlem af Sønderjysk Flyveklub havde hørt, at jeg planlagde at forske lidt i vor flyveplads' historie bl.a. i anledning af det forestående 50 års jubilæum næste år. Han gjorde mig opmærksom på, at dr. Abilds yngste søn, Niels Abild (født 1938), boede på Sjælland, og i samtalens løb fik han mig overbevist om, at en sådan historie ikke kunne skrives uden, jeg havde besøgt denne søn på Sjælland. Der var ikke anden udvej. Jeg måtte til telefonen, og på den måde fik jeg en aftale med Niels Abild om at besøge ham i Holbæk.

Grus er godt – for meget er skidt

Først lidt baggrund for det geologisk interessante område vest for Rødekro By.

Lokalhistorisk Forening i Rødekro udgiver hvert år en årbog, og i årbogen fra 1997 findes en interessant artikel af Harald Mathiassen. Artiklen handler om den tidligste udvinding af grus og sten i netop dette område – ganske vist lidt længere mod syd.

Den første grusgravning blev foretaget af en vis fabriksejer Callesen i 1890'erne i området syd for Hellevedvej og vest for jernbanen. Syd for Rødekro By ligger i dag den plantage – der i øvrigt i vestlig vindretning i en snæver vending kan give ½ m stig – og dækker over de

arealer, hvor der i sin tid ved håndkraft blev foretaget ikke uvæsentlige udgravninger af grus og sten.

Forskellige tyske og – efter genføringen – danske entreprenører har haft godt øje til grus- udvindingsmulighederne i området vest for Rødekro. Afsætning har der ikke været mangel på: Rømdæmningen i 30'erne, DSB's baneanlæg, amtets betonveje og naturligvis alm. byggeri – alle sammen gode og betalingsdygtige aftagere.

Også i dag er der brug for store mængder grus og sten, og også i dag er det økonomien, som afgør, hvor og i hvilket omfang grusforekomsterne udnyttes. Den eftertænksomme læser vil efterhånden kunne fornemme, at grus på både kort og langt sigt har været og vil forblive vor flyveplads' skæbne!!

Dr. Abild – også en initiativtager

Dr. Abild (1891-1960) var søn af smedemester Abild i Helleved.

Før 1. Verdenskrig studerede han medicin i bl.a. Heidelberg, Tyskland, og blev ved krigsudbruddet i 1914 indkaldt til den tyske hær som feltskærer. Som sådan blev han stationeret på en jagerflyveplads ved Vestfronten, og her mødte han bl.a. Manfred von Richthofen (Der Rote Baron) og en vis hr. Göring, som begge var jagerpiloter der, og som historien unægteligt tildelte vidt forskellige skæbner.

På feltlazarettet lærte doktor Abild kirurghåndværket fra bunden, og her udviklede han åbenbart teknikker, som efter krigen og i resten af tiden som ørehals- og næse-specialist i Åbenrå satte ham i stand til at udføre komplicerede plasticoperationer – en ekspertise, der tiltrak betalingsdygtige patienter fra hele Europa og USA. Det var mange år, før faget blev obligatorisk på medicinstudiet.

På den baggrund opbyggede doktor Abild en betydelig formue, der ikke alene bevirkede, at smedesønnen fra Helleved kunne pleje omgang med samfundets øverste spidser, men også tillod doktor Abild at forfølge sin liden-

skab for flyvning – en interesse, som var blevet vagt ved fronten.

Certifikat nr. 32

I juli 1934 tog doktor Abild privatflyvercertifikat (nr. 32) og lod samme år indforskrive en »Miles Hawk«, et fabriksnyt fly fra England.

Flyet blev fløjet til Kastrup af en engelsk pilot. Herfra skulle det så flyves til Sønderjylland, hvor doktor Abild af en landmand havde lejet en mark NV for Åbenrå. Marken er beliggende lidt nord for det nye sygehus og var altså den første landingsplads i Rødekro-området.

Hawk'en er et tosædet monoplan, hvilket var ret avanceret dengang, bygget i finer og med faste landingshjul.

På turen til Åbenrå blev flyet ført af sergent Sylvester Nielsen, men det meste af turen fra Kastrup fløj doktor Abild maskinen fra forsædet – dog skulle landingen naturligvis foretages af den mere rutinerede militærflyver.

Anflyvningen af det lejede jordstykke gik for så vidt fint. Finalen blev påbegyndt i pæn højde. Men et eller andet gik galt. Umiddelbart før begrænsningens træer tabte maskinen fart, ramte med højre vinge toppen af et træ og ramte jorden med venstre vinge forrest, hvorefter flyet lagde sig på ryggen, knust til pindebrænde.

De to piloter troede, deres sidste time var kommet, men mirakuløst var de begge stadig i live om end klemt fast i vraget med hovedet nedad. Nysgerrige tililende fik skubbet haleplanet til side, og på den måde kunne de fortunlede piloter kravle ud af vraget og konstatere,



Dr. L. J. Abild foran sin Hornet Moth.

de var sluppet fra havariet med et par mindre skrammer.

Vidne til det voldsomme havari var bl.a. doktor Abild's kone, der med bestyrtelse havde overværet det dramatiske styrt. Hun var gravid med familiens første barn, som blev Niels Abild's storesøster. Fra første ægteskab havde doktor Abild sønnen Erik (født 1924). Erik Abild vil optræde i et senere afsnit i denne beretning.

Pladsen på Mjølsgårds marker

Et gammelt flyerordsprog siger: Enhver landing, hvorfra man kan gå, er en vellykket landing.

Jeg skal ikke kunne sige, om doktor Abild har kendt disse vise ord, men faktum er, at han vurderede, at indflyvningsforholdene til marken nok var noget problematiske og besluttede derfor at se sig om efter en bedre plads.

Denne fandt han på Mjølsgårds marker mellem Rødekro og Egvad. Arealet blev lejet af gårdejer Nis Kjær, Mjølsgård, for en årrække, og doktor Abild gik i gang med at indrette pladsen, så den kunne benyttes til de stadigt mere moderne og krævende flytyper, som hele tiden dukkede op på markedet. I forbindelse med flytningen til de nye arealer anskaffede han i stedet for den havarerede Hawk en Hornet Moth (OY-DIL), som senere i beretningen vil komme til at spille en dramatisk rolle.

Pladsens indretning og service

Stort set har doktor Abild's plads ligget syd for den nuværende bane 26/08 og strækkende sig mod syd ned til det hegn, som i dag går parallelt med Hellevadvejen. (Se ill.) Der blev opført en hangar af bølgeblik i pladsens NV



hjørne op ad den smalle vej, som gik fra Hellevadvej til Hostrupvej nord for pladsen. Vejen er i dag delvis tilkørselsvej til Rødekro Flyveplads og fortsætter som et næsten tildækket hjulspor vest for bane 33. Hangaren, som må have ligget der, hvor benzinanlægget står i dag, havde fået taget malet gult med en sort pil pegende mod N.

Ifølge »Danish Air Pilot« fra 1939 havde pladsen en N-S udstrækning på 325 m og E-W på ca. 425 m. Mere plads behøvede den tids moderne privatfly ikke.

Den bedste anflyvning foregik E-W, og piloter blev gjort opmærksomme på, at terrænet skrånede svagt mod syd, hvad det jo også gør i dag.

Hvis man under anflyvning observerede græssende kvæg, skulle man blot overflyve pladsen i lav højde, hvorefter kvæget straks ville blive fjernet(!)

Det var ikke muligt at tanke brændstof, men hangaren kunne yde husly til 2-3 sportsfly, hvis de kunne folde vingerne sammen.

Som ved alle andre flyvepladser kunne man advisere sin ankomst til enten lejeren: Dr. med. L. J. Abild, Havnegade 7, Aabenraa, tlf. nr.193 eller ejeren: Gårdejer Nis Kjær, Mjølsgaard pr. Rødekro, tlf. nr. 18. Kjær ville også være behjælpelig med »supervision« (!)

Pladsen var efter tidens forhold ikke særlig veludstyret. Ikke desto mindre nævner forskellige kilder, at denne ubetydelige plet i slutningen af 30'erne og frem til 1940 har været genstand for udenlandske piloters opmærksomhed. Angiveligt har adskillige »flyver-esser« fra 1. Verdenskrig landet på pladsen – om Herman Göring har været deriblandt, lader sig ikke fastslå.

(Ovennævnte håndbog, »Danish Air Pilot« udgivet af »The Royal Danish Aero Club«, er et udsædvanligt detaljeret skrift, som beskriver samtlige danske militære, offentlige og private flyvepladser, bedste anflyvning, deres tekniske udstyr, nøjagtige beliggenhed og afstande til vigtige inden- og udenlandske destinationer. Udgiven 1939 – umiddelbart før invasionen af Danmark. Man kan overveje, om man allerede dengang har anet, hvad der var i gære).



Niels Abild, som fortalte forf. om faderen dr. Abild og starten på Rødekro Flyveplads.

Stadig »aktiviteter« på pladsen

Selv om krigen med sine forbud mod civil flyvning naturligvis har været en vanskelig hindring for fly-entusiaster, ved vi, at der forskellige steder i landet i det skjulte foregik aktiviteter, som besættelsesmagten ikke havde kendskab til.

Således er der en beretning, som forf. for første gang blev gjort bekendt med under samtalen med Niels Abild i Holbæk samt skriftlige kilder, der formentligt stammer fra Åbenrå Statsskoles Jubilæumsskrift fra slutningen af 1990'erne.

I bølgeblikhangaren på flyvepladsen havde doktor Abild foruden en kostbar sportsvogn også opstaldet sin Hornet Moth. Af uforklarlige grunde var den endnu ikke konfiskeret af tyskerne.

Ældste søn, Erik Abild, var i 1941 omkring 17 år og gik på statsskolen i Åbenrå. Erik Abild og hans to gode venner, Jeppe (Jesper Juel Petersen) og Skela (fætter Hans Abild), planlagde at stikke til Canada til »Little Norway« for som frivillige at lade sig uddanne til piloter og på den måde kæmpe på allieret side mod Nazi-Tyskland.

Turen skulle gå via Nordsøen til England og derfra videre til Canada. Det første lille hop over Nordsøen krævede en flyvemaskine, og en sådan havde farmand jo stående i hangaren. Farmand var sandsynligvis ikke interesseret i at låne flyet ud, så knægtene tog sagen i egen hånd.

Hangaren var naturligvis forsvarligt låst, så de gravede en lille tunnel under væggen og kom således ind til Hornet Moth'en. For at kunne betjene et så moderne fly måtte man have i det mindste lidt basisviden, og den havde de erhvervet ved at bladere i kaptajn

John Foltmanns »Lær at flyve«. Så var den side af sagen klaret.

Preflight check

Der var vist noget med at motoren skulle tørnes, så det gik man så i gang med. Skela, der var »motorkyndig«, satte sig op i cockpittet ved håndtagene og kontakterne og ventede.

Mellem propellen og hangarporten var der meget lidt plads, så Erik Abild og Jeppe klunsede om, hvem der skulle tørne motoren; når propellen begyndte at snurre, var det om at komme væk i en fart.

Erik Abild vandt og gik i gang med at trække i propellen, men absolut intet skete. Fornyeede studiet i håndbogen afslørede, at man skulle dreje propellen baglæns for at pumpe benzin ind i cylindrene. Som læst så gjort. Erik Abild drejede propellen. Der lød et voldsomt brag, der sikkert ikke blev mindre i den lille hangar. Skela i cockpittet blev så forskrækket, at han i befippelse slukkede for kontakterne igen og råbte til staklen foran propellen: »Hvofo' gøe do det?«

Men nu var man på rette vej

Midt i planlægningen kom der en væsentlig ændring. Jeppe's bror, Bent Juel Petersen, var løjtnant i Hæren, og ville absolut med på turen til England. På flyvning havde han om muligt endnu mindre forstand end knægtene, der jo dog havde gennemført en halv times studier i

Foltmanns lærebog, men Bent var en flot fyr, så han blev udnævnt til chefpilot og overtog pladsen i stedet for Jeppe.

Planning

Problemet med at komme forbi Luftwafes jagerbase på Sild udgjorde tilsyneladende ikke noget problem. Den slags detaljer kunne man ikke tage sig af.

Dagen efter »lånte« man tilstrækkeligt med benzin hos Ingeniørdistriktet i Åbenrå, og på det medbragte landevejskort over England fandt man et passende landingssted på en strand ud mod Nordsoen. På et kosterkaft havde man sømmet et Dannebrogflag, så man i det mindste kunne identificere sig ved ankomsten til England. For at imødegå en evt. nødsituation til havs medbragte man et bildæk, som i oppustet tilstand formentlig kunne bære de ombordværende.

Således forberedt og udstyret gik man i gang med eventyret.

Take off – and landing

Tidligt om morgenen før daggry den 6. april 1941 og efter at have skrevet rørende afskedsbreve til familien og kærester, savede knægtene låsen til hangaren over og fik skubbet Hornet Moth'en ud i det fri. I Foltmanns bog var det understreget, at man skulle starte i modvind, og da vinden var nordlig, måtte drengene så skubbe det tunge fly ned for enden af bane 33, hvor de steg om bord.

Målbevidste og med blikket fast rettet frem over flyets næse startede de motoren, og flyet begyndte tungt læstet at rulle hen ad græsbanen. Hurtigere og hurtigere gik det, motorlarmen var overvældende. Halen lettede, horisonten ændrede stilling.

Lige idet maskinen skulle til at lette, lød der et voldsomt bump, og både Hornet Moth'en og dens besætning var tilbage på jorden igen.

Flyet var kaput, understellet smadret og propellen i tusind stumper. Det viste sig senere, at knægtene ikke havde kontrolleret lufttrykket i dækkene. Maskinen havde stået nogle år i hangaren, og trykket i dækkene var ikke længere, hvad det burde være. I instruktionsbogen havde der ikke stået noget om, at man skulle kontrollere dæktrykket. Det var åbenbart en underforstået selvfølge i flyver kredse. Desuden var flyet under startløbet ramlet ind i en del muldvarpeskud, som sikkert også havde taget noget af farten. Hvorom alting var. De slukørede knægte måtte se i øjnene, at turen måtte aflyses, og den sure skolegang på Statsskolen skulle genoptages. (De kom faktisk aldrig til England under krigen).

Debriefing

Med besvær fik de slæbt vraget tilbage i hangaren, og så var der jo også lige et forklaringsproblem.

Den ventede skideballe var ikke så voldsom, som forventet; det, doktor Abild skældte mest ud over, var, at drengene nu havde forhindret, at en erfaren pilot kunne flyve til England og friheden.

Hornet Moth'en kom aldrig til at flyve igen; den blev faktisk konfiskeret af tyskerne, og doktor Abild måtte vente helt til 1947, før han anskaffede sig en KZ III, som kom til at udgøre ryggraden i det senere Sønderjyske Flyveselskab.

Det gamle fly eksisterer endnu. Grundlæggeren af Cimber Air, Ingolf Nielsen, brugte det til sine første passagerflyvninger i begyndelsen af 1950'erne. KZ III'eren (OY-DMO) opbevares og vedligeholdes i Cimber Airs hangar i Sønderborg som et minde om den spæde start.

(fortsættelse følger)



Cimber Air, 50 års d. 4. august 2000. Foto Knud Larsen.

Oscar Yankee

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-BGP	Piper PA-28R-200 Arrow II	28.09.2007	Ole Klammer, Holte	Solgt til Sverige
OY-BXV	Schleicher K8B	27.09.2007	Dansk Svæveflyhistorisk Klub, Herning	Ophugget
OY-HJV	Robinson R44 II	05.10.2007	European Helicopter Company, København. K	Solgt til Tyskland

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AVG	Piper J4A	27.09.2007	Henrik Gabs-Pedersen, Virum	Egon Møller
OY-BLU	Piper PA-28-181, Archer II	21.09.2007	Net-Advising Aps, Hadsund	Thomas Leonard Getz
OY-BMR	Jodel D 112	21.09.2007	Søren Andersen, Lunderskov +	Hans Nordahl Rasmussen
OY-CLA	Cessna 172 Skyhawk	12.09.2007	Aerocenter Aps, Esbjerg	Ikaros Fly Aps
OY-DBT	Saab 91D Safir	11.09.2007	Jens A. Madsen, Spjald	Per Clausen
OY-HRB	Robinson R44	21.09.2007	Reedomus Aps, Vedbæk	Den Blå Avis A/S
OY-XMJ	Schleicher Ka 6 CR	11.09.2007	K6-gruppen, København V	Kaspar Østenkær Svendsen, Skævinge
OY-XYB	Diamond H 36 Dimona	19.09.2007	Roskilde Flyvekлубs TMG-gruppe, Roskilde	DG-86 I/S

DET SKER I 2007 & 2008

NOVEMBER

- 07.-11. U.S. Air Force 60 år Air Show, Nellis AFB – Las Vegas (www.aviationnation.org)
11.-15. Dubai Air Show, Dubai, UAE (www.dubaiairshow.org)

DECEMBER

- 19.-24. 2nd Sailplane Grand Prix, Omarama, New Zealand (www.gliding.co.nz)

OG I 2008

- 24.02-26.02 Heli-Expo, Houston, Texas (www.heliexpo.com)
05.03-06.03 Avionics 2008, Amsterdam, Holland
21.03-23.03 Warbirds over Wanaka, Queenstown, New Zealand (www.warbirdsoverwanaka.co.nz)
18.04-19.04 IMAS Gebrauchtflugzeuge, Friedrichshafen (www.imas-friedrichshafen.de)
25.04-27.04 Aero Expo Prag, Pribram Airfield, Tjekkiet (www.expo.aero)
27.05-01.06 ILA Berlin, Tyskland (www.ila-berlin.de)
13.06-15.06 Aero Expo London, Wycombe Air Park, England (www.expo.aero)
14.07-20.07 Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)

Se også www.airshows.org, der omfatter mange sider med air shows i USA og Canada, og www.european-airshow.com med oversigt over air shows i Europa og uden for Europa.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

HISTORISKE VINGESUS



Mercury gøres klar til prøveflyvning. Besætningen bestod af to mand – pilot og navigatør. Billedteksten i *The Times* oplyser, at det faktisk er ihærdige folk fra toldvæsnet, der border pontonflyet for at checke nyttelasten, som blot er på godt 450 kg.

SHORT MAYO COMPOSITE

AF WILHELM WILLERSTED

Undervejs i flyvningens brogede historie har flykonstruktører verden over været udsat for at skulle klare særlige problemer for løse den stillede opgave. Et par af de svære har for eksempel været at få flyene til at opnå den størst mulige rækkevidde.

Meget har været forsøgt på mere eller mindre bizarre måder for at opnå dette. Et af dem var bl.a. at »moderflyet« transporerede »babyen« hængende under bugen eller var placeret på ryggen af madame.

Amerikanerne prøvede i jet-alderens første år på at lade en langtrækkende bombemaskine medføre sin egen jager (f.eks. XF-85 Goblin) ophængt i krog under kroppen til beskyttelse undervejs mod angribende fjender.

Før Anden Verdenskrig lod det amerikanske luftvåben specielle ligeledes krogudstyrede luftkampklare Curtiss jagere følge med store sårbare militære luftskibe

Ingen af disse eksperimenter førte dog hverken før eller siden til videre operationel anvendelse.

Inden for den civile luftfart var det især flyvningerne over lange distancer, der gav problemer.

Englænderne ønskede især at få post- og passagerflyene til at klare Atlanterhavet i ét hop.

Short flyfabrikken var ekspert i at bygge søfly. Deres store civile flyvebåde opererede på mange ruter verden over. Men hvis man skulle flyve ekstra langt, så måtte en stor del af lasten være brændstof.

Data

Short S. 21 Maïa

Motorer:.... Fire Bristol Pegasus stjernemotorer på hver 919 hk
Spændvidde:..... 34,7 m
Længde:..... 25,9 m
Højde:..... 9,55 m
Tomvægt:.....11.234 kg
Fuldvægt:.....17.252 kg
Max.hastighed:..... 332 km/t
Rækkevidde:.....1.360 km
Tophøjde:..... 6.100 m

Data

Short S. 20 Mercury

Motorer:.... Fire Napier-Halford Rapiet VI 16 cyl. motorer på hver 365 hk
Spændvidde:..... 22,2 m
Længde:..... 15,5 m
Højde:..... 4,65 m
Tomvægt:.....4.614 kg
Payload:..... 454 kg
Max.startvægt:.....7.015 kg
Max.hastighed:..... 330 km/t
Max.rækkev. (rekord):...9.820 km

Og det gik jo mildt sagt ud over fragtøkonomien.

Men så fik Short en lys ide. Det vil sige, det var faktisk major Robert H. Mayo, der fik den. Han var oprindeligt technical general manager for Imperial Airways og blev senere flykonstruktør hos Short. Han kendte i hvert fald til luftfartsøkonomi.

Major Mayo foreslog, at man ganske simpelt konstruerede en speciel søflykombination baseret på en firemotoret modificeret Short Empire flyvebåd S.21 Maia. Navnet var nu ikke en lettere omskrevet hentydning til idemanden major Mayo, men var navnet på en græsk gudinde – i øvrigt mor til handelsguden Hermes.

Desuden bestod projektet af et helt nykonstrueret – ligeledes firemotoret men meget mindre Short S.20 Mercury pontonfly. Major Mayo tog faktisk patent på og fik verdensrettighederne til tvillingefly-kombinationen Short Mayo Composite.

Empire flyvebåden S.21 Maia skulle ganske simpelt have en Short S.20 Mercury-maskine placeret på ryggen. Konstruktionen fik det blå stempel af

British Air Ministry og type-specifikationen 13/33.

Ideen var, at Short Mayo Composite skulle starte fuldtlastede (og altså med større vingebelastning end normalt mulig) med alle otte motorer på fuld kraft.

Sammen steg flyene nu til operationshøjden omkring 3.000 meter. Begge fly blev under denne fase motormæssigt styret fra cockpittet i S.21 Maia flyvebåden.

Under den sammenkoblede flyvning blev alle otte motorer altså kontrolleret fra cockpittet i Maia, men rotorfladerne i S.20 Mercury var (naturligvis) låst og neutralt stillede.

Når flykombinationen nåede operationshøjden kunne piloten i Mercury løsgøre sig fra Big Mama og nu fortsætte til bestemmelsesstedet med (fragt – især post) og i hvert fald med rigeligt brændstof ombord til de ekstra lange flydistancer – f.eks. nonstop til Nordamerika.

Opfinderen og idemanden Robert Mayo havde naturligvis også det militære aspekt i tankerne, men det blev nu i princippet ved den rent civile kombination.

Den første flyvning, hvorunder Maia slap Mercury-flyet i luften, fandt sted den 6. februar 1938 over Short fabrikken i Sydengland. Den første transatlantiske flyvning foregik 21. juli 1938 og starten gik fra Foynes ved den irske Atlanterhavs-kyst og landingen var ved Montreal i Canada – en tur på 4715 km i ét stræk. Piloten på Mercury var kaptajn Don Bennett, og flyvningen blev noteret som rekord – nemlig verdens første kommercielle, transatlantiske nonstop flyvning Øst-Vest med et tungere-end-luft fly.

Piloten og hans navigatør – de to eneste besætningsmedlemmer i Mercury brugte i øvrigt 20 timer og 21 minutter på turen med en gennemsnitsfart på godt 220 km/t. Man må håbe, at de to har hjulpet hinanden med styringen under flyvningen.

Short Mayo Composite blev benyttet af Imperial Airways på en række af deres ruter. For eksempel fløj Maia-Mercury flere gange i december 1938 på ruten til Alexandria i Ægypten. Mercury nåede først frem med post og fragt og senere fulgte Maia efter med sine 18 passagerer.

Short S.21 Maia og S.20 Mercury (Mayo Composite) fotograferet på havet i oktober 1937 ud for fabrikken i Sydengland.





Short S.20 Mercury havde meget elegante linier. Her er flyet netop landet. De første flyvninger med Mayo Composite kombinationen foregik med flyene hver for sig.



Her ses hele Mayo Composite fly-konstruktionen under start fra havet ved Southampton.

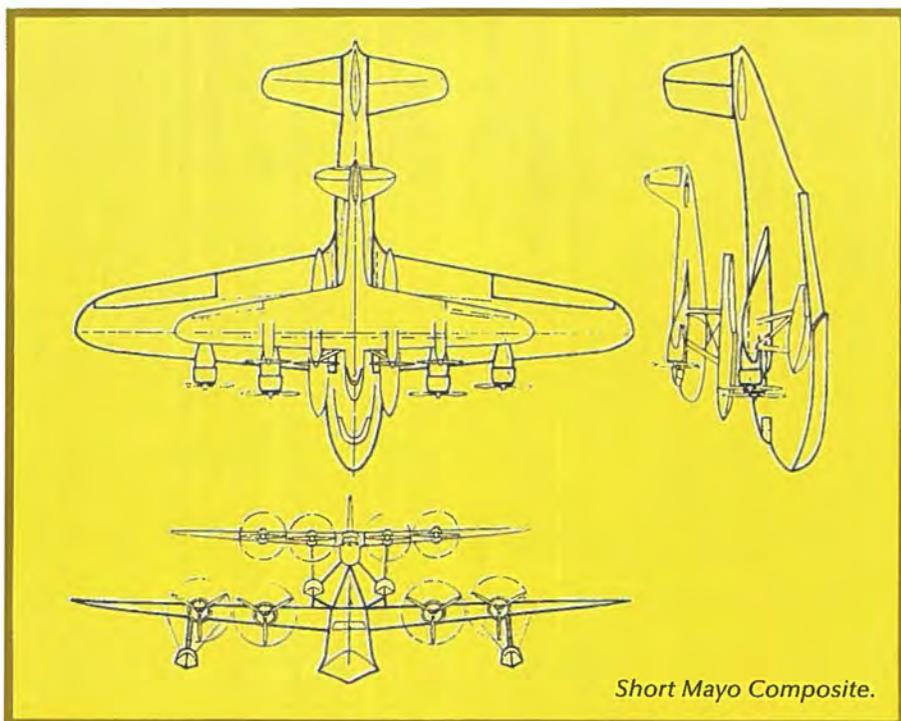
Den 6. og 8. oktober 1938 satte Mercury rekord for søfly ved at flyve fra Dundee i Skotland til Alexander Bay i Sydafrika en strækning på 9.728 km.

Der blev kun bygget ét eksemplar af søfly-duoen Short Mayo Composite.

Short S.21 Maia blev i øvrigt ødelagt i 1942 ved et tysk bombeangreb mod Poole Harbour i England. Mercury trak i uniform og blev tjenstgørende ved en hollandsk rednings-eskadrille i RAF, hvor flyet opererede som SAR og rekognosceringsfly.

Det blev til et par år i den militære løbebane, men pontonflyet blev erstattet i jobbet af landbaserede Lockheed Hudsons.

Mercury's aluminiumskrop blev smeltet om i begyndelsen af fyrrerne og genanvendt i krigsproduktionen – forhåbentlig til fly-bygning!



Short Mayo Composite.

70

For 70 år siden

Af Ingrid Muus



En af de mange rummelige Kabiner i Ju 90.

»Fra Verdens første Trafikflyvemaskine til den allernyeste, fra Junkers F 13 til Ju 90«. Forsiden af FLYV november 1937 og forsiden af FLYV oktober 2007 sender samme signal: udvikling! På blot 18 år oplevede trafikflyvningen at gå fra muligheden for at transportere fem passagerer, den ene godt nok ved siden af føreren dengang i Junkers F13, helmetalflyet fra 1919 med en vandkølet 6-cylinders Junkers Motor på 220 HK til i 1937 at kunne transportere 40 mennesker i Ju 90, stadig helmetalfly: »Den virkelig moderne Trafikflyvemaskine af 1937. Den er et fritbærende Monoplan ligesom alle sine Forgængere, og i Konstruktionen er samlede alle de mangeaarige Erfaringer, som Firmaet har indhøstet vedrørende Fremstilling af Metalflyvemaskiner.«

... efter hattehyldens udformning at dømme fløj man kun i så rolige vind- og turbulensforhold, at vinglassene kunne stå af sig selv under hele turen

Jeg kan ikke dy mig for – selvom det ikke er denne klummes ærinde – at citere fra FLYV oktober 2007, hvor Boeing 787 Dreamlinerens beskrives: kan transportere op til 330 passagerer afhængig af typen, flyet er fremstillet i syv store dele af kulfibercomposit, til sammenligning anvendes til en sektion i et fly af aluminium 1500 stykker aluminium og 40-50.000 nitter! Men tilbage til Junkeren, som med alle sine nitter og fire motorer »luftkølede eller vandkølede 800 H.K.« fragtede sine 40 passagerer med 400 km

i timen i – vil jeg påstå – langt mere behagelige omgivelser end Dreamlinerens bliver i stand til uden at jeg ved noget om indretningen i Boeing 787.

Men den stikker næppe Ju 90: »Den er indrettet til at kunne medføre 40 passagerer. Det store Midderrum i Kroppen er delt i fem mindre Rum, der hver har bekvem Siddeplads til 8 Passagerer, og mellem de polstrede Sæder er der anbragt Klappborde. Desuden er der flere mindre Rum til Fragt, Garderobe, Radio, Buffet og Toiletter(...)Der er indrettet en særlig Afdeling for Rygere. Varme-regulering, indirekte Belysning og Læsebelysning savnes naturligvis heller ikke«. Jeg synes det lyder herligt, man ser for sig 2 x 4 gode venner få et slag kort, et godt måltid mad med diverse vine på turen fra Hamburg til Syditalien, for med 400 km i timen var der jo tid til den slags. Og efter hattehyldens udformning at dømme fløj man kun i så rolige vind- og turbulensforhold, at vinglassene kunne stå af sig selv under hele turen inkl. start og landing!

I 1937 var det også agurketid for flyvningen i november måned. FLYV bærer præg af det. Oversatte artikler og små spøjse notiser fylder broderparten af spaltepladsen. Her er et par eksempler:

»Det engelske Luftfartsministerium har nylig udsendt en Liste over Gennemsnitshastigheden for de forskellige europæiske Landes Trafikmaskiner« Listen bringer både nationalitet, antal trafikmaskiner og gennemsnitshastighed i miles/time. De øverste ti pladser besættes af Tyskland med både flest og hurtigst 136/144, Sverige med få men hurtige maskiner 13/138 og England med mange men magelige 124/125. »Først langt, alt for langt nede i Ræk-

ken møder vi Danmark. Fuksepladsen indtages af Grækenland med 93 miles pr. Time« (Men hvis der nu er en sværm af græske maskiner i luften, så gør det jo ikke så meget at de flyver lidt langsommere, starten på commuterflights mellem de græske øer?).

Men i Dansk Svæveflyver Union gik det muntert til. Der var generalforsamling den 3. oktober, og »efter Mødet var der en animeret Spisning, hvor bl.a. Løjtnant Pollner fortalte om sine Oplevelser under sine Forsøg paa at flyve Ellehammers Maskine paa Kløvermarken.« Jeg får billeder på min nethinde af Louis Miehe-Renard, da han i rollen som Ellehammer i filmen »Nu stiger den« fra 1966 kæmpede med både mekanik, vejr og skeptikere – gad vide om Løjtnant Pollner optrådte i den film?

Og så en annonce, hvor konceptet tusind-tilfredse-kunder-kan-ikke-tage-fejl lanceres i FLYV:

»Jeg kan med det samme meddele Dem, at Klubben har været uhyre tilfreds med det Materiale, som De har sendt os. Krydsfineret var af en ypperlig Kvalitet, og Listerne var skaaret saa nøjagtigt ud, at vi blev overraskede. Det vilde derfor glæde os meget, om De ogsaa vilde optage Forhandlingen af Balsa. Med Haab om Forretningens Udvidelse, paa Klubbens Vegne, H.J. Agerly, Als Modelflyveklub.

Dette er blot en Prøve paa den Mængde taknemmelige Breve, som vi faar, og ud fra disse har vi set os nødsaget til at udvide Forretningen med 100%, deriblandt ogsaa Balsa.

Dansk Modelflyveindustri, Skjern. – Prislister er gratis og portofri.



**Protector**

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
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

Anders Madsen, generalsekretær
 Knud Larsen, redaktør af Flyv
 Birgit Eldov, bogholder
 Internet adr.:
 Telefax

Telefon

4614 1503

4614 1502

4614 1506

4619 1316

E-mail

am@kda.dk

flyv@kda.dk

be@kda.dk

www.kda.dk

KDA Pilotshop

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 SE-nr. 63 66 28 28
 Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

Svend L. Jensen, butiksleder
 Telefax

Telefon

4614 1507

4619 1316

E-mail

pilotshop@kda.dk

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)
 Jens Feldborg (næstfmd.)
 Hans Havsager
 Vagn Jensen
 Niels Jensen
 Søren Pedersen
 Niels-Christian Levin Hansen

Telefon

9829 3636

3250 7898

4648 0608

8644 1133

2943 2967

4828 9196

4581 0094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen
 Kronhøjrtvej 4, 8270 Højbjerg
 Telefon 8627 6663
 Internet adr.: www.ballonunion.dk
 E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hanggliding og Paragliding Union

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28
 4000 Roskilde
 Telefon 4614 1509
 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
 Hvidørevej 45
 2930 Klampenborg
 tlf. 2624 8888
 www.kunstflyvning.com
 e-mail: dolriis@syntase.dk

Dansk Motorflyver Union

www.flyvdmu.dk
Fmd.: Knud Nielsen
 Tlf. 86 23 16 52
 E-mail: knni@post2.tele.dk
Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjøl, 9440 Åbybro
 Tlf. 7878 2190
 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
 Ericavej 42 2820 Gentofte
 Telefon 4444 8876
 Internet adr.: www.ffu.dk
 E-mail: pergrunnet@hotmail.com

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 Ultralet Flyverunion

Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset
 6510 Gram
 Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00
 Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00
 tlf. 7482 2021, fax 7482 2400
 e-mail: dagmar@dbmail.dk
 www.dulfu.dk



KDA vindjakke i herre eller damemodel i farverne: Marineblå eller rød. Crossover model med mange detaljer. Yderstof i vind- og vandafvisende nylon med milky coating. Broderet KDA-logo på brystet samt web-adresse på venstre skulder.

Pris incl. moms kr. 810,-

KDA medlemmer får 10% rabat - Størrelser fra S til XXL

KDA poloshirt i herre eller damemodel i farverne: Marineblå eller hvid. Slidstærk pique kvalitet med broderet KDA-logo, brystlomme og ribdetaljer på krave og ærmer. 50% polyester, 50% bomuld.

Pris incl. moms kr. 230,-

KDA medlemmer får 10% rabat - Størrelser fra S til XXL

Kan bestilles via e-mail på pilotshop@kda.dk eller ved telefonisk henvendelse på 4614 1507

Rubrikannoncer

Aircraft painting Husum EDXJ

We are painting aircrafts up to 5,4T for fixed price.

Phone: 0049/4841/935588 · www.aircraftpainting-husum.de
or call Airservice Int. Padborg 0045/74676766

**NYERE HANGAR
SÆLGES**

Nyere hangar med elektriske
oplukkelige porte sælges.

Henvendelse til Allan på
2625 1389

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION



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

**TIL SALG
CESSNA F172H**

Utrolig flot
Aldrig skadet
Original lak/ indtræk
Autopilot mv.

Se mere på WWW.ABCLUFTFOTO.DK
Kontakt: FLYMØLLER tlf. 4087 8640
Pris kr. 350.000,-



**Tilmeld dig
nyhedsbrevet på**

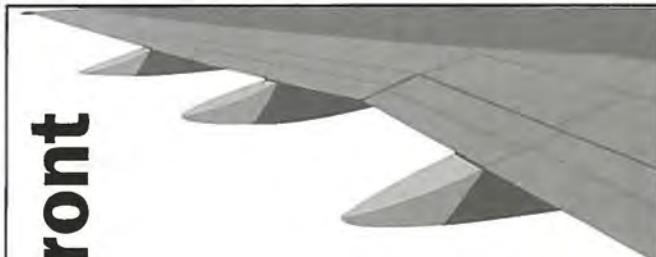
www.kda.dk



ANNONCERING I FLYV

Ring til
Allan Christensen
Tlf. 2172 5939

We bring you up front




FØRST MED MPL
Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

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

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
centralr@centralr.dk • www.centralr.dk

Lær at FLYVE

Professionel pilotuddannelse



- ATP (A) integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FRPT i 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 AS



**H
M
K**

HERNING
MOTORFLYVEKLUB

PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
Proficiency check, Træningsflyvning
Flyveskolen kan tilbyde overnatning



**Scandinavian Flight
Training Center**
e-mail: info@sftc.dk - www.sftc.dk

Sindal Lufthavn Tågholmvej 170 DK-9870 Sindal Tlf. +45 98965633	Karup Lufthavn NO Hansensvej 4 DK-7470 Karup J. Tlf. +45 97524037	Skive Lufthavn Lufthavnsvej 1 DK-7840 Højslev Tlf. +45 97524037
--------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A=Privatflyver-certifikat. **B**=Trafikflyvercertifikat af III klasse. **I**=Instrumentbevis. **VFR**=Sigtflyvning. **PFT**=Periodisk flyvetræning. **TWIN**=Tornators. **BEG**=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **N-BEG**=Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **GEN**=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. **INSTRUKTØR**=Flyveinstruktøruddannelse. **OMSKOLING**=Typeomskoling. **PPL**=Private Pilot License. **CPL**=Commercial Pilot License. **ATPL**=Airline Transport License. **IR**=Instrument rating. **Night Qualification**=Retighed til VFR-nat. **Class Rating**=Klasseretighed. **FI**=Flight Instructor. **MCC**=Multi Crew Cooperation Course. **Proficiency Check**=Praktisk prøve for forlængelse af retighed.

FLY

December 2007 12



Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

northern1 Keyman Certifikatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavnsvej 46 • 4000 Roskilde
mægler@simons1.dk • www.simons1.dk

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalsforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



Ikaros tilbyder:

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

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**

Skal du bruge

Headset



GPS



Håndradio

Så prøv Avia Radio

Firmaet med mere end 50 år indenfor Avionics



Avia Radio A/S • Hangar 141
Københavns Lufthavn Syd • 2791 Dragør
Tlf. 3245 0800 • Fax: 3245 7375

Mail: sales@avia-radio.dk • Website: www.avia-radio.dk



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tillids sag. QBE Nordic Aviation indgår i en verdensomspændende koncern og er en del af Lloyd's i London - så erfaring og sikkerhed er maksimal, når du tegner flyforsikring hos QBE.

Kontakt os og hør mere om, hvad vi kan tilbyde dig.



www.qbenai.com

QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Telefon: +45 33 45 03 00 • e-mail: info@qbenai.com



FLYV

30. årgang nr. 12 - december 2007

Abonnement og administration:

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1506, Telefax: 4619 1316
e-mail: be@kda.dk

Redaktion:

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

Redaktør

Knud Larsen (ansvarshavende)

Redaktionen:

Hans Kofoed

Annoncer:

STIBO ZONE

Kontakt: Allan Christensen
Saturnvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 86280350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

Produktion:

Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

Abonnementspris:

475 kr. pr. år plus evt. udlandsporto.

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

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

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

ISSN 0015-492X

FMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 ekempl.

For siden:

Columbia 400 på det fintklippede græs på Holbæk Flyveplads. Foto: Knud Larsen.

Artikler:

- 9 Nyt på nettet
- 10 Sløseri med vejr ...
- 12 Barsel i Holstebro
- 14 Columbia 400
- 20 Den nye kontrolcentral
- 24 Vilner og de anarkistiske irere

Rubrikker:

- 4 Leder
- 5 Kort Sagt
- 23 For 70 års siden
- 26 Det sker
- 27 Oscar Yankee
- 28 Historiske vingesus
- 32 Organisationsnyt
- 33 Navne
- 38 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Ønskesedlen

December måned retter traditionelt fokus på ønskesedler i forventning om, at det vil udløse en positiv oplevelse. Det samme kan vel også gælde for KDA?

Der har i årets løb været mange emner til ønskesedlen. Nogle fremsat til »KDA-familien« andre til dem der kunne være vore eksterne venner. Det er dog sjældent man får opfyldt alle sine ønsker – og nogle gange indfries de måske i årets løb.

At opstille en ønskeseddel for KDA er ikke særlig svært, ikke mindst hvis det gælder ønskerne til dem, der kunne være vore eksterne venner. Vi oplever desværre, at indfrielsen af mange af disse ønsker har lange udsigter og måske indfries de slet ikke.

Ønskesedlen til medlemmer af KDA-familien er heller ikke svært at opstille, selvom der er tale om helt andre »julegaver«. Der er i årets løb sendt forskellige ønsker til unionerne, hvoraf nogle allerede er indfriet. På ønskesedlen befinder der sig stadig ønske om tilbagemeldinger vedrørende udpegning af medlemmer til KDAs miljøorganisation. Det må desværre erkendes, at denne vigtige del af KDAs organisation ikke fungerer. Det kan der være forskellige årsager til.

Det vil være en særdeles velkommen gave at modtage unionernes reaktioner, så vi kan igangsætte arbejdet med at præsentere os for de nye kommuner og regioner. Den »gamle« organisation har mange steder skabt gode relationer, som der kan bygges videre på. Det samme gælder for så vidt angår Friluftsrådet, hvor KDA er repræsenteret i næsten alle nye kredse.

Det netop afsluttede formandsmøde føjede nye ønsker til ønskesedlen. Blandt flere væsentlige emner var opfølgning på Perspektivplanen. Med udgangspunkt i denne, hvor der tidligere er formuleret fire fokusområder (Luft, Miljø, Kommunikation, Perspektivplan), debatteredes den fortsatte opfølgning. Der var enighed om, at planen ikke var et statisk værktøj, men derimod et værktøj til at videreudvikle organisationen. Det stiller naturligvis krav til KDA og dermed emner til ønskesedlen: Ressourcer der, som situationen er i dag, kun kan fremskaffes via unionerne.

Et tilbageblik i KDAs aktiviteter bekræfter tendensen hos andre frivillige organisationer: Manglen på frivillige ressourcer. I KDA er vi imidlertid i den heldige situation, at mange af vore ønsker ikke når frem til ønskesedlen, idet

de på de specielle områder indenfor luftrumsbrugernes område løbende er blevet taget hånd om gennem en entusiastisk frivillig indsats. Derimod kan det konstateres, at de mere traditionelt foreningsprægede opgaver ikke har samme opmærksomhed. Forklaringen her kan være at unionerne, der skal stille ressourcepersonerne til rådighed, har hårdt brug for disse i deres respektive unioner. Derved besværliggøres KDA-udvalgsarbejde i den nuværende KDA-struktur. Hvad er alternativet? Unionernes forslag til at løse dette problem er også på ønskesedlen f.eks i form af indlæg i FLYV.

Den nuværende filosofi for KDAs udvalgsarbejde bygger på følgende: Udvalgsformanden skal primært være et bestyrelsesmedlem og udpeges af KDAs bestyrelse. Øvrige medlemmer udpeges af respektive unionerne.

I årets løb har der været trukket meget på frivilliges og ansattes indsats til gavn for alle os luftrumsbrugere. Derved er nogle af ønskesedlens emner allerede indfriet. Tak for indsatsen i det år vi snart er på vej ud af.

Glædelig jul og på gensyn i det nye år.

Aksel C. Nielsen – formand

More info at
www.aircraft4sale.dk
 by Dower bay, Sweden

Partinavia P68C Vr now with retractable gear and Glass cockpit, Garmin 1000

vulcanair

Sales Agent in Denmark, Letland and Lithuania – Poul-Erik Kjaergaard – Mobile +45 2465 2137 – E-mail: vulcanair@mail.dk

KORT SAGT



Transport- og
Energiminister
Jakob Axel Nielsen

Jakob Axel Nielsen (Konservativ) blev udnævnt til Transport- og Energiminister den 12. september 2007. Han er cand. jur. fra Århus Universitet 1994, har arbejdet i advokatvirksomheder i Århus og Aalborg og senest været advokat i Sonofon Holding.

Han blev indvalgt i Folketinget den 8. februar 2005 for det Konservative Folkeparti, herunder med virke som skatteordfører, boligordfører, kulturordfører og medieordfører.

Han er Folketingskandidat i 6. kreds, Aalborg Vest og blev ved valget den 13. november genvalgt til Folketinget.

SAS Q400

Næppe var FLYV's november nr. blevet trykt før der skete endnu et uheld med et Bombardier Dash 8 Q400 fly tilhørende SAS med registreringen LN-RDI. Den 27. oktober måtte flyet nødlande i Kastrup Lufthavn under en flyvning, hvor højre hovedhjul ikke kunne fældes helt ud og låses. Landingen forløb uden personskaade på de 44 ombordværende passagerer og besætningsmedlemmer. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane arbejder på sagen.

Årsagen til hændelsen menes ikke at være af samme karakter som ved de to forrige.

Koncernledelsen i SAS har besluttet helt at indstille flyvninger med Q400.

Spruce Goose 60 år

Den 2. november 2007 kl. 12.30 var det 60 år siden at Howard Hughes efter to taxiprøver beordrede fuld gas på alle otte motorer og trak the Hughes Flying Boat i luften for første og eneste gang på en flyvning langs Long Beach havnefront i Californien. Flyvningen varede 90 sekunder i en højde af 70 ft.

I FLYV nr. 1/1948 omtales forløbet således:

»Howard Hughes kæmpemæssige flyvebåd har været i luften. Bygningen af luftfartøjet blev påbegyndt i 1942 for den amerikanske regerings regning på et tidspunkt, da de tyske undervandsbåde for alvor truede sejladsen over Atlanterhavet. »Hercules«, som typen blev kaldt, er en trækonstruktion. Den kan medføre 500-700 personer. Dimensionerne er: Spændvidde 97,5 m, planrodens tykkelse 3,96 m, kroppens længde 76,0 m og højde 9,14 m. Fuldvægten er ca. 190 tons. Den er udstyret med otte motorer hver på 3.000 hk. Brændstoftankene kan rumme ca. 45.500 l.«

Efter denne flyvning blev flyet, der fik kælenavnet Spruce Goose, taget på

land og placeret i en hangar bygget til formålet. Her blev det vedligeholdt i 33 år i flyveklar stand til en pris af ca. 1 mio. USD pr. år.

Efter Howard Hughes død i 1976 sørgede Aero Club of Southern California for sammen med Wrather Corp. at Spruce Goose blev udstillet i en kuppelhal ved siden af det oplagte krydstogtskib Queen Mary i Long Beach.

I 1990-erne overtog filmselskabet Sony Corp. arealet, og de var ikke interesseret i Spruce Goose.

Efter nogle forhandlinger blev flyet overdraget til Evergreen International Aviation med hovedkvarter i McMinnville, Oregon, hvor firmaet har etableret et museum.

Spruce Goose blev skilt ad og transporteret nordpå til Evergreens hovedkvarter i Oregon på slæbebåd, tog og lastbiler. I perioden 1992-2000 blev Spruce Goose' (grangåsen, selv om det meste af træet er birk) dele restaureret og klargjort til udstilling i en ny museumsbygning.

Indflytningen fandt sted i september 2000. Se mere på www.sprucegoose.org.

De der for nylig har set filmen Aviator om Howard Hughes liv har fået et indtryk af hvordan flyvningen foregik i 1947.

Cimber Air bedst

For 12. gang samledes topchefer fra den



Skroget af Spruce Goose afventer restaurering ved museet i år 2000. Foto: Knud Larsen.



Vingesektion med motorgondol. Som målestok ses to personer nederst til venstre i billedet. Foto: Knud Larsen.



Fra venstre adm. dir. Jørgen Nielsen, produktchef Lone Koch og salgs- og marketingchef Bjarne Rasmussen med trofæerne.

danske rejse- og turistindustri for at overvære kåringen af de bedste i branchen ved Danish Travel Awards 2007 arrangeret af branchebladet Stand By.

Analysevirksomheden Zapera.com har blandt ca. 2.000 forbrugere og branchefolk forestået den omfattende spørgeundersøgelse, der ligger til grund for prisuddelingerne.

I kategorien »bedste indenrigsflyelskab« løb Cimber Air med titlen foran konkurrenterne SAS og Sterling. Det var således en stolt administrerende direktør, Jørgen Nielsen, der modtog præmien af aftenens konferencier, Jes Dorph-Petersen.

»Jeg er meget stolt over, at Cimber Air er kåret som bedste indenrigsflyelskab. Dette er det synlige bevis på, at vi har opfyldt vores strategiske mål om at være Danmarks førende indenrigsflyelskab«, fortæller Jørgen Nielsen.

Metro til CPH

Den 28. september åbnedes 3. etape af den københavnske Metro Østamagerbanen til Københavns Lufthavn. Køretiden fra Kgs. Nytorv til lufthavnen er 14 minutter. På strækningen passerer fire stationer Øresund, Amager Strand, Femøren og Kastrup.

Heliport på Riget

Hidtil har helikoptere, der har overført patienter til Rigshospitalet, måttet lande på et afspærret område i Fælledparken. Patienterne blev herfra kørt den sidste strækning med ambulance. Den 2. november kl. 11 landede en af Flyvevåbnets EH-101 redningshelikoptere på taget af

Rigshospitalet. Ombord var HKH Kronprins Frederik og HKH Kronprinsesse Mary. De indviede officielt den nye helikopterplatform, der er bygget på toppen af Rigshospitalets Centralkompleks.

Der blev hurtigt brug for den nye platform. Allerede kl. 1430 landede en af flyvevåbnets EH-101 helikoptere med en alvorlig syg patient fra Rønne. Patienten er den første dansker som får glæde af den nye helipad.

Platformen befinder sig 90 meter over jorden. Den er bygget i aluminium for at reducere vægten og har kostet 28,5 millioner kroner. Platformen kan modtage helikoptere på op til 15 ton.

Den nye heliport er finansieret af Mærsk McKinney Møllers fond.

Lægeundersøgelser

Når man netop har fået fornyet sin »medical« hos en flyvelæge og bagefter skal have fornyet sit bilkørekort fordi man er over 70 år, kunne må så ikke bruge sin

medical som lægeligt bevis for at man er »køreklar«. Kravene til et flyvecertifikat er jo strengere end til et bilkørekort.

Jørgen Clemens i Bagsværd har prøvet at se på myndighedernes holdning.

Han siger: »Derfor kontaktede jeg telefonisk Sundhedsstyrelsen og efter lidt omstillinger fik jeg en herre som aldrig i sine to år i styrelsen havde hørt mit spørgsmål før: »Kan en gyldig, og helt frisk lægeundersøgelse fra Riget (medical) valideres til en simpel kørekortsfornyelse?«

Da han ikke havde hørt om problemet før blev jeg bare afvist. Mit problem er for lille til at sætte nogen i gang med at ændre på reglerne.«

Så gik jeg til det lokale politi. De har jo ikke med kørekort at gøre mere, men jeg meddelte dem dog, at deres politimester ville kunne dispensere, hvis han ville. Man kontaktede hinanden i huset og afviste mig også der.

Så nu går jeg igen til egen læge og spilder tiden og penge, siger Jørgen Clemens.«

Jens Toft i Højmark (og Endelave) har tidligere skrevet til fhv. minister Mogens Lykketoft om sagen, men heller ikke her var det muligt at vække interesse for den lettelse det ville være.

Er der læsere der har prøvet samme henvendelser hører redaktionen gerne fra dem.

Aalborg Lufthavn opad

Det går som bekendt op og ned i luftfart, og lige nu går det op i ekspresfart for Aalborg Lufthavn.

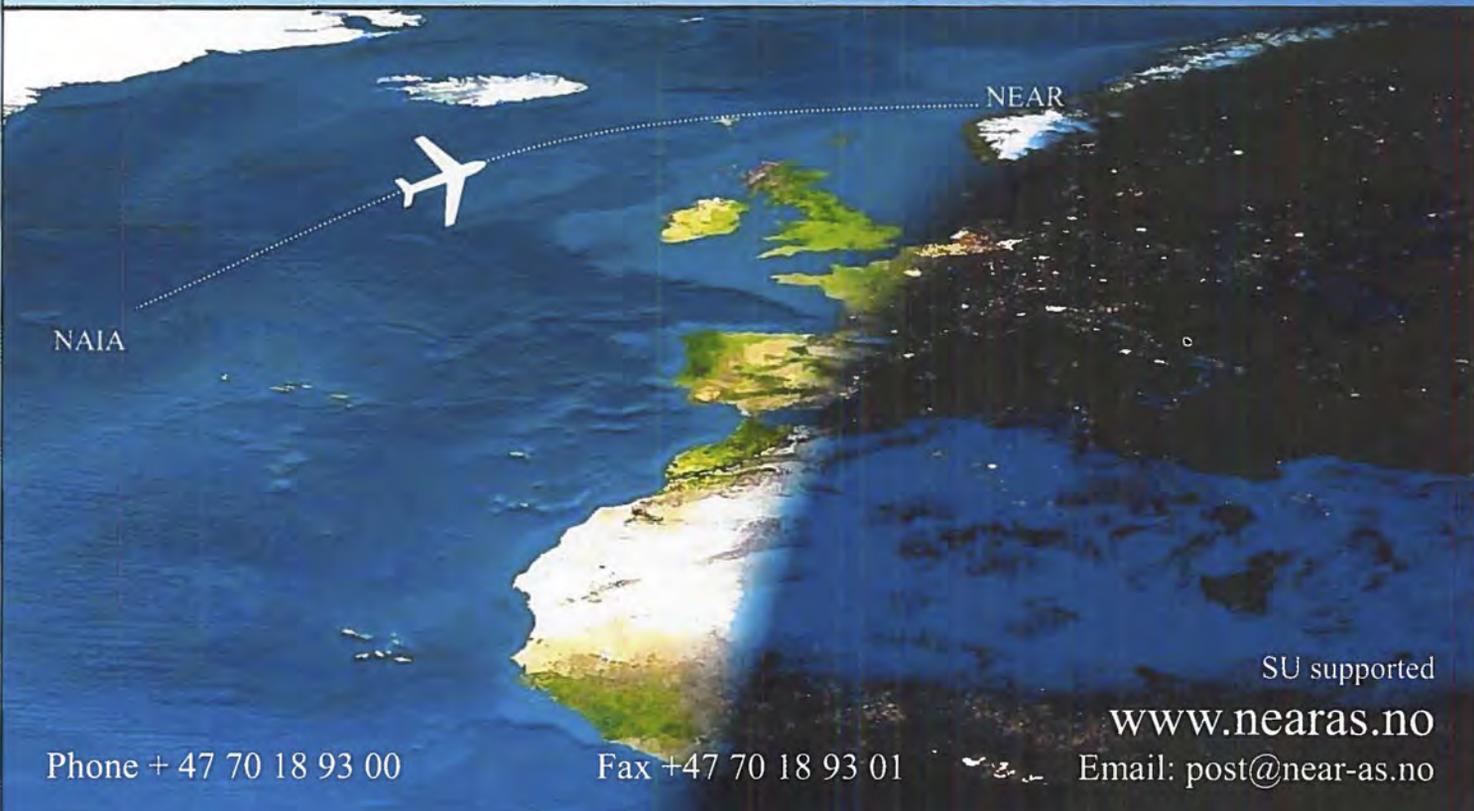
- Vi regner med en stigning i passager-tallet på ca. 25 pct. i 2007, og vi kommer tæt på en million passagerer. Prognosen siger ca. 975.000, så millionen når vi først i 2008, oplyser lufthavnsdirektør William Bluhme.



Udvidelsen af terminalbygningen.

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE

North European Aviation Resources have trained professional pilots since 1989, and from July 2001 according to the new European Flight Crew Licensing regulations, JAR-FCL. Our partner in the USA is North American Institute of Aviation which have trained Scandinavian pilots since 1972. NEAR is the only Flight Training Organization in Europe that offers a complete Professional Pilot ATPL Integrated program approved by the Norwegian Civil Aviation Authority, where the students get to spend two years in the USA. Whether you consider a Complete Professional Pilot Education with no previous experience or a modular course such as Commercial Pilot, Instrument Rating, Flight Instructor, Multi Crew Cooperation or ATPL theory. Start your career by attending the next admission test 12th of February 2008, NEAR is your best choice in Europe!



Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Email: post@near-as.no

www.nearas.no

Included in the education...

- European and American Professional Pilot Certificates
- Up to 1900 flight hours
- Apartment in USA and lodging house in Norway
- Preparation course for your first job as pilot in Denmark and Europe



THE DREAM OF FLYING

Every year NEAR is completing 36 - 48 Professional Pilots through the well known ATPL Integrated model. This is the pilot program you should start with if you have no or only minor experience from flying. We have students from Denmark at different phases in the program. Our goal is to serve and provide the students from day one of enrollment, and until the students get their certificates, and important experience as Flight Instructors. One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR and NAIA, and continued in his first Professional Pilot job in SkyEurope only short time after graduation. He says:

"The dream of flying has always been there. NEAR and NAIA made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

The first step towards your career as a Professional Pilot starts with the admission test at NEAR. The next admission tests are held on the 12th of February 2008, and will take place in our facilities at Ålesund Airport Vigra outside the town of Ålesund on the west coast of Norway. The test itself will take one day. Since we have noticed that Danish candidates take an interest in our ATPL Integrated Professional Pilot program, we will for the admission tests during 2008 invite interested candidates without costs to Norway, provided enrolment in the first class after the admission tests. Dates for testing are always announced on our website at www.nearas.no. Apply now to participate at the admission test events in Norway!

Join our next class and be a part of the best flight training in Europe!

Ole Pedersen, Accountable Manager



Kontrakten på the Flying Palace underskrives af Prinsen og chefen for Airbus Tom Enders (tv).

Væksten i passagertallet skyldes den økonomiske vækst og lufthavnens målrettede arbejde for at tiltrække lavpriseruter og charterdestinationer til Aalborg.

Samtidig er udvidelsen af Aalborg Lufthavn klar med blandt andet en ekstra ankomsthale, ny udsigtsbalkon, større afrejsehal i to etager, større restaurant i nyt design og større toldfri butik. I alt 2500 nye kvadratmeter, der gør lufthavnsterminalen 60 meter længere. Pris en million kroner pr. meter.

Med en terminalbygning, der nu er 186 meter lang, er Aalborg Lufthavn vokset til ekstra store størrelse. Udvidelsen er i samme elegante design som

den hidtidige terminalbygning fra 2001 – med de boomerangformede limtræspær, der bærer det flot svungne tag.

I stil

På Dubai Airshow var der virkelig gang i checkhæfterne eller hvad man nu bruger på de kanter når man køber fly – mange fly.

Både Airbus og Boeing fik mange ordrer. Airbus nævner 163 ordrer fra 10 kunder i regionen, i blandt var 70 A350 XWBs (kommende model) og 11 A380s til Emirates Airline.

Men det var ikke kun selskaber der købte ind, også enkeltpersoner købte. Således bestilte HRH Prince Alwaleed

bin Talal bin Abdulaziz Al Saud fra Saudi Arabien en Airbus A380 i VIP-udgave kaldet Flying Palace. Det giver god plads til Prinsen, der er bestyrelsesformand for Kingdom Holding Company. Der er et gulvareal på 551 m² i de to etager. Flyet får Rolls-Royce motorer. Hvor indretningen af flyet skal foregå er endnu ikke besluttet, og prisen på flyet blev ikke oplyst.

Prinsen ejer i øvrigt også verdens eneste privatejede Boeing 747-400.

Bel Air på Grønland

I forbindelse med mineralefterforskning har Bel Air haft en helikopter i Grønland som led i ekspedition og efterforskning af mineralerne ved Thors Land på Østgrønland.

Helikopteren har fulgt skibet MS Sannit med forskere fra Nuna Minerals A/S i august måned.

Det er et barsk og fjeldt miljø, hvorfor eneste transportmulighed for forskerne er med helikopter.

Pilot var Jesper Schmidt-Hansen, der har taget bl.a. disse fotos.



OY-HHS er en Eurocopter EC120 Colibri.



Barsk terræn for mandskab og materiel.



NYT PÅ NETTET

Af Kim Røssell

En værdifuld kilde til flyvningens historie i Danmark gøres nu tilgængelig på nettet.

I FLYV's oktobernummer fra 1975 kunne man læse, at Foreningen Flyvemuseets Venner var blevet stiftet den 25. august 1975 i Københavns Lufthavn af bl.a. fabrikant Hans Ellehammer – søn af flyvepioneren J. C. H. Ellehammer, chefen for Flyvevåbnet generalmajor Niels Holst-Sørensen, direktør i SAS Frede Ahlgreen Eriksen, overingeniør B. Helmø Larsen fra Luftfartsdirektoratet, direktør Poul Andersen fra Københavns Lufthavn og redaktør Povl Westphall.

Med et medlemstal, der i perioder har været over 2.000, har foreningen gennem økonomiske bidrag ydet en hel uvurderlig indsats for at indsamle (mens tid var), istandsætte, dokumentere, formidle og udstille dansk flyvnings historie. Gennem årene er det blevet til mere end 2,5 mill. kroner.

Siden 1984 har Flyvemuseets Venner udgivet det lille blad NYT med artikler om indsamling og istandsættelsen af flyvehistoriske effekter, portrætter af personerne der udfører dette vigtige arbejde, omtale af større donationer samt hele historien om oprettelsen af Danmarks Flyvemuseum i Billund og senere flytningen til Helsingør. Disse er sammen med et indeks gjort tilgængelige for alle på www.flyvemuseum.dk.

»Vi syntes, at NYT, når man ser tilbage på de 62 numre der er udkommet, supplerer den dækning af dansk flyvnings historie som man kan læse i FLYV, Flyvehistorisk Tidsskrift og andre gode tidsskrifter, med fokus på de konkrete projekter og folkene bag dem. Det er en unik præsentation af de flotte resultater som foreningens medlemmer har skabt, som forhåbentlig kan inspirere endnu flere til at støtte op omkring arbejdet« siger Kai Frederiksen, formand for Flyvemuseets Venner.

NYT FRA FLYSAMLINGEN & FLYVEMUSEETS VENNER

NR. 62 · OKTOBER 2007



BV 138 vræget i museet 2001

FOTO: CARSTEN JØRGENSEN

FRA SAMLINGERNE - BLOHM & VOSS BV 138

Hvem skulle, når man ser Helsingør Skibsværfts gamle støbehaller forvente, at de trods deres uprætentiose ydre, rummer flere historiske fly der kun kan ses på flymuseet! Et af disse er museets BV 138, bygget som s/n 13 0103 hos Blohm & Voss i Hamborg i maj 1943. Det var baseret på Kopenhagens See hvor det bar registreringen NJ+HE.

Under det store RAF flyvestævne den 1. juli 1945, blev det sænket ud for Kastrup, i overvæ-

relse af 200.000 jublende tilskuere. Tre andre fly "overlevede" beskydningen og blev slæbt ind til ophugning. Det første varsel om, at flyet var meget solidt.

FLYTYPEN

Blohm & Voss 138 er resultatet af en udviklingsproces, under ledelse af diplomingeniør Ricard Vogt, der undervejs løb ind i mange problemer. →

Stifteren af Kunstmuseet Louisiana Knud W. Jensen skrev i 1996 bogen »De glade givere« om de mæcener – privatpersoner – der skabte Danmarks væsentligste kunstmuseer. Uden disse »Glade givere« havde vigtige – også i international sammenhæng – kunstværker været tabt for eftertiden.

Foreningen Flyvemuseets Venner samler de »Glade givere« som gennem økonomiske bidrag vil støtte indsamling af flyvehistoriske effekter før de går

tabt, bidrage til restaureringen og formidle viden om dem og dansk flyvnings historie. Her kan alle være med til at yde en uvurderlig indsats, også uden selv at have tiden eller lysten til at »skru« på flyene. Alle bidrag – små som store – skaber resultater.

Læs mere på www.flyvemuseum.dk.



SLØSERI MED VEJR FØRTE TIL FARLIG FLYVNING

Der er kun 11 nm fra Haderslev til Vamdrup. Men for Tom Christoffersen føltes turen ulidelig lang, da han en sommermorgen valgte at flyve uden at have indhentet vejroplysninger.

Af Anette Rosenthal, journalist

Med motorvejen som eneste visuelle reference fløj Tom Christoffersen i få hundrede fods højde gennem dårlig sigt og lave skyer. I dag er han stadig rystet og har svært ved at forstå, at han valgte at flyve den morgen.

»Det var dejligt sommervejr, da jeg lettede fra Vamdrup om aftenen«, fortæller Tom Christoffersen fra Skjern. »Jeg fløj lidt rundt og så på området, inden jeg landede i Haderslev, hvor jeg overnattede i nogle venners sommerhus. Næste morgen skulle jeg flyve tidligt tilbage til Vamdrup, så jeg kunne nå på arbejde«.

Tom arbejder som flymekaniker og er ikke nogen helt uerfaren pilot. Han har fløjet siden 1987 og havde den pågældende dag 373 flyvetimer og 790 landinger bag sig.

Alligevel kom erfaringen ham ikke til gode, da han næste morgen den 17. juni 2005 betragtede den grå himmel. Der var kommet lave skyer og dis. Sigbarheden var ikke god, og det støvregnede.

»Min plan var at flyve op og se nærmere på vejret, og så lande igen, hvis det var for dårligt.

Der var ingen telefon i sommerhuset, og jeg havde ingen mobiltelefon, så jeg kunne ikke ringe og tjekke vejret«.

Tom startede, og da han var oppe i 600 fod lå han lige under loftet, og under ham var der tynde strøg af dis. Han valgte at fortsætte, da der kun er cirka 11 nm til Vamdrup.

Tvunget ned af skyer

Han fløj ud mod motorvejen for at have en fast visuel reference. Men vejret blev dårligere.

»Jeg overvejede at vende om og flyve tilbage til Haderslev. Men det var første gang, jeg havde været på pladsen, og jeg var bange for ikke at kunne finde den igen. Og jeg vidste heller ikke, om vejret var blevet dårligere bag mig. Vamdrup kender jeg rigtig godt, så jeg mente, det var sikrest at fortsætte«.

Tom fortsatte langs motorvejen mod nord. Omkring Christiansfeld var vejret helt elendigt, og Tom var nu nede i 350 fod MSL.

»Jeg blev presset længere og længere ned af de lave skyer. Jeg var klar over, at der er nogle højspændingsledninger, som krydser motorvejen. Jeg holdt godt øje med dem, og var glad, da jeg havde passeret. Derudover mente jeg ikke, at der var nogle master eller andre forhindringer i området. Men jeg havde ikke tid til at se på kortet. Al min koncentration gik med at flyve flyvemaskinen. Jeg kunne ikke risikere at tabe højde«.

Overvejer sikkerhedslanding

Tom satte hastigheden ned og fløj det meste af turen med 10 grader flaps. Da det samtidig var meget diset, frygtede han karburatoris og havde travlt med at sætte forvarme af og på.

»Mens jeg fløj, vidste jeg godt, at jeg skulle koncentrere mig om ikke at gå i panik. Tiden føltes uendelig lang. Min nødplan var at lave en sikkerhedslanding på en græsmark. Der var masser af grønne marker. Hellere det end at ende i en skov«.

Tom havde kun kortvarigt overvejet at gå op over skyerne. Men han havde ingen særlig instrumenterfaring andet end fra VFR-flyvninger, og selv om han havde brændstof til tre timer, kunne det måske godt blive svært at finde et hul i skyerne for at komme ned igen.

»Jeg begyndte at ånde lettet op, da jeg nåede motortrafikvejen mod vest ind til Vamdrup. Her var jeg på hjemmebane. Skyerne lettede også lidt – ganske lidt. Men selv 50 fod den rigtige vej føles godt i den højde. Jeg fulgte motortra-

fikvejen og lavede opkald til Vamdrup AFIS. De oplyste bane i brug, og der var ingen trafik. Det var en stor lettelse, da hjulene rørte banen«, erkender Tom, der straks gik op i tårnet til AFIS-manden.

Meldt til politiet

Da Tom kom op i tårnet, fik han en ubehagelig besked. Nogen havde ringet og sagt, at de havde meldt til politiet, at de havde set en flyvemaskine lavt over motorvejen.

»Jeg tænkte, at jeg hellere måtte lave en BL 8-10 flight safety rapport«, fortæller Tom.

Han hørte dog aldrig noget fra politiet, men efter et halvt år, blev han kaldt til SLV for at afgive forklaring.

»Da jeg tog over til Luftfartshuset, var jeg godt klar over, at der ikke var nogen grund til at prøve at svømme baglæns ud af det. Jeg havde fejlet, og det var ikke rigtig aktuelt at fyre undskyldninger af. Måske var det derfor, at vores samtale blev fornuftig, og jeg synes, det var en god oplevelse«, understreger Tom, der inden da havde været noget bekymret over, om han skulle over og have en regulær skideballe.

Han havde da også fået lidt sved på panden, da han trådte ind i lokalet til de fire repræsentanter fra SLV. Men efter en halv time, hvor han havde svaret på spørgsmål og også haft god mulighed for at fortælle sin historie, var han beroliget.

Han havde overlevet flyveturen, og der var ikke nogen yderligere represalier fra SLVs side, som han følte gav ham en god og fair behandling.

Hvorfor gjorde jeg det?

Efter den ubehagelige flyvetur kom Tom ret hurtigt ud at flyve igen. Han er ikke blevet afskrækket, men flyver med samme hyppighed som før. Men han har gjort sig mange tanker om, hvorfor det gik galt den sommermorgen.

»Jeg tror, jeg var påvirket af »target fascination«, altså at mit mål var fastlåst

i mit hoved. Jeg var opsat på at møde på arbejde til tiden. Jeg kunne have bedt mine venner om at køre mig det lille stykke til Vamdrup, men så skulle jeg tilbage og hente flyet på et senere tidspunkt.

Mine planer var med til at få mig til at tage den forkerte beslutning«, fastslår Tom, der stadig er lidt rystet over, at ingen af hans indre alarmlamper lyste. Og netop derfor har han ønsket at fortælle sin historie, så han måske kan forhindre, at andre kommer i en lignende situation.

»Alle piloter siger, at de ikke vil lade sig påvirke af sådan nogle ting, når de tager beslutninger, men når det kommer til stykket, er vi alle sammen underlagt human factors. Det er nok ikke sidste gang, jeg tager en forkert beslutning. Jeg håber bare ikke, at den bliver lige så dårlig næste gang«.

(Artiklen har tidligere været bragt i SLV tidsskrift OY-SIK).



Den 17. juni 2005 klokken 5.30 – 5.45 UTC fløj Tom Christoffersen fra Haderslev (EKHV) til Vamdrup (EKVD).

Flyvningen foregår i en lejet Cessna 172 med kendingsbogstaverne OY-PPL, normalt VFR instrumenteret og uden GPS.

Her er de gældende METAR, fra hhv. Skrydstrup og Vamdrup.
170520 METAR EKSP 170520z 24009kt 1600 -dz br
bkn002 bkn003 15/14 q1017 tempo 1200 bkn003=

170550 METAR EKVD 170550z 25008kt 0800 -dz br
bkn002 14/14 q1017=

Tom Christoffersen valgte at flyve langs de store veje, for ikke at fare vild i det dårlige vejr. »Mine planer var med til at få mig til at tage den forkerte beslutning«.

Besøg vores opdaterede hjemmeside WWW.EB-AVIONICS.DK, med altid aktuelle priser.

Nyhed: LAK-20T

To-sædet, Open-Class LAK-20

23/26 m. Glidetæl over 1:60

Komplet, flyveklar - (26m-winglets & Turbo-engine)
Alle priser er ab fabrik

Priser fra: 993.500,00 DKK. inkl. moms.



HUSK

Ændring af momsregler, træder i kraft den 31-12-2007. "Fast monteret" udstyr kan bestilles moms-frit, efter gældende regler, indtil 31-12-2007.

EB-Avionics forhandler

- LAK17A(T), LAK-19(T) & LAK-20 (T/M)
- Microair™ – VHF / Transponder
- BORGELT Variometre
- Luft-tørrings anlæg til fly & trailere
- Nano-teknologi-voks, hårdvoks & andet tilbehør
- FLARM™ (nu også med IGC-logger)
- EasySystem 6,5" Glass-Cockpit til svævefly
- VOLKSLOGGER™ & Mode-S transponder
- PLEXUS hood-rens

Lergravsvej 53 · 2300 København S · Telefon: +45 33 22 22 99



EB-Avionics
www.eb-avionics.dk

BARSEL I HOLSTEBRO

- en helt ny klubkonstruktion



Titelbilledet viser klubbens skolefly, motorsvæveren Dimona med spændvidden 16 m og »barnet«, en Graupner-model deraf med spændvidden 3,60 m. (foto Casper).

Af Henning Caspersen

Holstebro Svæveflyveklub med flyveplads i Nr. Felding ca. 5 km syd for Holstebro har oprettet en modelflyveafdeling, som blev indviet med et åbent-hus arrangement lørdag den 16. juni.

Det var meningen, at man ville præsentere både 1:1 flyvning og modelflyvning, men netop den dag var der åbne sluser for silende dagsregn, som hindrede al flyvning og den planlagte grillaften.

Alligevel var man i klubben tilfredse med dagen, der bragte en passende tilgang af nye medlemmer og flere interesserede i venteposition.

Det specielle ved den nye RC-«klub» er, at den ikke er en selvstændig klub, der lejer sig ind på arealerne i Nr. Felding, men er en integreret afdeling af den oprindelige svæveflyveklub. Med ønsket om at samle flyveinteresserede har Holstebro Svæveflyveklub oprettet en afdeling for ultralette fly og en model-afdeling.

Det hele får én fælles bestyrelse og alle medlemmer får adgang til klubhus med kantine, værksted, grill-plads mm.

For disse muligheder for socialt samvær betaler alle et grundkontingent. De enkelte afdelinger, »svævere«, »ultralette« og »RC-ere« betaler så desuden særkontingenter.

For RC-medlemmer bliver det samlede årskontingent 600 kr. (ekskl. det nødvendige kontingent på pt. 500 kr. til RC-unionen)

På vestsiden af klubbens ca. 1 km lange nord/sydgående startbane var der nogle ubenyttede arealer.

På et af disse er der i foråret anlagt to RC-baner hhv. N/S og Ø/V med tilhørende pitarealer, parkeringsplads mm.

I nær fremtid ankommer en lille bjælkehytte, klubben har fået sponsoreret. Den bliver nyttig som kryb-i-ly, da der er næsten 1 km til klubhuset.

På et andet sideareal ca. 500 m nord for RC-pladsen eller rettere »Fastvingepladsen« er der ved at blive indrettet en »Heliport«.

Bestyrelsen har dermed forebygget det desværre alt for velkendte problem i mange klubber, nemlig modsætningsforholdet mellem »fastvinger« og »helier«

Det er et problem, der synes at være et tabu-emne i stedet for at tages op til behandling og løsning.

Det er jo ikke de to pilot-kategoriers ringeagt for »hinandens« modeller og flyveinteresse, der skaber uoverensstemmelserne, men den kendsgerning (og erfaring) at de to bruger startbanen og luftrummet så forskelligt, at samtidig

heliflyvning og fastvingeflyvning på det nærmeste er en umulighed på samme måde, som hvis man prøvede at forene linestyling og RC-flyvning på samme bane.

Problemets løsning er derfor enten forskellige flyvetider eller afstand, hvor der er plads til det.

I Nr. Felding er der plads, så der kan flyves samtidigt med begge modeltyper i god indbyrdes afstand og med god indbyrdes forståelse. Man har blot måttet dele frekvenserne i et passende forhold. Inden klubben har vokset sig stor, har 2,4 GHz anlæggene måske løst dette lille problem.

På hverdage - og i vintersæsonen - svæveflyves der sjældent, og da har RC-afdelingen alle ca. 20 ha til rådighed!

På dage, hvor der flyves både 1:1 og med modeller, får i hvert fald fastvingerne visse sikkerhedsmæssige restriktioner. Der bliver elektronisk kontakt mellem »tårnet« (spilførereren) og RC-pladsen, så modeller enten kan landes eller trækkes ud i et aftalt luftrum før 1:1 starter og landinger. Her er en del rutiner, der forsigtigt skal indarbejdes og regelsættes.

Beslutningen om udvidelsen med modelflyvning er truffet på klubbens generalforsamling.

»Vi ville gerne give flere fornøjelse af vore dejlige faciliteter og arealer og dermed skabe et »Center for flyvetossed«, siger klubbens formand Lars Storper.

Det projekt er nu for modelflyvnin- gens vedkommende igangsat med klub- bens fly- og sikkerhedsansvarlige Erik Leander som RC-koordinator. Begge er personer, der er kendte for at få ting til at ske.

Uddannelse

Grundet de specielle sikkerhedsforhold er det besluttet, at RC-fastvingepiloter skal have A-certifikat, før de må flyve solo på svævedage. I klubben er man i forvejen vant til at uddanne svævepi- loterne teoretisk, både som piloter og som instruktører.

Man håber på, at kunne rekruttere RC-piloter til svævning og håber på, at disse rekrutter via deres RC-flyvning møder med en både praktisk og teore- tisk forhåndsviden.

Kongelig Dansk Aeroklub havde i 50- erne og 60-erne et instruktørkursus for modelflyvere - med skriftlig eksamen!

I vor ARF-tid kniber det gevaldigt med kendskabet til aerodynamik, stabilitet, modeltrimning mm.

Med sine fine lokaleforhold og en flyveplads lige uden for døren har det nye flyvecenter alle muligheder for at etablere et lignende moderne instruk- tørkursus, f.eks. i form af et lang-week- end seminar med flyvning kombineret med uddybende teori på klubbens hjemmeside. Der er gode overnatnings- muligheder med telt, campingvogn el- ler i hytter, der kan lejes for en meget lav pris. I alle tilfælde er der adgang til køkkenfaciliteter, toilet etc.

Hvis et sådant kursus skal være kom- petencegivende vil et RCU-«stempel» være en god hjælp! Man kunne, som KDA i sin tid, kalde kurset »Klubinstruk- tørkursus«. Der skal nok være folk, der kan udforme kurset.

I det hele taget ligger der i Nr. Felding et herligt anlæg, der gerne vil bruges!

Pladsen er endnu ikke godkendt til stormodeller og bliver det nok kun for at der ved særlige anledninger kan fly- ves med store modeller. Eksempelvis kunne et flyslæb-træf på pladsen måske være en mulighed?

Det skal lige tilføjes, at der rundt om flyvepladsen er en meget speciel og smuk natur med afmærkede gangstier,



Luftfotoet er taget fra Dimona'en i pinsen. Billedet er taget fra vestsiden, inden nogle af træerne her var fældet. (foto Henning Caspersen (Casper)).



Lars Storper (tv) og Erik Leander (th) i klubhuset i samtale med Henning Caspersen. (foto Peter Høyer)

shelters etc., så flyvepladsen er et me- get fint udflugtsmål. Måske en samlet klub-udflugt med koner og børn?

På det ret store RC-areal med god afstand mellem startbanerne og op- holdsarealerne bevares den naturlige vegetation med græs, vilde planter og selvsåede træer og buske. Det eneste, der klippes, er startbanerne og parke- ringsområdet, nogle indflyvningszoner og nogle gangarealer.

NB! Klubbens hjemmeside er under modernisering. Prøv at se www.flyve-center.dk



Kantinen. (foto Peter Høyer).

COLUMBIA 400



Tekst og foto: Knud Larsen

Udtryk som »Best GA Aircraft of the Year«, »Editors choice Award« og »Best of the Best« er udsagn fra forskellige udenlandske tidskrifter om flyet fra Bend, Oregon i USA. Air Alpha Aircraft Sales A/S i Odense Lufthavn er eneforhandler for Skandinavien af det hurtige fly fremstillet af kompositmaterialer. FLYV fik mulighed for at se på det på en kort tur.

Columbia Aircraft tager egentlig sit udgangspunkt i hjemmebyggerflyet Lancair, hvor delene til byggesættene bliver fremstillet i nabobyen Redmond.

Reglerne for fabriksfremstillede certificerede fly er imidlertid langt strengere end for fly til hjemmebygning. Da der i 1995 igen kom gang i GA-flyproduktionen etablerede ejeren af Lancair, Lance

Neibauer, sammen med nogle investorer et selvstændigt firma (The Lancair Company) med egne bygninger og ansatte i nabobyen Bend. (I 2005 ændredes firmanavnet til Columbia Aircraft Manufacturing Corp.).

Det nye firma tog udgangspunkt i tegningerne til hjemmebyggerflyet Lancair ES, der er et lavvinget fly med fast understel og sekscylindret motor. Babyen blev døbt Columbia 300 med en storebror der hed 400.

Senere blev det til 350 og 400, hvor man i dag kan få disse i forskellige varianter som 350i/350SL/350SLX hhv. 400i/400SL og 400SLX.

350-modellen har almindelig karburatormotor stadig med sekscylindre, mens 400-modellen har to turboladere med to ladeluftkølere på de seks cylindre.

Bogstaverne angiver forskelligt niveau af udstyr.

Kombinationen af skroget i kompositmaterialer, den nyeste version af Continentals sekscylindrede motor samt Garmins nyeste integrerede avionics med autopilot løfter flyet en generation frem.

Resultatet er et fly med høj hastighed anvendelig i de højere luftlag og en velindrettet kabine med tiltag der ikke fandtes i et GA-fly for blot få siden.

Columbia er certificeret efter den krævende FAA FAR Part 23 og i Utility kategorien (+4.4 G og -1,76 G). Der er dobbelt hovedbjælke i vingen, foruden er 8 mm tyk og flap, krængeror og sideror er fastgjort med ekstra bevægelsesled.



Panellayout med Garmin G1000 skærmene. Tændingsnøglen sidder nederst til venstre sammen med den røde primerknap.



Det alfanumeriske tastatur Ready Pad til hurtigbetjening af G1000 sidder lige ved hånden.

Motor

Alle 400-er er udstyret med samme motor, en sekscylindret med brændstofdindsprøjtning – Teledyne Continental TSIO-550-C med cross-flow topstykker (indsugning på den ene side af topstykket og udblæsning den modsatte side). Indsugningsiden af afstemt så alle cylindre får samme mængde brændstof og luft på rette tid. Motoren er udstyret med to turboladere der trykker luften gennem to ladeluftkølere ind i cylindrene. Motoren yder 310 hk ved 35,5 tommer ladetryk og 2.600 omdrejninger i minuttet. En særlig udgave af motoren kaldet Platinum er afbalanceret mange gange under produktionen og er udstyret med særlige brændstofindsprøjtningssystemer der samlet set giver meget behagelig og vibrationsfri gang.

Udendørs

Der er to forskellige typer afisningsanlæg til vingeforkanter, propel og forrude at vælge imellem. Vingerne har speed-brakes for lettere at komme ned på korrekt anflyvingshastighed. Hjulbremserne, der også bruges til at styre med under taxi, gør sammen med det fritsvingende næsehjul det muligt at dreje »på en femøre«.

Kabinen

Fine sæder i lyst læder, der også indrammer de to fladskærme fra Garmin G1000, giver et flot indtryk af indendørsmiljøet. De to døre letter indstigningen både til forsæderne og til bagsæderne.

Der er indbygget iltssystem (400 har en tjenestetophøjde på 25.000 fod), så man skal blot koble iltmaskerne til.

Fire Bose ANR-hovedtelefoner sænker støjniveauet.

Columbia 400 er standardudstyret med Avidyne Entegra avionics fladskærme samt en S-Tec Fifty Five X autopilot, men de tre øvrige fly i 400-serien er udstyret med Garmin G1000 inklusive den integrerede autopilot GFC700 og en såkaldt Ready pad. Det er et alfanumerisk tastatur, det gør det nemmere at betjene G1000. Tastaturet sidder umiddelbart foran midterarm lænet, så det er let at betjene med højre (og venstre) hånd, når der fx skal indtastes flyveplan data.

Det fuldautomatiske aircondition anlæg kan sænke temperaturen i kabinen 10 grader på fem minutter efter motorstart. I nogle fly skal aircondition anlæg-



Det strømlinede design med mågevinge dørene som på den berømte Mercedes Benz 300 SL bil fra 1950'erne.

get kobles fra under start (det tager for mange hestekræfter), men ikke her. Blot indtast den ønskede temperatur og den passer sig selv under hele flyvningen.

I luften

Salgschef Peter Høgsberg, Air Alpha Aircraft Sales, bragte Columbia 400 med registreringen N12747 til Roskilde Lufthavn en flot efterårsdag med blå himmel og uendelig sigtbarhed. N12747 er så godt som ny med kun 60 timer på klokken – det er mest færgeflyvningen plus nogle demo-besøg. Efter en rundgang om flyet gik vi om-

bord med FLYV's udsendte i højre sæde. Det er en stor behagelighed med to døre, og det gør det meget lettere for bagsædepassagerer at komme på plads.

Dørene lukkes med et luksuriøst »klonk« og ved et tryk på en knap pustes gummilisterne op, så tætningen ved dørene er fuldstændig.

Efter start på bane 03 drejede vi venstre ud mod Vestsjælland med plan om at lande på Holbæk Flyveplads for at tage fotos i de flotte efterårsfarver.

At det er lidt af en raket vi var ombord i vistes hurtigt på fartmåleren. 175-185

fts i 1.500 ft fik hurtigt Storebælt til at komme nærmere.

Men når det går hurtigt skal der brændstof til – omkring 20 US Gallons (ca. 80 l/t). Der er to måder at udmagre (leane) brændstofblandingen. Det kan være på enten den magre side eller den fede side af max. TIT (turbine inlet temperature). Ved den magre opnås et lavere brændstofforbrug og en lavere rejsehastighed, mens man ved den fede får man et større forbrug og en højere hastighed.

Garmin systemet har en »Lean assist« funktionsknap på den højre fladskærm. Efter et tryk på knappen vises TIT for



Næsehjulsunderstellet med strømlinede hjulskærme.



▲ Trimklap på krængroret.

► De røde speed brakes passer godt til hybenhækkens efterårsfarver.



begge turboladere, hvorved det gøres nemmere at »leane« korrekt til den ønskede indstilling.

Der er ikke et rat i panelet eller en pind i gulvet, men et joy-stick med et nydeligt træhåndtag i hver side af flyet. Det giver god plads ved forsæderne og sidder ikke i vejen ved indstigningen.

Joy-sticket sidder lidt på skrå som en naturlig forlængelse af armen med en god følelse af at have styr på flyet.

Til venstre for de to Garmin fladskærme sidder de tre standby instru-

menter (fartmåler, kunstig horisont og højdemåler). Under skærmene findes friskluftdyser, flaps kontakten og noget der ikke er set før i et propelfly: en Go around knap. Det er autopilotens Flight Director der styrer slagets gang.

Det eneste piloten skal gøre er: tryk på knappen, giv fuld gas og hæv næsen op til Flight Directorens gule vinger. Det resulterer i en stigning på 900 ft/min, også med speed brakes ude!

Der er de tre sædvanlige håndtag i midten (gas, propel, mixture) sammen

med kontakten til speed brakes. Nedenunder sidder betjeningsknapper til airconditionlægget, der når den ønskede temperatur er indstillet, passer sig selv.

Bane i brug på EKHK var bane 10 med vinden lidt fra nord, og efter en fotopause gik det retur til Roskilde (det tog kun seks minutter!). Alt for hurtigt.

Columbia er et yderst behagelig fly med højt komfortniveau. Meget velegnet til lange ture på op mod 1.200 nm. Færgeflyvning fra USA sker derfor uden montering af ekstra tank i kabinen.



Friskluftdyserne omkranser panelet med den hvide flapskontakt. Den firkantede kontakt under de to hvide vippekontakter er »Go around« knappen (se teksten). Mellem gashåndtaget og propelhåndtaget sidder kontakten til aktivering af speed brakes. Nederst knapperne til a-c anlægget.



Data

Columbia 400

Motor: Teledyne Continental TSIO-550-C på 310 hk ved 2.600 omdr./min

Propel: ... Trebladet Hartzell 78" diameter

Længde: 7,60 m

Højde: 2,75 m

Spændvidde: 11,0 m

Max. startvægt: 1633 kg

Max. landingsvægt: 1.550 kg

Tomvægt: 1.127 kg

Brændstofbeholdning: 106 US Gallons

Startløb: 400 m

Stigeevne (ved max vægt): 1.285 ft/min

Rejsehastighed 75% ydelse i 9.000 ft: 193 kts

Tjenestetophøjde: 25.000 ft

Landingsafløb: 400 m

Bedste stigevinkel: 82 kts

Bedste stigeastighed: 110 kts

Stallhastighed: 59 kts

Data

Columbia 400N12747 er udstyret med bl.a.

- Lædersæder
- G1000 avionics med Ready Pad
- Garmin G330 mode S transponder
- Jeppesen E-plates anflyvningskort
- T-watch trafik information system
- Iltsystem
- Speed brakes
- Anti ice
- Platinum motor

Udstyrsliste

Standard Avionics Suite (Columbia 400):

Avidyne FlightMax Entegra EXP5000 Primary Flight Display (10.4« lodret format)

Avidyne FlightMax Entegra EX5000 Multi-Function Display (10.4« lodret format)

Garmin GMA 340 Audio Panel
Dual Garmin GNS 430 IFR GPS, Com, VOR, LOC, and Glide-Slope

Garmin GTX™ 327 Mode C Digital Transponder

S-TEC System FiftyFiveX Autopilot including PFD Flight Director

E-Prox Graphical Terrain Awareness

Andet

Dual Fully Redundant Electrical Systems w/2 x 60 amp Alternators and 2 Batteries

Warranty: 3-Years or 900 Hours

Optional Avionics Suite (Columbia 400i/400SL/400SLX):

Garmin G1000 Primary Flight Display (10.4« vandret format)

Garmin G1000 Multi-Function Display (10.4« vandret format)

Dual IFR, GPS, COM, VOR, LOC, Glide-slope

Garmin Integrated audio panel
Garmin GTX330 Mode S Digital Transponder

GFC700 attitude-base auto-pilot med Flight Director og Control Wheel Steering

E-Prox Graphical Terrain Awareness

Sat WX with XM Satellite Weather Depiction (ikke i Europa)

Sat Radio with 130 Channels of Satellite Entertainment (ikke i Europa)



I venstre side ses motoroplysningerne. I øverste venstre hhv. højre hjørne ses frekvensinstillingerne for NAV hhv. COM. På kortet ses ved »Borup« og lidt NV for EKRK hvide diamantformede symboler; det er positionen af andre fly fra T-watch systemet. Vi flyver selv vest på (flysymbol med pil) med en GS på 190 kts.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

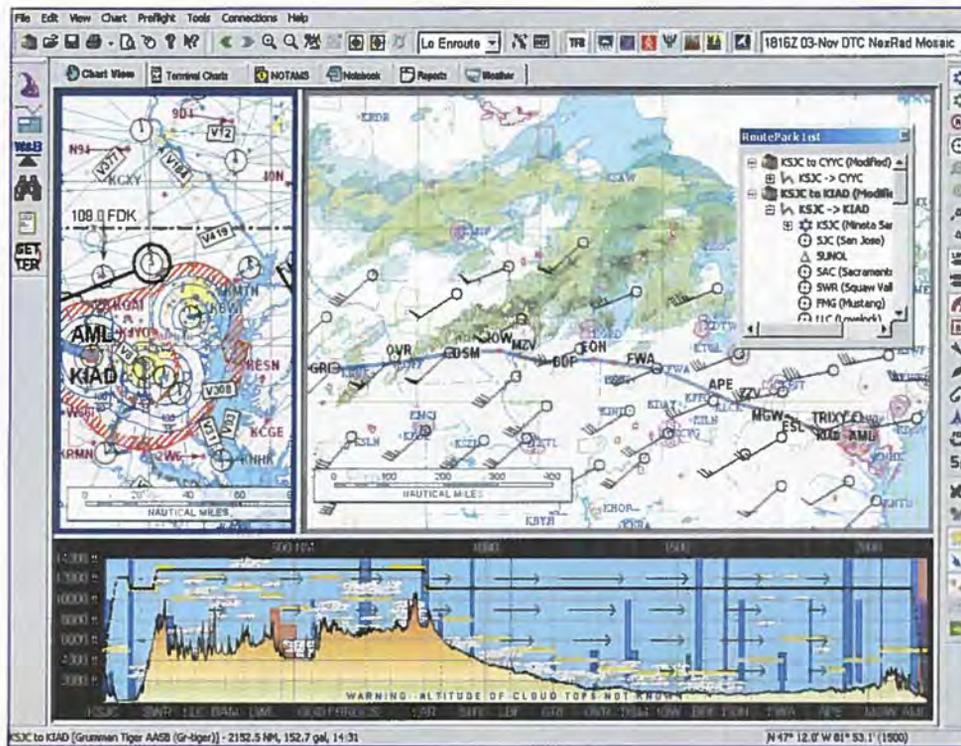
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

Split-Screen Viewing

Lets you see your route and chart details at the same time.

Graphical TFRs

Keeps you up to date on these important airspace restrictions.



RoutePack List

Helps you manage and display multiple routes on screen and in the route list.

Graphic Overlay

Jeppesen or DUATS weather on your route map for enhanced visualization.

Profile View

Shows terrain and wind arrows, lets you adjust altitude by route segment, and displays cloud bases.

Better Plans. Better Flights.

Better flying starts with better planning. Better planning starts with FliteStar—the choice of professional pilots worldwide for more than a decade.

FliteStar comes loaded with the features and functionality you want and need, whether you're a VFR, IFR or corporate pilot.

FliteStar automates the entire flight planning process from initial route planning, to getting weather and TFRs, to printing your NavLog, trip kit, charts, airport information and more.

FliteStar does it all. It's fast and easy. And unlike some other planners, FliteStar uses only the best navigation information in the industry—Jeppesen NavData®, trusted by pilots for 70 years.

So what are you waiting for? Spend less time planning and more time flying with FliteStar.

For more information please contact your local Jeppesen Dealer:

KDA Service ApS, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde, tlf: 46 14 15 07

butik@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN
Making Every Mission Possible

DEN NYE KONTROLCENTRAL - HJERTET I DANSK LUFTRUM



Kontroltårnet.

Tekst og foto: Naviair

Ved årsskiftet tager Naviair et nyt flyvekontrollsystem i brug.

Alle fly, der flyver i dansk luftrum, kontrolleres fra Naviairs kontrolcentral i Kastrup. Kontrolcentralen er bemannet 24 timer i døgnet, 365 dage om året, og er på mange måder hjertet i lufttrafiktnesten, hvorfra al trafik overvåges.

Når Naviairs nye flyvekontrollsystem tages i brug, sker det i en helt ny kontrolcentral, som er opført i forbindelse med Naviairs eksisterende bygninger i Kastrup. Selv om den nye kontrolcentral kun ligger 500 meter fra nærmeste startbane, kan flyvelederne her arbejde ganske uforstyrret af livet udenfor. Specialfremstillede ruder, en dobbelt betonkonstruktion i facaden samt lydabsorberende gulve, lofter og vægge sikrer nemlig, at hverken lys eller lyd udefra distraherer flyvelederne i deres arbejde med at overvåge trafikken i luften.

Den nye kontrolcentral giver flyvelederne optimale arbejdsbetingelser. De mere end 60 pulte, der er specialfremstillet til opgaven, er opstillet symmetrisk i to store hesteskoforme. Det skaber et harmonisk arbejdsmiljø uden visuel »støj« fra de tekniske installationer. Under de store gulvplader af amerikansk kirsebær åbner sig imidlertid en verden af kabler, der uafbrudt forsyner de tekniske systemer i pultene med de data, flyvelederne har brug for.

Nye systemer viser vejen

På følgende side ses en række af de systemer, der tilsammen skal sikre, at flyvelederne har det bedste og mest so-

fistikerede udstyr til rådighed for deres arbejde. Udover selve hovedsystemet, DATMAS, får flyvelederne blandt andet direkte adgang til et nyt radartracking-system, et nyt informationssystem samt et nyt og forbedret kommunikationssystem.

Det er afgørende for Naviair at sikre driftssikkerhed og systemstabilitet. Derfor er samtlige tekniske systemer dubleret, ligesom separate backup-systemer er etableret til de vigtigste systemer. Alle data lagres i stabile og uafhængige netværk, ligesom al data- og talekommunikation rekorderes og gemmes i lighed med de »sorte bokse«, der findes ombord på fly og skibe. Endelig sikrer et avanceret overvågningssystem, at eventuelle systemfejl identificeres og rettes øjeblikkeligt. Vi går aldrig på kompromis med sikkerheden.

DATMAS

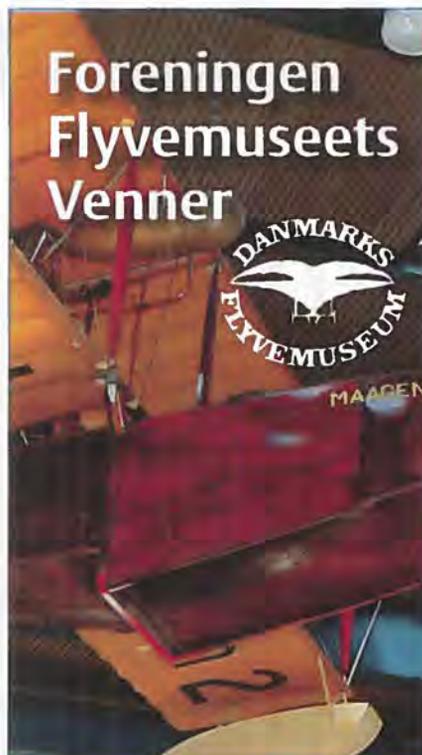
Hovedsystemet i den nye kontrolcentral er leveret af den franske leverandør, Thales. I den danske version har systemet fået navnet DATMAS, Danish Air Traffic Management System. DATMAS er et flyvekontrollsystem, som kontrollerer og overvåger al lufttrafik. Udover København installeres DATMAS også i Billund og Roskilde lufthavne.

ARTAS

Det europæiske radartrackingsystem, ARTAS, (ATM Surveillance Tracker and Server), opsamler oplysninger fra forskellige radarstationer og omsætter dem til ét radarbillede, der præsenteres for flyvelederne. ARTAS sikrer på den måde, at flyvelederne hele tiden får pålidelige radardata – også selv om én eller flere radarstationer i korte perioder er ude af drift.



En flyveleder på sin arbejdsplads i kontrolcentralen.



Foreningens formål er primært: At formidle økonomisk og anden støtte omkring den flyvehistoriske samling, Danmarks Flyvemuseum ved Danmarks Tekniske Museum, subsidiært at støtte andre flyrelaterede formål.

Foreningens midler går også til støtte af bogudgivelser og andre publikationer samt til restaureringsarbejder og til særudstillinger.

Endvidere støtter foreningen de flyfrivillige - som stiller deres ekspertise og arbejde til rådighed for museet.

Fordele ved at være medlem:

- Gratis adgang til Danmarks Tekniske Museum
- Du er med til at støtte museets arbejde
- Invitation til åbning af museets særudstillinger
- Museets nyhedsblad bliver tilsendt pr. brev
- Adgang til foredrag og udflugter
- 10% rabat på en række af museets publikationer og salgsartikler
- Foreningen udsender 3-4 gange årligt vort eget nyhedsblad - NYT - med aktuelt og historisk stof
- Vi holder halvårsmøde med foredrag og spising
- Ved den årlige generalforsamling afholdes der foredrag og spising i tilslutning hertil.
- Endvidere arrangeres lejlighedsvis, udflugter for medlemmer.

Støt foreningen, meld dig ind her:

Foreningen Flyvemuseets Venner
Cydevang 39-41
3450 Allerød

eller på telefon til sekretæren: 3250 6130,
E-mail: info@flyvemuseum.dk

www.flyvemuseum.dk



En flyveleder på sin arbejdsplads i tårnet.

VCS

Radiokommunikation mellem flyveleder og pilot er stadig en afgørende forudsætning for at kunne yde sikker flyvekontrol. I den nye kontrolcentral er der installeret et helt nyt telefon- og frekvenskommunikationssystem, VCS (Voice and Communication System), der opfylder alle krav til et effektivt, pålideligt og stabilt kommunikationssystem.

INFO-05

Flyvelederne har behov for en stor mængde information direkte på arbejdspositionen, herunder meteorologiske data, oplysninger om lufthavne, oplysninger om tilgængelige flyveje samt generelle oplysninger om luft-rumsgeografi. Informationssystemet INFO-05 tilvejebringer alle disse informationer og opdateres hele døgnet.

Danmarks bedste udsigt

En stor del af de fly, der flyver i dansk luftrum, vælger også at lande i Københavns Lufthavn. Disse fly er ikke blot i kontakt med Naviairs kontrolcentral, men får også hjælp til at lande og starte af flyvelederne i Naviairs kontroltårne.

Når Naviairs nye flyvekontrolsystem tages i brug, indvies ikke blot en ny kon-

trolcentral, men også et helt nyt kontroltårn, der med sine 66 meter knejser over lufthavnsområdet fra sin placering sydøst for banesystemet. Fra den øverste del af tårnet, også kaldet tårn-cap'en, har flyvelederne et 360-graders udsyn over hele lufthavnsområdet, der strækker sig over 12 km² fra Kastrup i nord til Dragør i syd.

En smidig og sikker trafikafvikling i København

I dag kontrolleres trafikken til og fra Københavns Lufthavn fra to forskellige tårne; et såkaldt rampetårn, der er placeret ved terminalbygningerne, samt et kontroltårn, der er placeret ved selve banesystemet.

Fra rampetårnet kontrolleres trafikken mellem standpladserne og banesystemet, mens ind- og udflyvningen kontrolleres fra kontroltårnet.

I det nye kontroltårn integreres rampetårn og kontroltårn, således at både starter, landinger samt den rullende trafik på lufthavnsområdet nu kontrolleres fra ét og samme sted. Til dette arbejde får flyvelederne blandt andet et helt nyt tårnkontrolsystem, der er ud-

Data

Højde: . . . 66 m over terræn, 71 m over havoverfladen.

Tårn-cap'en: Areal: 229 m²
600 m² energiruder i 220 forskellige størrelser

Cap'en hviler på en 1 m tyk bet-onplade.

Forbrug: 5.000 tons beton i glideforskalling

265 tons armeringsjern

175 tons konstruktionsstål

5.000 m rør til varme, vand, afløb og sprinkler

80.000 m kabler og ledninger

viklet i samarbejde med den canadiske leverandør NAV Canada. I den danske version er systemet blevet døbt NITOS, Naviair Integrated Tower Operating System.

Mens NITOS bruges til registrering og koordinering af trafikens bevægelser på lufthavnsområdet, hjælper MAESTRO-systemet flyvelederne med at planlægge den optimale landingsrækkefølge for de mange fly, der ønsker at lande i lufthavnen.

Sammen med de nye faciliteter vil de nye systemer sikre en smidig og sikker trafikafvikling i Københavns Lufthavn.



Af Ingrid Munn

Der er julegaver i luften på forsiden af FLYV december 1937. Millioner til dansk luftfart står der med store typer. Inde i bladet gemmer sig en fantastisk beretning om en stor pose private penge, et konsortium bestående af ØK, FL Smith & Co, De Forenede Bryggerier, Carlsberg Bryggerierne, Aalborg Portland Cementfabrik, Landmandsbanken, Privatbanken, Handelsbanken, Dansk Industri-Syndikat, ingeniør Per Kampmann, ingeniør Knud Højgaard, fabrikant H. Hollesen og skibsreder A.P. Møller, som skubber to millioner kroner til aktieudstedelse ind på bordet til Det Danske Luftfartsselskab, men det slutter ikke der: »det er Hensigten at yderligere at udvide Aktiekapitalen med ½ Million, der skal udbydes offentlig paa Aktier à 50 Kr og opefter. Selskabets Kapital, der er 700.000 vil saaledes efter Nyordningen komme op paa 3,2 Millioner.«

En rigtig pæn sum penge, som uden tvivl har været med til at få DDL rigtig godt i gang. Udover de milde gaver så

... Naar det er lykkedes at bringe de mange Forhandlinger til et gunstigt Resultat saa skyldes det i første Række Trafikminister Fisker

det nemlig ud til, at flyvningen nu var så veletableret at den statslige støtte også antog en vis størrelse: »I Øjeblikket faar DDL en aarlig Statsstøtte paa ¼ Million men efter Nyordningen vil Statens Tilskud blive forhøjet, naar Antallet af Flyvekilometer overstiger 400.000 aarligt. For Flyvning udover dette Antal vil der bliver ydet et Tilskud paa 25 Øre pr. km

indtil 600.000, og derudover 50 Øre pr. km indtil et Beløb paa ½ Million kr.« ... »Naar det er lykkedes at bringe de mange Forhandlinger til et gunstigt Resultat saa skyldes det i første Række Trafikminister Fisker, der lige siden sin Udnævnelse til Minister har fulgt Luftfarten med overordentlig stor Interesse og vel vidende, at det ny Trafikmiddel ikke kunne vinde frem uden økonomisk Støtte fra Statens Side. Dansk Luftfart har paa mange Maader i den seneste Tid faaet et kraftigt Skub fremad, og hvis engang Lufttrafikken vokser sig saa stor, at den faar sin egen Minister, bør Trafikminister Fisker nævnes som Danmarks første Luftfartsminister«. Æres den, der æres bør – men sådan en har vi vist aldrig haft her i landet trods en stor – men altså ikke stor nok – lufttrafik.

FLYV benytter gaveregningen til at slå et slag for privatflyvningen også og har en to sider lang artikel om Danmarks Flyvepladser – 11 i alt – se kort! Der er stadig langt mellem landingsbanerne men opfordringer til at gøre noget ved det mangler ikke: »Man ved ikke og kan i Dag ikke overse, hvordan Fremtidens Lufttruter vil blive lagt. Ikke alene de indenlandske Ruter vil udvikle sig paa trods af alle Skumlere og Pessimister, men der kommer efter al Sandsynlighed ogsaa en Dag, hvor internationale Lufttruter vil søge de danske Provinsbyer. Naar dette bliver tilfældet, vil en By, der ikke i Tide har sikret sig det nødvendige Areal, der ikke ligger for langt fra selve Byen maaske gaa Glip af en saa betydningsfuld Faktor som en international eller indenlandsk Luftforbindelse. At dette ikke er Fantasterier vil enhver med Kendskab til Flyvningen bevidne, og for øvrigt kan man blot betragte Danmarks



Flyvepladser i Danmark:

- Nr. 1. Knstrup. Offentlig Lufthavn.
 - Nr. 2. Esbjerg. Offentlig Landingsplads.
 - Nr. 3. Aalborg. Offentlig Landingsplads (Jærdig 1938).
 - Nr. 4. Rørdal (Ingeniør Gunnar Larsen). Privat Landingsplads. Midlertidig offentlig Landingsplads.
 - Nr. 5. Salten Lango (Ingeniør Gunnar Larsen). Privat Landingsplads.
 - Nr. 6. Torup, Herning (Doktor Hagedorn). Privat Landingsplads.
 - Nr. 7. Røde Kro (Doktor Abild). Privat Landingsplads.
 - Nr. 8. Marlev (Konsul Fehr). Privat Landingsplads.
 - Nr. 9. Hilerød (Sjølvest Jensen). Midlertidig Landingsplads. For Tiden ikke godkendt.
 - Nr. 10. Fed ved Præsto Bugt. Hjælpepladingsplads. Tilhører Staten.
 - Nr. 11. Høbghavn. Hjælpepladingsplads. Tilhører Staten.
- Hertil kommer den planlagte offentlige Landingsplads ved Rønne, der forventes færdig i 1939.

Beliggenhed i Forhold til Udlandet for at se de store Muligheder, der er tilstede. Som et Eksempel kan anføres, at Aalborg ligger godt som Mellemlandingsplads for en Rute Kontinentet – Norge«.

Jo da, det var jo ikke dem alle sammen som sådan kunne tage det hele i et hop – også Odense blev anset for et strategisk vigtigt punkt på flyvepladskortet: »En Deputation fra Odense Byraad med Borgmester Werner som Ordfører har haft en Forhandling med Trafikministeren om Muligheden for at faa Odense gjort til Mellemlandingsplads for Luft-ruten København – Esbjerg. Odense har udarbejdet Planer om Anlæg af en Lufthavn ved Seden Strand. Foreløbig skal de videre Forhandlinger føres med Det Danske Luftfartsselskab«. Når man ser på Krak's luftfoto af Seden Strand kan man med lidt fantasi og god vilje godt forestille sig, at der måske har været en landingsbane. Men vi ved jo at den havnede adskillige kilometer vest for Seden Strand, nemlig i Beldringe, og den da stadig kan bruges som en behagelig mellemlandingsplads hvis man da har brug for det på vejen gennem landet.

Årets julegave i 1937? Dansk Flyvnings Historie, pris kr. 10,00, men Ønskejulegaven skal komme fra Dansk Modelflyveindustri i Skjern. Der ligger modellerne i prislaget 2 til 3,50kr!

God jul.



VILNER OG DE ANARKISTISKE IRERE



JetBird har købt 100 Embraer Phenom 100.

Af Thomas Jensen

En blanding af dansk og irsk anarki skal sikre at JetBird får succes som verdens første lavpris-taxiflyelskab. Den tidligere Sterling-direktør Stefan Vilner har fået en unik chance for at stå i spidsen for opstarten af, hvad han tror, bliver en revolution inden for luftfarten. FLYV var med til vigtige forhandlinger i det nye hovedkvarter i Dublin, hvor der blev bandet og svovlet en del over forkerte kontrakter.

Stefan Vilner har sat sin underskrift på en kontrakt hos Embraer, der betyder, at der fra 2009 kommer 100 små jetfly fra den brasilianske flyproducent til JetBird. Det er temmelig mange fly, når man tager i betragtning, at SAS og Sterling til sammen ikke engang når op på det antal. De mange nye jets med plads til fire personer skal flyve forretningsfolk direkte til deres destination fra små lufthavne, så de undgår lange køer i lufthavnene og masser af spildtid med at skulle skifte fly. Og så bliver det ifølge Stefan Vilner til priser, der er væsentligt lavere end de traditionelle businessjets, nede på samme niveau som ruteselskabernes businessbilletter.

Brasiliansk chance

Det eneste tegn på, at et nyt flyselskab er ved at starte op i de mondæne kontorer i Dublin, er en model af den spritnye Phenom 100, der står i indgangen. Ellers er der stadig masser af plads, da der foreløbig kun er fem ansatte.

Det er en helt ny flytype, JetBird har bestilt hos brasilianske Embraer. Phenom 100 var første gang på vingerne i sommer. Derfor er det meget vigtigt, at Stefan Vilner og hans folk får forhandlet en god vedligeholdelsesaftale for de næste otte år på plads med brasilianerne. »Vi er den første store kunde til Phenom 100. Og vi behøver bare at kigge på SAS og deres Q400 for at se, hvad risikoen er ved det (SAS var første kunde til Q400, red). Og med forhandlingerne i dag skal vi sikre, at vi ikke ryger ud i nogle af de samme problemer,« fortæller Stefan Vilner, inden en kaotisk forhandlingsdag går i gang.

Oppe i det røde felt

Det er gået hurtigt de sidste 24 timer, siden det endelige kontraktudspil blev modtaget fra Embraer. I mailen fra Bra-

silien var der tre forskellige udkast vedhæftet til en vedligeholdelseskontrakt, og det har vist sig at gøre tingene mere end kompliceret. En af Stefan Vilners medarbejdere har siddet aftenen før med et af dokumenterne, hvor han var godt oppe i det røde felt, fordi brasilianerne havde ændret på mange af tingene i kontrakten. Stefan og to medarbejdere, der sad sammen på kontoret, var derimod godt tilfredse. De læste en nyere version, hvor de næsten havde fået det, som de ville have det. Så da Embraer-folkene, der er kommet langvejs fra, dukker op klokken ni om morgenen, må Stefan gå ind og fortælle dem, at de altså må vente lidt, da JetBird-folkene lige skal have alle mand med.

Forkerte dokumenter

Stefan og de to medarbejdere fra aftenen før bruger en time på at sætte den tredje medarbejder ind i kontrakten, de mener, er den rigtige. Men for at gøre forvirringen komplet viser det sig, da forhandlingerne endelig skal til at gå i gang, at brasilianerne forhandler ud fra den tredje. Så status er, at JetBird har

brugt tid på at sætte sig ind i to forskellige kontrakter, som de brasilianske forhandlere ikke kender til. Så der er ikke andet for, at parterne endnu en gang må gå hver til sit.

Da de går i gang med den rigtige kontrakt, finder JetBird et punkt, hvor brasilianerne har forsøgt at skruer op for prisen. Her kommer Stefan Vilner flere gange til at sige 'fuck', men det tager de irske medarbejdere sig ikke synderligt af. De siger, at en direktør for et irsk flyselskab nærmest skal bande, da den irske chef for Ryanair, Michael O'Leary, er storforbruger af bandeord og er blevet kendt på det.

Næsten i hus

Fire-fem timer forsinket sidder parterne endelig med de rette dokumenter foran sig. Det viser sig, at der ikke er så mange punkter, hvor de er uenige. Så de når næsten i hus med forhandlingerne. »Det var en sjov situation, og det viste sig, at det var Embraer, der havde fremsendt noget forkert information. Da vi først kom i gang, var det skønt at arbejde under pres, så når man noget, og vi kom langt

i dag, fortæller Stefan Vilner til FLYV, da Embraer-folkene er taget af sted.

Det sidste ord

Stefan Vilner forlod i sommer en stilling som kommerciel direktør hos Sterling. Det var ikke noget svært beslutning at tage, da tilbuddet fra JetBird kom. »I de sidste par år har jeg siddet i en 'nummer to-position', hvor jeg var med til at træffe beslutninger, men det var aldrig mig, der sad med det endelige ansvar, og det har jeg haft lyst til at prøve. Desuden har jeg de sidste ti år arbejdet med lavprisselskaber, og det er ikke nyt mere, men det er JetBird. Det kan revolutionere luftfarten, fordi vi laver eksklusiv taxifylvning til lavpris, fortæller han.

Masser af temperament

Stemningen hos JetBird-folkene er hele tiden koncentreret, mens der bliver arbejdet med de rigtige – og forkerte – kontrakter. Der bliver jøket en del, men medarbejderne og Stefan Vilner skiftes til at sige til hinanden, at der skal fokuseres, hvis en eller anden kommer til at joke om noget.

»Her er masser af energi, og temperamenterne kører op og ned, men vi har det skægt. Både Irland og Danmark er små lande, og jeg tror, at vi er fælles om at have et lidt anarkistisk syn på tingene, og vi får tingene gjort, så jeg synes, det er rigtig spændende at være med til at få JetBird på vingerne, siger Vilner.



Direktør Stefan Vilner, JetBird.



JULEGAVER



KDA vindjakke i herre- eller damemodel i farverne: Marineblå eller rød. Crossover model med mange detaljer. Yderstof i vind- og vandafvisende nylon med milky coating. Broderet KDA-logo på brystet samt web-adresse på venstre skulder.

Pris incl. moms kr. 810,-

KDA medlemmer får 10% rabat - Størrelser fra S til XXL

Kan bestilles via e-mail på pilotshop@kda.dk eller ved telefonisk henvendelse på 4614 1507

KDA poloshirt i herre eller damemodel i farverne: Marineblå eller hvid. Slidstærk pique kvalitet med broderet KDA-logo, brystlomme og ribdetaljer på krave og ærmer. 50% polyester, 50% bomuld.

Pris incl. moms kr. 230,-

KDA medlemmer får 10% rabat
Størrelser fra S til XXL



DET SKER I 2007 & 2008

DECEMBER

19.-24. 2nd Sailplane Grand Prix, Omarama, New Zealand..... (www.glider.co.nz)

OG I 2008

24.02-26.02 Heli-Expo, Houston, Texas..... (www.heliexpo.com)
05.03-06.03 Avionics 2008, Amsterdam, Holland
21.03-23.03 Warbirds over Wanaka, Queenstown, New Zealand..... (www.warbirdsoverwanaka.co.nz)
18.04-19.04 IMAS Gebrauchtflugzeuge, Friedrichshafen..... (www.imas-friedrichshafen.de)
25.04-27.04 Aero Expo Prag, Pribram Airfield, Tjekkiet..... (www.expo.aero)
27.05-01.06 ILA Berlin, Tyskland..... (www.ila-berlin.de)
13.06-15.06 Aero Expo London, Wycombe Air Park, England..... (www.expo.aero)
12.07-13.07 Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England..... (www.rafcte.com)
14.07-20.07 Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England..... (www.farnborough.com)

Se også www.airshows.org, der omfatter mange sider med air shows i USA og Canada, og www.european-airshow.com med oversigt over air shows i Europa og uden for Europa.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



 **AIR ALPHA**

2006 Columbia 400, N12747
Pris: USD 590,000



Air Alpha Aircraft Sales A/S
Odense Lufthavn, Danmark, Tlf. 65 954 954
sales@airalpha.com, www.airalpha.com

2007 Piper Malibu Meridian, OY-PKC
Pris: USD 2,023,100

Gladelig jul og godt nytår!

Se flere fly til salg på vores hjemmeside - www.airalpha.com

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-ARX	2 G	1949	-	08.10.2007	Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, Herning	
OY-HSJ	Bell 412	1993	36069	27.09.2007	Atlantic Airways, Vagar	N412SX
OY-KBR	Airbus A319-131	2007	3231	23.08.2007	SAS Danmark A/S, København	-
OY-NCL	Dornier 328-300	2001	3192	18.07.2007	Niels Christian Sundberg, Billund	N427FJ
OY-RJG	Bombardier CL600-2B19 (Series 100)	1993	7104	12.09.2007	Cimber Air Leasing A/S, Billund	D-ACLU

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-GGG	Cessna 650 Citation VII	10.10.2007	Grundfoss Management A/S, Bjerringbro	Solgt til Tyskland
OY-HMN	AS 350 B3	07.11.2007	Jama 2000 ApS	Solgt til Rusland
OY-XKH	LS 3-A	08.10.2007	Johny Hobart Johansen, Hvidovre +	Solgt til Sverige

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BLO	PA-28-151	18.10.2007	Karsten Mose, Skagen +	Karsten Mose +
OY-BNH	F 172 N	06.11.2007	Anders Jesper Hansen, Lundby	Peter Møller
OY-BOX	Bergfalke II	08.10.2007	Dansk Svæveflyvehistorisk Klub	Jacob Gunner Mortensen +
OY-BRY	Piper PA-28-181 Archer II	21.06.2005	Tom Gant, Spanien +	Ole Brinckmeyer

Atlantic Airways nye Bell 412 helikopter.
Foto: Erik Gjørup Kristensen.



HISTORISKE VINGESUS

F-102 affyrer første salve på tre af sine i alt seks Falcon air-to-air missiler, der var placeret i vabenrummet i kroppen på flyet.



Prototypen til Convair XF-102 på en af sine prøveflyvninger over Californien.

CONVAIR F-102 DELTA DAGGER

AF WILHELM WILLERSTED

Convair-fabrikken, der er en del af General Dynamics Corporation, fremstod i april 1954 som selvstændig enhed, da den kendte Consolidated Vultee Aircraft Corporation fusionerede med General Dynamics.

Consolidated Vultee havde den stolte tradition at konstruere store militærfly, for eksempel den nok mest kendte bombemaskine B-24 Liberator for ikke at glemme den legendariske flyvebåd Catalina. Men man havde ikke beskæftiget sig med at bygge deciderede jagerfly. Men det tog Convair-ingeniørerne sig nu af i General Dynamics regi.

Convair gik i halvtredserne med krum hals i gang med at konstruere en jetdrevet jager, som ifølge ønskerne fra U.S. Air Force skulle være en del af et våbensystem – det nye luftmilitære begreb som direkte kombinerer flyet og dets aggressive bevæbning.

Convair sendte delta-forsøgsflyet XF-92A i luften uden at det blev den helt store succes.

Det gik bedre med YF-102A, som »på papiret« nok var en udvikling af XF-92A.

Deltajageren YF-102 fløj første gang 24. oktober 1953.

YF-102 havde en J-57 jetmotor, der ydede 10.900 lbs tryk. Det viste sig at være for lidt, så Convair-jetten levede mildt sagt ikke op til forventningerne.

Første prototype med testpilot Richard Johnson i cockpittet styrtede ned på grund af motorfejl og blev afskrevet, men piloten klarede sig heldigvis med mindre skrammer og blev i jobbet.

Anden prototype til YF-102 fløj den 11. januar 1954, men var desværre begrænset til at flyve under lydets hastighed i vandret flyvning. Men selv i et 30 graders dyk kunne den kun snige sig op på Mach 1,24.

Convairs ingeniører måtte igen til tegnebrættet. Resultatet var, at man ved at indføre den nye såkaldte area-rule udformning af kroppen (også kaldet Cokebottle, altså Colaflaske-form) fik styr på aerodynamikken og F-102. Det hjalp også med nye, tyndere vinger og et cockpit, der med næsten knivskarp forkant ligefrem kunne skære sig gennem luften.

Motoren blev en nyudviklet og forbedret J-57 med 17.200 pounds tryk samt efterbrænder.



Den første YF-102A blev – måske klog af skade – kørt ad landevejen fra San Diego til Edwards Air Force Base i ørkenen ved Los Angeles.

Førsteflyvningen fandt sted den 20. december 1954, og som en sand julegave til USAF levede den nye F-102 mere end op til forventningerne. Den fløj vandret Mach 1,2 og steg som en raket til 52.000 fod – stigeevnen var faktisk 4.000 meter i minuttet!

USAF bestilte 873 F-102A, som nu fik navnet Delta Dagger.

Data

Convair F-102A Delta Dagger

Motor: En Pratt & Whitney J-57 P-35

Spændvidde: 11,61 m

Længde: 20,03 m

Højde: 6,45 m

Tomvægt: 8.777 kg

Fuldvægt: 14.300 kg

Max.hastighed: 1.304 km/t

Rækkevidde: 2.175 km

Stigeevne: 13.200 ft/min

Tophøjde: 16.300 m

Convair udviklede også hurtigt daggerten til et tosædet træningsfly – TF-102A. Selv om kroppen stadig havde Cola-form betød kropsudvidelsen, at flyet ikke længere var supersonisk i vandret flyvning. Der blev bygget 111 eksemplarer af TF-102'eren.

USAF brugte deres Delta Daggerts over hele kloden, hvor de navnlig var ferme til at intercepte russiske Bear-bomber på udkig navnlig over det nordlige Europa.

Flere eskadriller af F-102A Delta Dagger var i disse år stationeret på baserne i Thule og på Søndre Strømfjord i Grønland.

Til artiklen her bringes nogle udvalgte – og efter min mening sjældne – optagelser af amerikanske daggertes hverdag i den grønlandske strømfjord-kulde.

USAF benyttede også F-102 i Vietnam – dog uden alt for stort held. Flyets bevæbning af varmesøgende missiler blev i enkelte tilfælde (ifølge en artikel som jeg læste i et amerikansk flyveblad for nylig) anvendt mod Vietcong-lejrbål på Ho Chi Minh stien!

I februar 1968 nedskød en F-102A dog en enkelt MiG-21 i Vietnam, men ellers var Delta Daggerts opgaver i Vietnam at eskortere og være observatører for Boeing B-52 under disses bombemissioner.

Convair F-102 er leveret til såvel Tyrkiet (50 stk.) som Grækenland (24 stk.), og det menes, at i hvert fald i eet tilfælde under Cypren-konflikten i 1974 har disse to landes F-102 været direkte i luftkamp. Men tyrkiske F-5A har notorisk skudt to

Convair foretog en række omfattende ombygninger af serieudgaven af Delta Dagger. Foruden ændrede, ekstra tynde vinger og »Coke-Bottle« krop fik cockpittet en knivskarp forkant, der skulle matche overlydsflyvningen.





Ni F-102 Delta Dagger – stationeret på Søndre Strømfjord i Grønland – er klar til dagens patruljeflyvninger efter de russiske Bear bombemaskiner.

græske F-102 ned og senere i konflikten gjorde en græsk F-102A til gengæld det af med en tyrkisk F-5A.

Det amerikanske flyvevåben anvendte sine F-102 over det meste af verden. Da flyet skulle udfases fra førstelinieforsvaret blev et stort antal leveret til National Guard eskadrillerne i USA. I 1970 fløj præsident George W. Bush således F-102A som pilot i Texas Air National Guard.

I 1977 blev de sidste F-102 trukket ud af aktiv tjeneste som jagerfly, men et stort antal blev indtil 1986 ombygget til PQM-102 – fjernstyrede droner og måtte som sådanne lade livet som mål for efterfølgeren af F-102, Convair F-106 Delta Dart, der i øvrigt startede sit »liv« som F-102B, men sådan er der jo så meget!



Nærbillede af cockpittet på TF-102A. Som det ses, måtte Convair indføre en række modifikationer for at flyet aerodynamisk kunne operere problemfrit med det nye brede to-sædede cockpit.



Blandt de amerikanske Delta Daggerts på Grønland var også et udvalg af de to-sædede TF-102A



F-102 lander på »Sondre Strom AFB» med bremsefaldskærm.



Protector
Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
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	<i>Telefon</i>	<i>E-mail</i>
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@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 kl. 10.00 – 15.00, torsdag til kl. 18.00.

	<i>Telefon</i>	<i>E-mail</i>
Svend L. Jensen, butiksleder	4614 1507	pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA's bestyrelse	<i>Telefon</i>
Aksel C. Nielsen (fmd.)	9829 3636
Jens Feldborg (næstfmd.)	3250 7898
Hans Havsager	4648 0608
Vagn Jensen	8644 1133
Niels Jensen	2943 2967
Søren Pedersen	4828 9196
Niels-Christian Levin Hansen	4581 0094

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

Dansk Hænggliding og Paragliding Union
KDA-huset
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Telefon 4614 1509
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
Hvidørevej 45
2930 Klampenborg
tlf. 2624 8888
www.kunstflyvning.com
e-mail: dolriis@syntase.dk

Dansk Motorflyver Union
www.flyvdmu.dk
Fmd.: Knud Nielsen
Tlf. 86 23 16 52
E-mail: knni@post2.tele.dk
Sekretariat: Merete Strandberg
Limfjordsgade 121, Gjøel, 9440 Åbybro
Tlf. 7878 2190
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
Ericavej 42 2820 Gentofte
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: pergrunnet@hotmail.com

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 Ultralet Flyverunion
Sekretariat: Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset
6510 Gram
Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00
Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00
tlf. 7482 2021, fax 7482 2400
e-mail: dagmar@dbmail.dk
www.dulfu.dk

Moms og benzinafgift

Tidligere på året modtog KDA udkast til forslag om ændring af momsloven (»Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer«).

Og næsten samtidig kom der brev om forslag til ændring af forskellige afgiftslove (»Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed«).

KDA's høringsvar blev udarbejdet og sendt til Skatteministeriet den 13. september hhv. den 18. september – netop som FLYV's oktober nr. var klar til trykpressen.

For at holde medlemmerne informerede hurtigst muligt valgte KDA derfor at lægge begge høringsvarene ud på KDA's hjemmeside www.kda.dk.

Det er imidlertid ikke alle der har set høringsvarene og derfor bringer FLYV begge svarene her i bladet. Husk at tilmelde dig til KDA Nyhedsbrev på www.kda.dk. (Se høringsvarene på side 36-39)

KALENDER



Svæveflyvning (www.dsvu.dk)
20-28/3 Bølgelejri i Vågå, Norge (www.wavecamp.no)

DMU (www.flyvdmu.dk)
1-4/5 DMU tur 2008 til Lydd Airport og omegn (www.flyvdmu.dk)

FAI godkendte verdensrekorder**Hanggliding – kvinder**

23.06.2007

Ud og hjem – 152,0 km

Moyes Delta Glider Litespeed 3

Francoise Dieuzeide-Banet, Frankrig

Svæveflyvning

10.05.2007

DW – Distance trekant FAI – 563,4 km

World Class PW-5

Michael Noel Parker, USA

26.05.2007

DW – Fri distance 3 vendepunkter

636,3 km- World Class PW-5

Michael Noel Parker, USA

12.07.2007

DO – 1250 km trekant – 149,2 km/t

ASH25 Mi

Steve Fossett og Terrence R. Delore

12.0.2007

D15 – 100 km trekant – 163,14 km/t

PZL SZD-55

Marta Najfeld, Polen

Møder**Dansk Flyvehistorisk Forening**

Møderne holdes på Svanemøllens Kaserne i Forsvarsakademiets auditorium bygning 75 onsdage kl. 19.30

19. december 2007: Hvordan fløj Sikorsky S.55 og Hunting Percival Pembroke i rednings- og eftersøgningsrollerne? Foredrag ved luftkaptajn Erik Bolvinkel. Julemøde med gløgg og æbleskiver.

16. januar 2008: Hvordan fløj man slæbemålsflyvning med Fairey Firefly TT. Mk.1?

Foredrag ved kaptajn Palle Krag.

20. februar 2008: Hvordan fløj Piper L-18C Super Cub i hærrollen som artilleri observationsfly?

Foredrag ved (meddeles senere).

19. marts 2008: Hvordan fløj Douglas C-47 i specielle roller som for eksempel på ski på Grønland?

Foredrag ved (meddeles senere).

Københavns**Flyvehistoriske Selskab**

Møderne afholdes i Forsvarsakademiets auditorium på Svanemøllens kaserne på onsdage kl. 19.30.

12. december 2007

Jørn Junker fortæller om Luftwaffes aktiviteter i Danmark under WWII, med speciel vægt på »Fliegerhorst Varelöse«.

9. januar 2008

Forfatteren og historikeren Dines Bogø viser fotos samt fortæller om begivenhederne

i Københavns Lufthavn og på Sydamerger i årene 1939-1947.



Navne

**Dødsfald****Ejnar Lundt, luftkaptajn, direktør, 70 år**

Bjarne Hansen, partner, Charlottenlund, skriver mindeord:

Meddelelsen om Ejnar Lundts død efterlader mange i flybranchen med smerte og tomrum.

Ejnar Lundt var en særlig talentfuld luftfartsmand, som satte sit præg på dansk luftfarts udvikling i over 30 år. I sine aktive år var Ejnar Lundt både visionær, engageret, hensynsfuld og arbejdssom – som luftkaptajn i og administrerende direktør for Sterling Airways. Han var en kapacitet, som også havde pastor Eilif Krogagers tillid.

Senere var Ejnar Lundt som operationel direktør for Star Air med til at realisere sin vision om at opbygge et dansk luftfartsselskab med luftfragt som det bærende element. I dag er Star Air et meget stort flyselskab. Han var også i en årrække

præsident for sammenslutningen af de uafhængige flyselskaber i Europa – valgt af Europas flydirektører. En stor tillids erklæring til ham.

Han afsluttede sin karriere i flybranchen som luftfartsinspektør i Statens Luftfartsvæsen, hvor han stillede sin store viden til rådighed for alle.

Ejnar Lundt var vellidt af alle, der havde glæden at møde ham. Han var glad og imødekommende og havde stor karisma – og en dejlig humoristisk sans.

Nu er vi mange, der sidder tilbage med et stort savn. En ven, konkurrent og afholdt kollega er fløjet af sted fra familien og fra os alle, som værdsatte og holdt af Ejnar Lundt. Vi vil minde ham med glæde.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protector:
H.K.H. Prinsgemalen

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Lone Lau-Jensen

Roskilde, 13. september 2007

Vedr. evt. indførelse af moms på fly

Hermed Kongelig Dansk Aeroklubs (KDA) svar på "Høring over udkast til forslag om ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer)".

Vi betragter generelt forslaget om "flymoms" som uheldigt og skadeligt for en for samfundet vigtig branche.

KDA har i det efterfølgende ikke taget stilling til eventuelle ændringer i momsloven, som ikke relaterer sig til flyvning og persontransport i luften.

God eksisterende beskæftigelse

Igennem en lang årrække har danske virksomheder og organisationer med flyvning og luftsport som aktivitetsområder skabt gode beskæftigelsesmæssige, forretningsmæssige og sportslige resultater baseret på den gældende danske Momslov.

Tusindvis af mennesker er i dag beskæftiget hos danske flyforhandlere, -værksteder, hos udstyrsforhandlere og producenter. Branchen er generelt sund og skaber både beskæftigelse og et godt skattegrundlag. En stor del af omsætningen i disse virksomheder kommer fra udenlandske kunder, som vælger danske producenter, danske værksteder og danske leverandører på grund af den danske momsfratagelse.

Faldende eksport og øget import

Såfremt der indføres moms på fly i Danmark vil denne eksport stoppe umiddelbart og handelen vil pludselig gå den anden vej. Da den svenske og tyske moms er lavere end i Danmark, vil selv danske flyejere ikke længere anvende danske værksteder, men søge til nabolande med lavere moms ligesom al handel med udstyr til fly vil ligeledes flytte til andre EU-lande. Vi ser således allerede her en forskellighed mellem EU-lande.



Medlem af Fédération Aéronautique Internationale FAI

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

SKATTEMINISTERIET 070912 MOMS PÅ FLY.doc

Mangel på piloter og pilotuddannelse

Persontransport med fly er en vigtig del af samfundets udvikling – og der er et stigende behov for piloter. Der er i dag ikke nogen statsstøttet uddannelse til professionel pilot, som til andre videregående uddannelser. Derfor må unge mennesker, som ønsker beskæftigelse som pilot i trafikflyvningen således selv betale for deres uddannelse – og ofte udgør den samlede omkostning 600-700.000 kr. som betales af private og beskattede midler. Hvis der således indføres moms på fly og dermed skole og træningsflyvning, vil søgningen til uddannelserne til erhvervspilot falde dramatisk, hvilket vil have alvorlige konsekvenser for de danske luftfartsselskaber og med en sekundær effekt på eksporterhvervene.

Utilsigtede konsekvenser

I det fremlagte forslag tales der i Sammenfatningen, punkt D om "at forslaget er provenuneutralt for staten". Imidlertid udgør provenutabet i forbindelse med "flymoms" mindst 175 mill kr. Vi stiller os imidlertid meget skeptiske for om dette tal er dækkende, da den utilsigtede negative effekt på beskæftigelsen i flybranchen ikke ses dokumenteret i det fremlagte.

Ingen moms på persontransport i Danmark

For luftsporten er konsekvenserne yderst alvorlige. I Danmark har vi normalt momsfrigtagelse for persontransport og med det fremlagte indføres en forskelsbehandling af faldskærmsspringere, når disse transporteres til deres udspringpunkt. Det samme gør sig gældende for svæveflyvepiloterne når disse transporteres til deres udkoblingspunkt i luften. En forøgelse af omkostninger for at aktivere og stimulere den del af ungdommen, der ikke nødvendigvis tiltrækkes af de traditionelle fritidstilbud, passer dårligt i vore bestræbelser på at organisere denne gruppe. Svæveflyene og kunstflyvningsfly er i øvrigt allerede med de gældende regler belagt med moms og skaber med forslaget ikke øget momsprovenu.

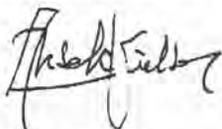
Privatfly anvendes på lige fod med rutefly til persontransport og bør derfor ikke belægges med moms, da transport i rutefly ikke er belagt med moms.

Forskellige momssatser i EU

I dag er der forskellige momssatser i EU og vi anser det for rimeligt at Danmark på området flyvning forsætter med den nuværende fritagelse – både af hensyn til Skatteministeriets samlede provenu fra branchen men også af hensyn den eksisterende beskæftigelse i området.

Såfremt punkter ønskes uddybet stiller vi os gerne til rådighed.

Med venlig hilsen



Aksel C. Nielsen
Formand, Kongelig Dansk Aeroklub

CC: Kulturministeriet



KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protector
H.K.H. Prinsgemalen

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Jens Peter Licht

Roskilde, 18. september 2007

**Vedr.: Høringssvar til forslag til ændring af forskellige afgiftslove
(Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed)**

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) skal i det efterfølgende belyse de alvorlige konsekvenser af en evt. indførelse af afgift på brændstof til privatflyvning.

Kun afgifter på brændstof til sportsaktiviteter og forretningsflyvning

I det foreliggende er det klart at turister der flyver på ferie i eller udenfor Danmark ikke belastes med afgift på brændstof til flyveturen. Dette står i nogen kontrast til at indføre en afgift på brændstof til flyvning til f.eks. uddannelse, sportsudøvelse eller drift af forretning.

KDA anbefaler Skatteministeriet at undtage uddannelses- og træningsflyvning, flyvning i forbindelse med udøvelse af sport i luften og flyvning i forbindelse med drift af forretning. Da persontransportflyvninger med turister på vej til f.eks. "sommerferie på Mallorca" eller "skiferie i Frankrig" ikke belægges med afgift på brændstoffet, ses det ikke som rimeligt at sportsudøvere skal betale afgift for den transport, som er nødvendig for at udøve deres sport, ligesom forretningsfolk heller ikke bør belastes med unfair afgifter for at drive forretning og skabe omsætning til landet, så længe turisten som flyver på ferie er undtaget for den samme afgift.

Ved det sidste Nordiske møde blev det bl.a. fra svensk side oplyst, at de svenske skattemyndigheder arbejder med en løsning på samme spørgsmål, og tilsyneladende vælger IKKE at indføre afgift på brændstof til på uddannelsesflyvninger, forretningsflyvninger samt på slæbeflyvning (optræk af svævefly - sport).

Mangel på piloter og pilotuddannelse

Som nævnt i vores svar på spørgsmålet om moms på fly vil en indførelse af afgifter på brændstof til privatflyvning få store konsekvenser for tilgangen af piloter til det kommercielle område. Alle danske piloter (undtaget militærets) betaler selv deres uddannelse (600-700.000 kr.) af allerede beskattede indkomster. En indførelse af afgifter på brændstof til privatflyvning vil resultere i



Medlem af Fédération Aéronautique Internationale FAI

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

SKATTEANSVORLIGT REGISTRERET I HERNING

store stigninger i udgiften til uddannelsen som pilot. Og dette set i lyset af at de fleste andre uddannelser er gratis og omkostningsfrie for brugeren. En stor nedgang i antallet af piloter som uddanner sig kan med det foreliggende forslag forventes. Med alvorlige konsekvenser til følge i det kommercielle område. Pilotmangel koster luftfartsselskaberne store mistede omsætninger og dermed kan imødeses en nedgang i skatteprovenuets fra området.

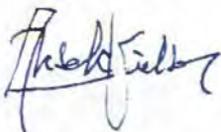
Minimalt afgiftsprovener

KDA har udført et overslag over afgiftsprovener, og forventer at dette vil ligge i området 6-7 millioner kr. Skatteministeriet har ligeledes foretaget en sådan beregning, og bekræfter at det forventede provener ligger i dette område. Altså er der her tale om et ubetydeligt beløb, og omkostninger ved at opkræve og administrere en ny afgift kan sagtens overstige det estimerede provener. Derfor giver indførelsen af dette ikke mening set fra et økonomisk og skattemæssigt synspunkt.

Afslutningsvis anbefaler KDA at Skatteministeriet udformer regler, som ikke stiller piloten under uddannelse, sportsudøveren eller den forretningsdrivende dårligere end turisten på vej på charterferie.

Såfremt punkter ønskes uddybet stiller vi os gerne til rådighed.

Med venlig hilsen



Aksel C. Nielsen
Formand, Kongelig Dansk Aeroklub





Rubrikannoncer

Aircraft painting Husum EDXJ

We are painting aircrafts up to 5,4T for fixed price.

Phone: 0049/4841/935588 · www.aircraftpainting-husum.de
or call Airservice Int. Padborg 0045/74676766

TIL SALG

Hyggelig lille by-hus på 80 m² sælges. Istandsæt udvendig, men ikke indvendig. Der er fjordglimt fra stuen. 100 m fra Fur Flyveplads (EKFU) **Pris: kr. 498.000,-**



Endvidere udlejes total renoveret stuehus/ ejendom lige ved siden af Fur Flyveplads/ Hangar – med en helt fantastisk udsigt. ca. 180 m² god inrettet bolig, udebygninger med masser af muligheder. Udlejes medio sommer 2008. Se evt. furnyt.dk

Poul – Erik Haubo telefon 97 593245 · mobil 40 583245

TIL SALG CESSNA F172H

Utrolig flot
Aldrig skadet
Original lak/ indtræk
Autopilot mv.

Se mere på WWW.ABCLUFTFOTO.DK
Kontakt: FLYMØLLER tlf. 4087 8640
Pris kr. 350.000,



TIL SALG CESSNA 172SP · ÅRG. 2000

Airframe og motor (180 HK) 1650 t, propel 60 t SOH, Bendix/King NAVPACK II med 4 place intercom, 2x radio/NAV, GPS, ADF, Transponder og Auto Pilot med Altitude Preselect. Aldrig skadet.



Ebbe Lohmann, tlf. 7568 1468 / 2530 1468

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION



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

TIL LEJE

Til snarlig overtagelse
udlejes hangarpladser i
Københavns Lufthavn, Roskilde.

Månedlig leje excl. moms
kr. 1.700,-

Henvendelse dagligt til
Henrik Stagetorn tlf. 3312 4611
E-mail: hs@stagetorn.dk

Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder salg, service og installation

"Hvis De skal købe nyt eller brugt udstyr, står vi altid til rådighed med gode råd og vejledning samt et udvalg af kvalitetsprodukter til rimelig pris."

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.21J.275



DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
www.avionics.dk • dfe@avionics.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. tv. · 2100 Kbh. Ø · Tlf. 3547 3410
E-mail: fpu@dff-s.dk

We bring you up front



FØRST MED MPL

Få en Type Rating med i din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

Center Air Pilot Academy

Lufthavnsvej 44 • Roskilde Lufthavn
DK-4000 Roskilde

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
centralair@centralair.dk • www.centralair.dk

ANNONCERING

Ring til Allan Christensen

Tlf. 2172 5939

Lær at FLYVE

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II, DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat



DANISH AVIATION COLLEGE^{AS}

H
M
K



HERNING
MOTORFLYVEKLUB

PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk

PPL, CPL, SEIR, MEIR, Radiokursus
Proficiency check, Træningsflyvning
Flyveskolen kan tilbyde overnatning



**Scandinavian Flight
Training Center**

e-mail: info@sftc.dk - www.sftc.dk

Sindal Lufthavn
Tågholmvej 170
DK-9870 Sindal
Tlf. +45 98965633

Karup Lufthavn
NO Hansensvej 4
DK-7470 Karup J.
Tlf. +45 97524037

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

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. Proficiency Check=Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

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



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

MPL i samarbejde med Sterling Airlines A/S

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

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 fermotorede.
MCC, Night Qualification, alle radio-certifikater.

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

Sygos Air

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup,
Tlf.: 7558 3402 • Mobil: 4045 1708

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

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

DANFLY AVIATION APS

- Modulære pilot uddannelser
- TRI Instructor course
- Type Rating på B737 NG/CL inkl. MCC
- Line Training på B737 og A320
- PC/Diff. Training på B737 NG/CL
- Type Rating på Turbo-prop
- Class Ratings, GPS Approach Qualification, GEN-Radiocertifikat
- FI(A), FI(A)IR, IRI(A), CR(A)SPA
- ATPL(A) integreret, IRI(A) samt PPL(A) teori på distance learning.

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



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. 6167 7722 - 2250 3838
ad@airdanica.dk - www.airdanica.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, Flanders Flyveplads, Tønder Flyveplads

Internet: www.karlog-air.dk

Integrede/modular kurser:

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

Afsender

Schultz Portoservice
Postboks 9490
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

aviation GROUP DENMARK

Nordjyllands flyveskole

PPL
CPL/IR
Instruktørbevis
Temningsflyvning

069582000269



flyveabnets
Bibliotek